

DRÅPEN

NR. 3 • 2008 • 7. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Dykkersaken,
Cormorant nærulykken**

**Tapte første runde,
gir ikke opp!**

**Kapteinen
som ble ofret**

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



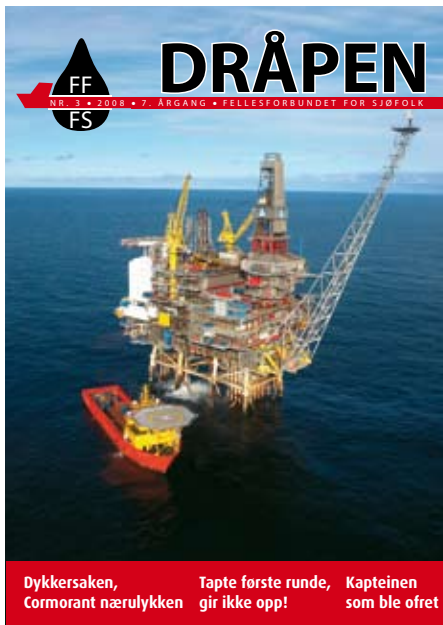
NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

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

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





INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • 30. sept. 2008



Øvre aldersgrense på 62 år er diskriminerende side 6



Boblebad i Bergen side 15



Sjømannsliv i overtroens verden side 32



Spektakulære solformørkelser side 36

nr. 3 30. september 2008 - 7. 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:
Brage, Helge Hansen, StatoilHydro

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Leder	side	4
Enda en sommer er over - på godt og vondt...	side	5
Øvre aldersgrense på 62 år er diskriminerende	side	6-7
Kommentar fra sjøfartsdirektøren	side	8
Finnes det modige sjøfolk?	side	9
Tapte første runde, gir ikke opp	side	10
1440 timer for plattform...	side	11
Dykkersaken, Cormorant nærulykken...	side	12-14
Boblebad i Bergen	side	15
I følge NSF lover FFFS gull og grønne skoger	side	16
The Human Factor	side	17
Kapteinen som ble ofret	side	18-24
Hvem har ansvaret?	side	24
Ved fylte 62 år er du ferdig	side	25
Atles kommentarer	side	28
Røyking	side	29
Til oppslag	side	30
E-mail sendt FFFS	side	31
Sjømannsliv i overtroens verden	side	32-34
Hvorfor skal jeg melde meg inn i FFFS?	side	35
Spektakulære og unike solformørkelser	side	36-37
Leserbrev	side	38-43
Loss of License	side	44-45
Kryssord	side	48

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS



Leif R. Vervik
formann

Man kan si hva man vil om sommeren, men nå er den over. Så vi kan først som sist, ønske alle lesere en riktig god høst.

Sommeren i år har vært fantastisk både som årstid og utvikling i forbundet. Vi har fått sol og varme, og det aller viktigste, mange nye medlemmer. Medlemstallet har nå passert 1550.

Siden vi er blitt så mange i forbundet, viser det også igjen i arbeidsmengden på kontoret, i tillegg til det "vanlige" arbeidet (ca 150 nye saker til nå i år), har vi hatt en rettsmekling hvor vi vant frem på vegne av vårt medlem. Vi har og hatt en rettssak (28-29.08) for to andre medlemmer, den gjaldt oppsigelse ved fylte 62 år. Vi fikk sympati, men ikke medhold av retten, nå anker vi til en høyere rettsinstans. Pensjon skal være en rettighet ikke en plikt. Det er viktig å understreke at det ikke er retten til å gå av med pensjon ved fylte 60 år, vi vil fjerne. Den skal ikke røres, men om man ønsker det og har legeattesten i orden, skal man ha lov til å stå i arbeid til man selv ønsker å gå av.

Når det gjelder saken vi har mot NSF og tvangstrekket i NIS registret, kommer den opp i høyesterett 4-5.11.08. Det er en sak, på linje med 62 års saken, av meget prinsipiell karakter, derfor håper vi på et positivt resultat, slik at vi slipper å ta saken helt til EMD i Strasbourg. Der er vi derimot sikre på å vinne. Fire saker på samme grunnlag er allerede behandlet der, og samtlige dommer har fått det resultatet vi håper på i høyesterett.

Dykerne tapte beklageligvis også i sin sak mot staten. Den blir også anket, om nødvendig til Strasbourg. Se lenger bak i bladet.

Selv om vi ikke har hatt ferie, har våre advokater hatt det, slik at en del saker har vært nødt til å ligge på vent en stund, men nå er det tilbake til normalen igjen. Selv om vi har mye arbeid, klager vi ikke. Dette er interessant, bonusen er at vi hjelper mange andre samtidig.

Vi ber, et annet sted i bladet, medlemmer som er like opptatt av det vi gjør som oss selv, om å hjelpe oss med skipsbesøk. Det er en anmodning som vi håper faller i god jord hos mange.

Det er mange som ringer oss og spør om vi har noen som helst form for støtte til kurs og lignende. Det har vi dessverre ikke, men med tid og stunder kommer sikkert det også. Medlemspleie for oss er viktig, men for øyeblikket må vi prioritere rettsaker, leie, lønn og Dråpen. Vi er som forbund, fremdeles i oppbygningsfasen, det håper vi det er forståelse for. Det alle kan være sikre på er at når økonomien blir enda bedre skal pengene brukes på flere ting til medlemmene, de er alltid første prioritet.

Vi har dessverre noen "gratis passasjerer", disse tror sikkert at siden vi har så mange oppgaver og tingene går nærmest av seg selv, så er det sikkert ikke så viktig om ikke de betaler kontingenten sin. Dette er feil, uten kontingent stopper alt. FFFS er en demokratisk organisasjon, vi liker ikke at medlemmene automatisk blir trukket for kontingent, men stoler på at hvert enkelt medlem betaler for seg. Om du er "gratis passasjer" og får et problem, er det ikke sikkert at vi kan hjelpe deg, vi kan ikke med god samvittighet bruke andres penger for å hjelpe folk, som ikke har ansvar for seg selv. FFFS beklager at vi er nødt til å nevne dette.

Bare en liten ting til slutt;

Som et stort forbund, får vi stor innflytelse på vår egen fremtid.

Vi må ikke ha to forbund for offiserene og et for underordnet mannskap.

ET forbund fra skipper til lærling, er mer enn nok. Samlet er vi sterke.

Samtidig vil vi benytte anledningen til å ønske alle nye medlemmer velkommen til FFFS.

Ha en riktig god høst. FFFS tar alle seilende på alvor

Leif R. Vervik
formann

Enda en sommer er over, på godt og vondt

Enkelte fergereederier har hatt et "luksusproblem" i sommer; de har hatt for mange passasjerer, og derfor har de ikke klart å befekte alle.

Spørsmålet er om det er for få ferger? Det tror ikke vi, vi heller mot å tro at en hel del avganger har vært innstilt på grunn av "mannskapsmangel". Vi tror at grunnen er at når anbudet på ruten ble innlevert, var det altfor lavt priset. Sammen med økende drivstoffpriser, og kravet om profitt, er resultatet blitt lange køer og mangel på befraktning. Krav om profitt går foran ønsket om å oppfylle kontrakten.

Samtidig går mannskapene for lut og kaldt vann, de blir nektet skikkelig lønn for det de gjør. I mange tilfelle nektes de overtidsbetaling. Fergene er underbemannet, ikke bare i forhold til den jobben de er satt til å gjøre, men også i forhold til en krisesituasjon ombord. Når folk føler at de ikke strekker til og hele tiden tenker på at noe alvorlig kan skje, går det på helsa løs. De er for få og for dårlig betalt.

Det er hovedårsaken til innstillingene av fergeruter.

Mange reisende og mye å gjøre er selvfølgelig en stressende faktor, men ikke alene nok til å knekke oppegående mannskaper, men når de også blir motarbeidet av arbeidsgivere og sine egne forbund, kan det bli mer enn nok. Når man plutselig får mange og uventede sykemeldinger, har det sin årsak. For lite av alt som er viktig; for lite lønn, for lite støtte fra arbeidsgiver, for lite støtte fra forbund og alt for mye å gjøre, på alt for få mannskaper, gir ingen god arbeidssituasjon.

Når man i tillegg får vite at tillitsvalgte i enkelte forbund får betalt tusenvis av kroner i måneden for det "arbeidet" de gjør for forbundet, kan man lure på hvor lojaliteten deres ligger. Man vet i alle fall mye om årsaken til at mannskapene har for lite av det meste.

Bare et lite råd til anbuder: Legg inn nok i anbudet til at man har til hyrestigninger, mannskaper og drivstoff, de andre utgiftene har dere kontroll på. Nå er det på Tide at mannskapene også får sitt!

FFFS tar de seilende på alvor, det burde arbeidsgiverne også gjøre.

Høyesterett har tatt anken fra FFFS til følge

Anken vi sendte til høyesterett er tatt til følge.

Bare 1-2 % av alle anker som blir sendt høyesterett blir tatt til følge så Høyesterett har nok sett noe lagmannsretten ikke fikk med seg. Saken kommer opp 4 november i år. Som dere vet tapte vi både i Oslo tingrett og Borgarting lagmannsrett, taper vi i Høyesterett også, noe vi ikke tror, tar vi saken til Strasbourg.

Slik FFFS ser på saken er det grov urett å tvangstrekke folk for kontingent/tariffavgift til bestemte forbund når man ikke er medlem, bare fordi forbundet har en avtale med arbeidsgiver. Det er ikke på den måten man lever opp til fri fagforeningstilhørighet, slik norsk og internasjonal lov sier.

Sjøfolk og da spesielt sjøfolk i NIS-registret skal ha samme rettigheter som nordmenn som arbeider på land. Denne saken er enda et steg videre på veien til å få Arbeidsmiljøloven også til sjøs.

FFFS tar de seilende på alvor.

LRV

Fellesforbundet for sjøfolk trenger hjelp av engasjerte medlemmer

Vi får hele tiden forespørsler om å komme på skipsbesøk, og vi ønsker å imøtekomme alle disse forespørslene. Problemet er bare at vi har så stor pågang og mye arbeid på kontoret. Derfor henstiller vi nå til våre medlemmer om å gjøre noe av den jobben. De som ønsker å gjøre en innsats vil få all

den støtte og hjelp som er nødvendig. Vi trenger frivillige spesielt i områder der det er mye skipstrafikk, innenriks, offshore eller ferger. Alt nødvendig materiale og informasjon om hva vi arbeider med og for, vil bli holdt av oss. Mye informasjon kan også kunne hentes ut på hjemmesidene

våre. Vi ser at når vi er på skipsbesøk blir vi veldig godt mottatt, og folk er veldig interessert i det vi driver med. Så dette er hyggelig og engasjerende arbeid! På forhånd takk for hjelpen.

LRV



Problemstillingen; Fellesforbundet for Sjøfolk har engasjert seg i spørsmålet om rettmessigheten av tvungen pensjonering ved fylte 62 år. Enkelte rederier, som Color Line AS og Nye Kystlink AS, har innført en øvre aldersgrense på 62 år og sier derved opp alle sjøfolk som nærmer seg aldersgrensen uten noen annen begrunnelse enn fødselsåret. I noen tilfeller tilbys sjømannen en midlertidig kontrakt, gjerne knyttet opp mot rederiets behov i høysesongen.

Øvre aldersgrense på 62 år er diskriminerende

Denne praksisen har hittil kunne skje basert på en fortolkning av sjømannsloven § 19 (1) sjettede ledd som har følgende ordlyd:

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

er bestemmelsen tolket motsetningsvis (antitetisk) på den måten at dersom en sjømann har passert 62 år så trenger ikke rederiet å ha saklig grunn for oppsigelsen.

Det interessante spørsmål er hvorvidt denne tolkningen av bestemmelsen fortsatt er gyldig, etter at sjømannsloven 1. mars 2007 fikk nye regler som forbyr diskriminering blant annet på grunn av alder. Sjømannsloven § 33 har følgende ordlyd: *Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder er forbudt.*

I visse tilfeller kan det være tillatt å forskjellsbehandle og loven har derfor i § 33 B annet ledd inntatt følgende unntaksregel:

Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles er ikke i strid med forbudet mot indirekte diskriminering, diskriminering på grunn av alder eller diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.

Saken mot Nye Kystlink AS

To medlemmer i Fellesforbundet for

Sjøfolk, Solveig Aarland og Arne Eikhaugen, ble oppsagt fra Nye Kystlink AS henholdsvis høsten 2007 og våren 2008 og har med støtte fra forbundet bestridt at det er anledning til å si dem opp utelukkende begrunnet i deres alder. Saken ble behandlet i Nedre Telemark tingrett i slutten av august og partene venter i skrivende stund på resultatet. Sjøfolkene ble representert av advokat Marius Reikerås og undertegnede, mens rederiet ble representert av advokat Hege Ajer Petterson, som til daglig arbeider i Norges Rederiforbund. Rederiet anførte at oppsigelsene var gyldige og begrunnet dette med følgende argumenter:

- Rederiet trenger ingen saklig begrunnelse, jf sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd.
- Rederiet må uansett kunne innføre en øvre aldersgrense på 62 år begrunnet i behov for nedbemanning, samt at hensynet til helse og sikkerhet tilsier en slik grense

Sjøfolkene på sin side argumenterte på følgende måte:

- Innføring av en øvre aldersgrense på 62 år krever en objektiv og konkret vurdering av om det er behov for en grense og hvorfor denne i så tilfelle bør være 62 år. En slik vurdering er ikke foretatt.
- Nedbemanning er uansett en midlertidig situasjon som ikke løses ved innføring av en permanent øvre aldersgrense.
- Det er ikke dokumentert at det foreligger noen helse- og/eller sikkerhetsmessige grunner for en slik aldersgrense. Tvert om foretas årlige helsetester nettopp for å avdekke hvorvidt den enkelte er skikket eller ikke.
- Rederiets tilbud om midlertidig ansettelse illustrerer at sjøfolkene fortsatt er egnet uavhengig av alder.
- Oppsigelse av sjøfolkene er uansett unødvendig og uforholdsmessig inngripende overfor den enkelte, særlig overfor Aarland som ikke har arbeidet lenge nok til å få utbetalt sjømannspensjon.
- Innføring av en aldersgrense kan uansett ikke innføres med virkning for allerede ansatte, i hvert fall ikke

når de som denne saken har passert/snart passerer den fastsatte aldersgrensen.

- Dersom domstolen finner at sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd må medføre at rederiet gis medhold, så strider dette mot menneskerettsreglene som har forrang og som også forbyr forskjellsbehandling på grunn av alder.

Hva mener sjømannsforbundet?

Under selve rettssaken i slutten av august anførte rederiets advokat at rederiets syn på saken ble støttet av sjømannsforbundet og at Fellesforbundet for Sjøfolk således var alene om å mene at sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd strider mot diskrimineringsbestemmelsene. Rederiet anførte at en eventuell ny tolkning av sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd var en sak for lovgiverne og ikke noe tema for domstolene. I ettertid har det imidlertid vist seg at dette utsagnet ikke medfører riktighet. På LO's nettportal www.frifagbevegelse.no uttaler advokat Birger Mordt i fellessekretariatet til de tre samarbeidende sjømannsorganisasjonene den 29. august 2008 følgende:

– Med andre ord kan arbeidsgiver selv bestemme om en ansatt ombord skal kunne fortsette etter fylte 62 år eller avslutte arbeidsforholdet?

– Det er korrekt. Men endringen i diskrimineringsloven med hensyn til alder har fått jurister innenfor arbeidsrett til å vurdere om nåværende bestemmelser er i strid med diskrimineringsloven. Dette er allerede under vurdering. Blant annet har Det norske maskinistforbund foretatt en utredning, men selve hovedspørsmålet er ennå ikke prøvd for retten. Etter min oppfatning bør saken prøves der, sier advokat Birger Mordt.

Det fremgår således av ovennevnte at sjømannsforbundets representant er kjent med problemstillingen og anbefaler at spørsmålet prøves for domstolene.

Oppsummering

Rederibransjen trenger flere sjøfolk i årene som kommer og det er da et paradoks at enkelte rederier velger å støtte ut erfarne og lojale sjøfolk som både evner og lyster å arbeide. Det ser ikke ut som om disse rederiene har tatt over seg at det i dag er ca 1,3 millioner nordmenn som allerede har passert 55 år og at



Artikkelforfatter advokat Erik Råd Herlofsen, advokatfirmaet Ræder. Foto: Priv.

Norge i årene framover får en økende andel friske oppegående eldre som lever vesentlig lengre enn forrige generasjon.

Dråpen vil i neste nummer gjengi dommen fra Nedre Telemark tingrett og det antas at man da vil ha kunnskap om dommen blir anket til en høyere rettsinstans.

Takk

Fellesforbundet for sjøfolk v/
Leif R. Vervik og Harald Prytz.

Advokatfirma Reikerås v/Advokatene
Marius Reikerås og Eirik Monsen.

Samt Advokat v/ Advokatfirma Ræder
DA Erik Råd Herlofsen

Vi vil gjerne få lov til å takke dere for en fantastisk innsats under rettsaken mot Nye Kystlink i Skien Tingrett 28. og 29. august 2008.

Det var en stor overraskelse og glede å erfare at det finnes et forbund for oss sjøfolk, som stiller opp og tar våre problemer på alvor i denne aldersdiskrimineringssaken.

Vi gir derimot ingen takk til Norsk Sjømannsforbund som ble kontaktet først. Der var det null interesse for saken.

Sandnes, 3.9.2008

Med vennlig hilsen
Solveig Aarland og Arne Eikhaugen

Faktum om myndighetene og brannen på "Prinsesse Ragnhild"

I Dråpen nr. 2/2008 var det tatt inn en lengre innlegg om brannen på "Prinsesse Ragnhild" forfattet av John Nikolai Omark. Innlegget er i hovedsak todelt. Det som beskrives og fremføres om Sjøfartsdirektoratet og sjøfartsinspektørene med bred penn er dessverre ganske rotete, upresist, direkte galt og på grensen av å være injurierende hva angår Sjøfartsdirektoratet og sjøfartsinspektørene. Det enkelte avsnitts overskrift er stikkordsmessig hentet fra innlegget.

Revisjon av Sjødyktighetsloven

Omark gir inntrykk av at Sjødyktighetsloven av 1903 er revidert, men det er ikke korrekt. Sjødyktighetsloven er avløst en helt ny lov, nemlig Skipssikkerhetsloven av 2007.

"Gamle" § 4 i Sjødyktighetsloven som nå dekkes av § 13 i Forvaltningsloven.

Omark har ikke tatt bryderiet med å sjekke sannhetsgehalten i ingressen. Den nå utgåtte Sjødyktighetslovens § 4 handler om hvem som kan utføre tilsyn, mens Forvaltningslovens § 13 handler om taushetsplikten og eventuelle begrensninger i denne. Når så dette utlegges til å være drevet gjennom av Rederiforbundet og Sjøfartsdirektoratet i den hensikt å mørklege alle forhold der en av partene – eller begge – har gjort seg skyldig i ulovlige forhold, ja da blir begeret fort fullt. Det er en oppsiktsvekkende påstand som må være grepet ut av luften.

Sjøfartsdirektoratet er oppdelt i flere seksjoner

Omark har heller ikke her tatt seg bryderiet med å finne ut hvordan Sjøfartsdirektoratet er oppdelt. Et kort besøk på vår hjemmeside Sjøfartsdirektoratet - Om Sjøfartsdirektoratet ville ha fortalt ham at Sjøfartsdirektoratet har et hovedkontor og 17 stasjoner langs kysten, og at begrepet "Sjøfartsinspeksjonen" ikke finnes i Norge. Skipsskontrollen, som var "arbeidsgivernavnet" for alle inspektører på stasjonene langs kysten, forsvant i 2001 og er derfor riktig i 1999. Men det kunne ha vært nevnt at dette nå er borte, slik at leserne av

innlegget fikk riktig informasjon om dagens etat.

Sjøfartsinspektørens bakgrunn

Omark skriver at han ikke har klart å få bekreftet hvorvidt sjøfartsinspektørene har bakgrunn som kaptein eller ikke. Det er selvfølgelig ikke noen hemmelighet, det var et krav at en som skulle ansettes som sjøfartsinspektør hadde lang erfaring fra ledende stilling om bord; jf. § 5 i den nå utgåtte Sjødyktighetsloven. At alle i Sjøfartsdirektoratet ikke vet dette er ganske naturlig, sjøfartsinspektørene var tross alt bare administrativt underlagt Sjøfartsdirektoratet, mens de arbeidsmessig var underlagt Riksadvokaten og påtalemyndigheten.

Ingen overordnet myndighet som kan kontrollere kontrolløren

Omark harselerer over at ingen kontrollerer kontrolløren. Det er en påstand helt uten rot i den virkelighet Sjøfartsdirektoratet må forholde seg til; nemlig politisk og forvaltningsmessig kontroll. Selvsagt er det noen som kontrollerer oss, bl.a. Nærings- og handelsdepartementet gjennom styringsdialogen og Riksrevisjonen gjennom forvaltningsrevisjon.

Direktoratets samrøre med rederne

Omark bruker fire fulle sider til å beskrive en ulykke og det han kaller samrøre. Det hadde vært ryddig om han i det minste hadde satt seg litt inn i de elementene der han beskriver rollene til henholdsvis Sjøfartsdirektoratet, sjøfartsinspektøren og sjøforklaringen.

Artikkelforfatteren hevder at sjøfartsinspektøren representerte Sjøfartsdirektoratet under sjøforklaringen. Nei, det gjorde han ikke. Sjøfartsinspektøren gjorde sine egne undersøkelser av ulykken og sendte senere saken til påtalemyndigheten for påtalemessig avgjørelse.

Omark fortsetter med å hevde at sjøfartsinspektøren deltok i sjøforklaringen for å håndheve Sjøfartsdirektoratets ansvar som politi- og påtalemyndighet. Nei, det gjorde han ikke, verken sjøfartsinspektøren eller Sjøfartsdirektoratet har noen gang hatt slik myndighet. Og det burde artikkelforfatteren lett kunne tatt rede på.

Omark serverer flere sleivspark om hva som er undersøkt av Sjøfartsdirektoratet eller sjøfartsinspektøren. Det kunne han ha unngått om han hadde bedt om innsyn i Sjøfartsdi-

rektoratets ekspertgrupperapport. Hva angår sjøfartsinspektørens rapport (hva er sjekket, hva er verifisert eller dokumentert) og innstillingen til påtalemyndigheten, så får han ikke noe svar da dette er unntatt fra offentligheten. Men Sjøfartsdirektoratet er trygg på at alle relevante forhold er belyst og tatt i betraktning, også tidspunkter som er sentrale i forhold til varsling osv.

Som det vel fremgår av ovenstående, er det nærliggende å tro at det jo bare er snakk om å hente ut offentlig tilgjengelig informasjon.

Dette trekker ned helhetsinntrykket ganske langt, ja så langt ned at det er nærliggende å tro at det ligger andre motiver bak enn å fremme eller nevne hva ulykken faktisk medførte, nemlig enn bedring av sjøsikkerheten. For hva var det som kom ganske raskt etter ulykken? Jo, et særnorsk krav den gangen, men like fullt krav om punktslukkesystem for separatorrom, kjeler og maskintopper – et krav det tok mange år før IMO og EU kopierte.

Det alvorlige i innlegget er Omark's påstand om at Forvaltningslovens § 13 bevisst skal ha vært benyttet for å dekke over noe, hindre innsyn eller på annen måte unnlate åpenhet. Det er en tendensiøs, nærmest injurierende påstand som Omark snarest bør trekke tilbake.

Vår egen ekspertgrupperapport og rapporten fra svenske sjøfartsmyndigheter er åpne for innsyn. Det samme gjelder Mannskapets evaluering. Å påstå noe annet, eller at disse ikke finnes, kan bare være fremsatt med det for øye å skade omdømmet til Sjøfartsdirektoratet.

Avslutningsvis, og helt uten sammenheng med Omark's innlegg, kan jeg opplyse om at det fra og med 1. juli i år kom store endringer i alt som har med sjøulykker, rapportering, hvem som foretar granskning og eventuell påtale. Alle som har med skip eller fiskefartøy å gjøre bør besøke vår hjemmeside på denne adressen, der ligger det verdifull informasjon Sjøfartsdirektoratet - Sikkerhet.

*Sigurd Gude
fung. sjøfartsdirektør*

Finnes det modige sjøfolk?

Til det er det bare å svare et høyt og rungende ja.

FFFS er virkelig stolte av dere som tør å stå opp mot de "tre store". Som dere kanskje har fått med dere har FFFS flere saker for retten. Ingen av disse sakene hadde blitt tatt opp hadde det ikke vært for modige sjeler som tør å stå frem.

Vi vil spesielt trekke frem de tre som våget å stå frem i tvangstreksaken i NIS registret: Forpleiningssjef Elin Tåsås, arbeidsleder Øyvind Andersen og arbeidsleder Reidar Bale. Sammen med

de to som står fram aldersdiskrimineringsaken, Arne Eikhaugen og Solveig Aarland. Uten uredde sjeler av deres kaliber kunne fagforbund og redere turet fram som de alltid har gjort. Dette er det nå slutt på.

FFFS er meget takknemlige for at noen tør å si i fra. Det er faktisk en stor belastning å stå frem i retten og fortelle om hvor hjelpeløs man er uten forbund, eller uten forbund som bryr seg. Begge de to rettssakene som nå er oppe, er etter vårt og våre advokaters syn, veldig prinsipielle: Dette handler om menneskerettigheter! Menneskerettigheter er ikke noe man bør ta lett på om man bryr seg om medlemmene sine.

Det rare er at om man fjerner tvangen i NIS, da fjerner man også ca. 30 millioner i inntekt i tvangstrekte kroner i året. Da får tydeligvis menneskerettigheter bare være menneskerettigheter. Det er viktigere for NSF med 30 millioner kroner i året i tvangskontingent, enn ærlig og redelig behandling medlemmer. Som vi har sagt før, vinner vi ikke frem i høyesterett, er neste stopp Strasbourg. Det samme gjelder diskrimineringen på grunnlag av alder.

Dette viser igjen at FFFS tar seilende på alvor.

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 Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

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

Reiseklinikken®



Tapte første runde – gir ikke opp

De 19 nordsjødykkerne i Nordsjødykker Alliansen (NSDA) tapte saken mot den norske stat i dom avsagt 9. september. Ikke ble det dømt for menneskerettighetsbrudd. Ikke ble det gitt erstatning. Likevel mener retten at det er mye som taler for at staten bør ta ansvar og gi erstatning, men da må rettspraksis endres. Dette er likevel bare første runde.

Av Knut Ørjasæter, Cand. Polit.

Skuffet

- Selvfølgelig er vi skuffet, sier Rolf Guttorm Engebretsen som er en av saksøkerne. – Vi hadde selvsagt håpet å vinne frem i Oslo Tingrett. Men vi var allerede før dommen innstilt på å ta saken videre uavhengig av dommen. Årsaken er enkelt. Staten har fortsatt ikke lagt frem avtaler og dokumentasjon vi har provosert fremlagt og bedt om. Dette gjelder blant annet Troll-avtalene og avtaler med amerikanerne om teknisk og finansiell bistand. En avtale fra 1973 som også omhandler dykking er spesielt viktig. Uten at dokumentasjonen vi har forsøkt provosert fremlagt i retten, er heller ikke saken tilstrekkelig belyst.

Retten finner det ikke tvilsomt at dykkerne ble skadet, men har lagt seg på en linje der retten mener at staten ikke var nær nok tilknyttet virksomheten til at erstatningsansvar og menneskerettighetsbrudd kunne pådømmes. Det gjelder både med hensyn til objektivt og subjektivt erstatningsansvar. Retten mente videre at verken Arbeidstilsynet eller Oljedirektorat har sviktet i sin kontroll mer enn det som er forventet. Dette er noe dykkerne er sterkt uenige i.

- Denne dommen blir ikke stående. Vi tar saken helt til menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg, sier Tom Engh, en annen av NSDAs frontfigurer. - Vi har arbeidet med denne saken i over 15 år og vi er ikke redd for at det vil gå noen år til. Staten har ikke lagt frem ett dokument som viser at dykkingen har vært eller er forsvarlig den dag gi dag. Det er signalisert at det nå skal dykkes til 320 meter. Det er helt uforsvarlig og alle som arbeider i risiko yrker bør være skremt over at den svake beskyttelsen de har.

Dykkernes advokat, Marius Reikerås, er overrasket over rettsens rettslutning. Han er overrasket at Oslo Tingrett overlater

det til Høyesterett til å foreta vurdering om erstatning og ikke selv tar denne vurderingen når Oslo Tingrett samtidig mener det er menneskelige hensyn som tilsier ulovfestet erstatningsansvar.

- Vi vil lese dommen nøye, sier dykkernes advokat Marius Reikerås. – Den er selvsagt en stor skuffelse for dykkerne. Vi er ikke enige i at gjeldende lov og rettspraksis ikke gir rett til erstatning og at menneskerettighetsbrudd ikke er påvist. Men dette vil eventuelt senere rettsrunder måtte vise. Politikerne har også en mulig til å gå inn for å finne en løsning slik at denne uverdige behandlingen av dykkerne kan stanse opp.

Runddans

- Det er i ferd med å utvikle seg til en farse av en rundans, sier Rolf Guttorm Engebretsen hovedtalsmann i NSDA. – Først konkluderer en offentlig granskning med statlig juridisk ansvar i 2003. Så fraskriver de som selv de facto er øverst ansvarlig for dykkernes arbeidsmiljø og sikkerhet seg dette ansvaret og ber dykkerne gå til domstolene. De får regjeringene med på dette. Når dykkerne nå har gått til retten sier Oslo Tingrett at sier retten at saken hører hjemme i Høyesterett eller at det må ny lovgivning til og at det er mye som taler for ulovfestet ansvar. Vi er nå i 2008. Vi er sendt rundt i en juridisk ørkenvandring.

Dommer Lyng mener at en tidligere dom i fra 2007 der det ble gitt erstatning til dykkere som hadde saksøkt staten er feilaktig.

- Det virker som om dommerene ikke har villet ta en avgjørelse og egentlig dyttet saken oppover i systemen, sier Tom Engh.

Skal en forstå den lunkne holdningen til LO og Arbeiderpartiet til å ta dykkerens kamp for en sikker arbeidsplass alvorlig, må en gå tilbake til 1960-tallet. De var avhengig av dykkerne for å redde arbeidsplasser etter lang tid med feilslått høyrisiko politikk som gjorde Norge til verden største uavhengige transportør av olje. Det var derfor hele den norske økonomien som ble lagt i potten i satsningen på å være stor i internasjonal oljetransport. Da dette gikk galt på midten av 1970-tallet var det oljeindustrien som skulle redde norsk økonomi og arbeidsplasser.

Siste ord er ikke sagt i denne saken. Med litt statsmannskap fra regjeringsledelsen hadde denne saken vært løst for lenge siden uten den uverdige behandlingen dykkerne nå får.

1440 timer for plattform/riggansatte, 1788 timer for ansatte på land og 2184 timer i året for sjøfolk

Det blir sagt mye fint i fest-taler og i finere forsamlinger om at Norge er et demokratisk samfunn med like rettigheter for alle. Timetallet over viser med all tydelighet at så ikke er tilfellet. Vi har en A, B og C klasse, der sjøfolk stiller i siste kategori.

Om en sjømann skal klare å oppnå en industriarbeiders lønn, må han jobbe 2184 timer i året.

Vi stiller spørsmålet; hvorfor er det slik? Svaret er ganske enkelt at de fagforbundene som har som oppgave å se etter at medlemmene ikke blir forfordelt sammenlignet med andre, ikke har gjort jobben sin. Man kan med rette spørre om de er kjøpt og betalt av arbeidsgiverne?

Spørsmålet er ikke bare tatt rett ut av løse luften. FFFS har kopi av en avtale mellom Tide as og NSF som sier at tillitsvalgte skal premieres av rederiet. Se avtalen under.

Fastsettelse av godtgjørelse for tillitsmannsordningen i NSF / Tide Sjø AS.

Hovedtillitsvalgt:

Fast månedlig godtgjørelse for HTV er kr 7500,-.

Dette beløpet skal dekke de faste tillitsmannsmøtene med rederi, kontakten med medlemmene og det arbeidet som relaterer seg til saker/møter for enkelt-medlemmer og fartøyer. All frikjøp av vakter, reise og opphold som er knyttet til møter med rederiet, dekkes av rederiet.

Områdeledere:

Fast månedlig godtgjørelse for områdeledere er kr. 3000,-.

Dette beløpet skal dekke de faste tillitsmannsmøtene med rederi, kontakten med medlemmene og det arbeidet som relaterer seg til saker/møter for enkelt-medlemmer og fartøyer. All frikjøp av vakter, reise og opphold som er knyttet til møter med rederiet, dekkes av rederiet.

Felles for hovedtillitsvalgt og områdeledere:

Rederiet holder HTV og områdeledere med telefon og bærbar PC. Kostnader til bredbåndstilknytning dekkes av den månedlige godtgjørelsen.

Reiser dekkes iht. rederiets regler for reisegodtgjørelse.

Andre medlemmer av TVUet:

*Den hovedtillitsvalgte har til disposisjon for medlemmer i TVUet 10 dager som kan fordeles fritt til disse: Grunnhyre * 8 timer / 154 = _____*

Utenom dette har HTV mulighet for frikjøp inntil samlet 10 dager pr år for medlemmer i TVU i forbindelse med TVU møte.

Reise i forbindelse med konstituering dekkes av rederi.

FFFS har selv snakket med en av de som undertegnet avtalen og slik vet vi at den er ekte.

Med en slik avtale i hand, lurer vi på hvor lojaliteten ligger, hos medlemmene eller arbeidsgiver. Om det bare er NSF som har inngått slik avtale vet vi ikke, men når vi vet at et av forbundene har slike bindinger er det ikke lenger noe som forundrer oss.

FFFS ser på slik praksis som noe som minner mistenkelig om korrupsjon. Det er ikke slik fagforeningsarbeid skal utføres.

LRV

DYKKERSAKEN, CORMORANT NÆRULYKKEN, OG ANGREP PÅ VITNERS TROVERDIGHET

Ilfoto: Øyvind Hagen / StatoilHydro

Mot slutten av Lossius kommisjonens arbeid høsten 2002, var vi flere pionerdykkere på møte med Granskningskommisjonen på Blindern i Oslo. Etter møtet tok vi trikken til sentrum. Tom Engh ble sittende sammen med nå avdøde lagdommer Petter Lossius. Da vi kom frem til Sentralbanestasjonen fortalt Tom Engh de andre dykkerne noe som han fant svært merkelig. Samtalen hadde kommet inn på mysteriet omkring nærulykken med Cormorant plattformen. Stortingets mandat for granskningen nevner denne hendelsen, og Lossius selv hadde ved flere anledninger vist stor interesse for å finne svar på dette mysteriet. Men plutselig ville verken han eller kommisjonen snakke mer om hendelsen. I samtalen på trikken uttalt Lossius til Tom at "dersom du løser Cormorant saken, så løser du dykkersaken".

Av Guttorm Engebretsen
Hovedtalsmann for Nordsjødykkeralliansen

Ingen av oss forsto hva Lossius hadde ment. Han omkom mindre enn ett år senere. Samtalen forble et mysterium. Dykkerne har selvsagt ikke kunnet diskutere slike kontroversielle temaer offentlig. Staten har i mer enn 30 år drevet en effektiv kampanje for å stigmatisere dykkerne som bløffmakere og generelt lite troverdige personer. Som et resultat av dette må vi oftest holde slike uløste problemer for oss selv.

Spesielt har staten sammen med resten av den såkalte "skadevolder gruppen"; oljeselskapene, dykkerselskapene, utstyrsfabrikanter, sertifiseringsinstitusjoner, enkelte forskere og beklageligvis også arbeidstakerorganisasjonen LO/NOPEF, brukt mye ressurser på å angripe de dykkerne som har fremstått som talsmenn i "dykkerkampen". Men Lossius sitt utsagn ble likevel diskutert med jevne mellomrom i dykkerkretser. Det skulle gå hele fire år før sammenhengen i utsagnet begynte å demre for noen av våre støttespillere.

Nærulykken der Cormorant plattformen holdt på å synke lille julaften 1977, har altså offisielt ikke skjedd. Dette til tross for at den er omtalt i lokalavisen på Stord den 30. desember 1977, altså en uke etterpå. Flere sentrale vitner kjenner til historien, men de blir enten møtt med trusler eller et hav av aggressive påstander om at de tar feil, og at det var en "annen" plattform eller at nærulykken ikke var så omfattende som påstått, etc. En møter alt fra forskjellige "dekkhistorier" og sammenblandinger, minimalisering av alvorligheten, til total fornektelse av hendelsen. Men til tross for dette, etter mer enn 30 år nå, har man funnet ut følgende:

Restrukturering og kamp for arbeidsplassene

Fra slutten av 1960 tallet forsvant mange tusen arbeidsplasser i verftsindustrien i Norge på grunn av overkapasitet og sterk konkurranse fra utenlandske og spesielt asiatiske verft. Etter hvert dro redusert behov for oljetransport på verdensmarkedet i samme retning. Myndighetene forsøkte å avhjelpe situasjonen med flere kortsiktige løsninger, men svikten i markedet fortsatte. Myndigheter, banker, redere, fagforeninger, skipsverft, etc. ble fanget i en felles krise som etter hvert fikk meget alvorlige konsekvenser for hele den norske økonomien. Stord Verft og hele samfunnet på Stord var spesielt utsatt da verftet bygget skip det



Artikkelforfatter Guttorm Engebregtsen

var minst behov for, da krisen kom og bunn falt ut av skipsbyggingsmarkedet. Nedleggingsspøkelset truet.

På midten av 1970 tallet var restruktureringen kommet godt i gang fordi oljevirksomheten tok over mange arbeidsledige både verftsarbeidere og sjøfolk. Særlig var byggingen av

produksjonsplattformer i betong for oljeindustrien i ferd med å bli en norsk spesialitet. Det var på denne tiden internasjonal konsensus i næringen om at markedet for slike konstruksjoner kunne være på flere hundre plattformer. Norge hadde konkurransemessige fordeler, som svært godt egnede byggeplasser i dype skjermede fjorder, samt hadde utviklet teknologi for å utnytte dette i konkurransen.

Konkurranse og handelskrig

På den andre siden av Nordsjøen ønsket sterke krefter at oljevirksomheten også skulle skape britiske arbeidsplasser. På slutten av 1970 og begynnelsen av 1980-tallet utviklet konkurransen mellom norsk og britisk industri om oppdrag for oljevirksomheten seg til en regelrett handelskrig. Konstruksjonsgiganten McAlpine satset stort i Skottland, og sammen med de franske ekspertene i SeaTank, hadde de på midten av 1970 tallet begynt å bygge verdens største betongplattform for oljeselskapet Shell, Cormorant A. Plattformen hadde en kritisk strategisk betydning i forbindelse med utvinning av olje i den nordlige delen av britisk sektor i Nordsjøen. I tillegg til egen produksjon skulle plattformen tjene som oppsamling og lager av olje fra andre omkringliggende felt, samt pumpe oljen til land og

forsyne den store tankbåtterminalen som Shell hadde bygget på Shetland. Cormorant A var selve hjerte i rørledningsnett og transportsystemene på britisk sektor.

Hele oljeproduksjonen i den nordlige delen av britisk sektor sto altså og ventet på at denne plattformen skulle komme på plass. En slik strategisk viktig plattform og sentral brikke i et så stort økonomisk spill, bør være av topp kvalitet og leveres på avtalt tid, ellers får det vidtrekkende konsekvenser. Shell var ikke fornøyd med det som skjedde i Skottland. Tidlig på sommeren 1977 ble plattformen slept til Stord Verft og ankret opp i Digernesundet, hvor ferdigstillelsen av plattformen fortsatte. Den norske næringen hadde fått en gyllen sjanse til å vise at de var overlegen i forhold til konkurrentene, og at oljeselskapene burde komme hit dersom de skulle være sikker på kvalitet og tidsriktig leveranse.

Men det viste seg også at plattformen hadde en spesiell teknisk løsning for styring av ballastventilene som ble ansett for å være svært risikabel. Dersom den sviktet i forbindelse med kritiske operasjoner, kunne plattformen simpelthen fylles med vann og synke. Ballastventilene var designet for å åpnes med hydraulisk trykk som var styrt fra kontrollrommet. De skulle stenge automatisk ved hjelp av hydraulisk trykk fra en akkumulator når trykket fra kontrollrommet ble fjernet. Men siden dette var installert i Skottland, ville en slik svikt i systemet kunne bidra til å gi konkurrentene der borte en real knockout.

Ideen om sabotasje blir født

I den diskusjonen som fulgte ser det ut til at en "god ide" blir født i LO-miljøet på Stord Verft. Dersom styringen av disse ballastventilene ble "tuklet med" slik at en var sikker på at de sviktet under senking av plattformen, ville hele betongkonstruksjonen forsvinne stille og rolig, og kun etterlate seg krusninger på havoverflaten. Dernest ville jord-skjelvstasjonen i Bergen registrere når plattformen traff bunnen. Alle bevis på uregelmessigheter med styring av ballastventilene ville være begravd for alltid i verdens største haug med betong og armeringsjern på havbunnen, 200 meter under havoverflaten.

Ideen var i utgangspunktet "god" med liten risiko for å ramme uskyldige og en mulig stor gevinst i forhold til å sikre

norsk status som "ekspertene" på slike vanskelige byggeoppdrag offshore. Dette ville sikre nye oppdrag fra oljeselskapene, og viktigst av alt, sikre mange utsatte arbeidsplasser i Norge. Noe gikk imidlertid feil i koordineringen av utførelsen av sabotasjeaktivitetene. Da tidspunktet for å senke plattformen til maksimal dybde for å plassere dekkrammen med modulene på betongskafte begynte å nærme seg, var sabotasjen av det automatiske systemet for stenging av ballastventilene alt utført. Men prosjektledelsen hadde i mellomtiden tatt en uforutsett beslutning om å modifisere og forbedre det automatiske systemet for stengning av ballastventilene for å gjøre det sikrere. De hadde derfor utsatt senkinga av plattformen og gjorde nå klar til utbedring av det risikable styringssystemet. Da oppsto det panikk, for at sabotasjen ville etter all sannsynlighet bli oppdaget. Det ble viktig å få plattformen senket før utbedringsarbeidet startet.

Utbedring av usikkert styresystem for ballastventilene

Et par dager før jul 1977 ble jeg hentet fra et dykketeam som var på oppdrag i området på Stord. Jeg skulle lede et ekstra dykketeam på 4 – 5 mann for en rask jobb med å plugge innløpshullene for ballastvann under det ene skaftet på Cormorant plattformen slik at arbeid kunne utføres på ballastventilene inne i skaftet. Vi hadde utført lignende oppdrag tidligere, og det ble ansett for å være en relativt kort jobb. Dykkere til teamet var blitt hentet inn fra forskjellige steder for å ta et skippertak før de skulle ta fri i julehelgen. Tom Engh hadde vært offshore, og kom til Stord fra Stavanger før han skulle reise hjem.

På lille julaften ble det om formiddagen utført dykk hvor vi hadde lokalisert og merket de aktuelle innløpshullene på 20, 28 og 32 tommers diameter. Dykket hvor pluggene hadde blitt hengt på plass ved siden av innløpshullene, klar til bruk var akkurat ferdig. Dykker Johan Otto Johansen var i ferd med dekompressjonen i vannet, på tur til overflaten. Neste dykker ut var Tom Engh. Han skulle plassere pluggene i innløpshullene, så skulle operatøren i kontrollrommet åpne forsiktig på de aktuelle ballastventilene inne i skaftet. Undertrykket på innsiden ville deretter holde pluggene på plass og tette innløpet slik at arbeidet på ballastventilene og styringssystemene for disse kunne utføres.

Nærulykken og bergingsåden

Plutselig sto vannspruten til vær over plattformen og alarmer kom på i samme øyeblikk. Arbeiderne flyktet fra plattformen og noen hoppet i vannet i panikk. Plattformen begynte å helle over mot den siden der dykkerflåten vår var fortøyd. Historien om hvordan dykker Tom Engh ble sendt inn under plattformen og fikk stappet pluggene inn i innløpshullene mens vannet strømmet inn gjennom dem, er fortalt flere ganger tidligere. Likeledes at han dagen etter ble kontaktet av politiinspektør John Wang fra Justisdepartementets Politiavdeling II og Tom Engh ble bedt om å sverge på at denne historien ikke skulle komme ut. Løftet om "belønning, heder, ære og mer til" når saken hadde stilnet, er også fortalt tidligere. Det er også kjent i noen kretser at det har gått hardnakkede rykter på Stord i ettertid om at "plattformen hadde blitt tuklet med" før denne nærulykken. Det er ikke like godt kjent at Tom Engh, som berget plattformen, ble utsatt for en ulykke i forbindelse med dykking mindre enn et år senere. Den ulykken medførte at han fikk alvorlige skader som satte han ut av funksjon.

Dekkoperasjoner og angrep på dykkernes troverdighet

Hele historien vår er blitt angrepet av blant annet LO eide TV 2. Fjernsynskanalen har stilt opp på skadevolderens side med en hel "dokumentar" på landsdekkende TV, for å knuse vår troverdighet for godt. Det har vært, og er fremdeles, svært sterke krefter i sving for å holde det lokket som en gang ble lagt over saken, på plass. Trusler, trakassering, overvåking, avlytting av telefoner, innbrudd i PC-er, taler sitt tydelige språk. Dokumenter er fjernet, og i dykkersaken har mange dokumenter blitt gradert med 80 års klausul.

Det viser seg at John Wang var en av daværende Justisminister Inger Louise Valles spesielt utvalgte og betroede medarbeidere, i hennes egen spesialenhet; Politiavdeling II. Han var på denne tiden inspektør for lensmannskontorene i Norge og altså perfekt for oppdraget med å legge lokk på en slik hendelse. Da lekkasjen var blitt stoppet og plattformen

reddet, visste de som hadde forsøkt å senke den, at beviset for ugjerningen, de ødelagte hydrauliske slangene og koplignene for styring av ballastventilene, ikke hadde havnet på havets bunn slik som planlagt. De ville derimot bli synlig for mange andre så snart vannet var pumpet ut og plattformen hadde blitt rettet opp.

Fra det jeg har greid å finne ut, må LOs avdeling på Stord Verft ha kontaktet sin sentrale ledelse i Oslo. De har videre alarmert Justisministeren. Hun kom selv opprinnelig fra LO-systemet, og har altså umiddelbart sendt en av sine mest betroede tjenere, John Wang, til Stord for å utføre fase 1 i operasjon "legg lokk på saken".

De som kjenner vår nære historie, vet at den lokale LO høvdingen på Stord Verft, Aksel Kloster, en måned etter nærulykken ble hentet til Oslo. Hans offisielle oppgave var å være personlig sekretær for Industriminister Bjartmar Gjerde. Men jeg har grunn til å spørre om han egentlig skulle ha en annen og svært spesiell funksjon; var han i stedet blitt pålagt ansvar for fase 2 i operasjon "legg lokk på Cormorant saken"?

Jeg husker godt at det var personer i Nopefs dykkermiljø som mente at LO endelig hadde fått en medspiller i en sentral maktposisjon, og at det skulle gi resultater for arbeidet med dykkernes sikkerhet. Men verken Aksel Kloster eller LO kan i ettertid vise til noen konkrete resultater for dykkerne. Derimot har de i ettertid vært helt besatt etter å forsøke å tilegne seg de resultatene som NSDA har oppnådd. De forsøker også å få dykkerne til å tro at deres innsats som består av å skrive noen sinte brev til myndighetene i ny og ne, er det samme som å kjempe dykkernes sak i kampen for liv og helse.

Jeg og andre dykkere har lenge hevdet at LO/Nopef egentlig har solgt dykkerne med hud og hår. De sporene som nå tegner seg etter Cormorant nærulykken styrker min overbevisning. Det er mye som tyder på at både LO og staten hadde satt seg i en situasjon der de ble gisler som skulle forsøke å rette opp konse-

kvensene etter en kriminell ugjerning og derfor måtte godta flere betingelser som ikke tåler dagens lys.

Cormorant nærulykkens etterspill

Jeg er overbevist om at Lossius egentlig kom til bunns i Cormorant saken. Uttalelser han kom med til andre personer svekker ikke det kryptiske utsagnet han kom med til Tom Engh. Men han nevnte ikke temaet i sin granskningsrapport, til tross for at Stortingets mandat vier dette stor oppmerksomhet og hendelsen skulle vært gransket. Hvilke andre konsekvenser Cormorant nærulykken har fått i ettertid og hvordan dette har påvirket oljeindustrien i Norge, håper jeg nå kommer frem i lyset. Et demokratisk samfunn kan ikke leve med at alvorlig kriminalitet holdes skjult. Vi må få god innsikt i hvordan de mektigste aktørene i samfunnet, og spesielt staten selv, virkelig opererer.

Det kan bli tøft for oss som nordmenn å se denne saken i øynene, med alle de mulige konsekvensene den kan ha fått. Men det spillet som foregår er ikke et demokrati verdig. Saken vokser for hver dag, flere og flere blir involvert og infiltrert på begge sider. Ikke minst har Cormorant nærulykken som altså offisielt ikke har skjedd, skapt splid i familier og mellom naboer, og satt et dystert preg på lokalsamfunnet på Stord i mange år. En må spørre seg om Stord skal bli "arbeidslivets Bjugn". Har lokalbefolkningen ryggrad til å stå frem med det de vet?

Avslutningsvis er det mitt håp at det kan bli et bastant og ufravikelig krav både fra dykkerne og hele det norske folk at alle detaljer i denne saken nå skal frem. Stortingets krav om granskning av alle forhold relatert til dykkernes arbeidssituasjon bør fullføres på en verdig måte. I anstendighetens navn bør det nå være "game over" for statens og den øvrige skadevolder gruppens uverdige løgner og "katt og mus lek" i denne saken. Store nasjonale verdier, samt nye dykkers liv og helse, står fremdeles på spill.

FFFS tar de seilende på alvor



BOBLEBAD I BERGEN

For tidå bor eg i Bergen, på hotell, i forbindelse med ein kabaret. Eg ska ikkje klaga, men itte tri uger e det liksom litt stusselig på dette hotellrommet. Åsså e der ennå tri uger igjen.... Eg bor møje på hotell, og ekstra møje i Bergen.

For ei tid tebage bodde eg ein lengre periode på Hotel Norge i Bergen. Arrangøren må ha prutta kraftigt på prisen, for eg hadde et frimerke av et rom. Ein dag ringde de fra depresjonen og fortalte at kånå mí va komt på besøg. Så eg tog heisen ner for å se på na. Eg kjende na igjen, og hu kunne fortella at akkorat denne dagen va bryllupsdagen våres. Det e skremmande ka de går rundt og huske på, disse kånene. Eg forklarte problemstillingen te damå bag skrankå, og om me gjerne, siden me nå va to, og hadde bryllupsdag, kunne få et litt større frimerke. Og de va kjempegreie, - me fekk Harald Sæverud-suiten! Mesten ein leilighed, med spisebord og åtta stolar, to sofa-grupper, to fjernsyn (ett te hver av oss), og et bad så va større enn stuå vår hemma. Et gedigent bad, - med boblebadekar. Boblebad. Me har aldri prøvd boblebad, me har ikkje råd te sånt någe. Me har bare fattigmannsboblebad, - standard badekar og to liter ertersuppa.

Her sko det ble feiring av bryllupsdagen. Fysst boblebading, og så kunne me gjerne it-tepå gjør forskjellige ting med hverandre. Det va jo bryllupsdag.

Eg tapte oppi karet, me satte oss i hver vår ende, og eg skrudde på boblene. Det bobla og freste og va kjempetøft. Men så va det at eg gjorde tabben mín. På badekarskanten stod der ei flaska med någe så hette "Bath foam",

badeskum. "Det bler tøft" tenkte eg, "hvis eg tymme dette oppi så får me det akkorat sånn så filmstjernene i Hollywood". Så eg tymde det oppi. Eg tror me fekk det merr sånn så filmstjernene i Hillevåg.

Itte fem sekund kunne eg ikkje se kåní mí lenger. Eg såg det freste bag skumhaugen, men eg såg na ikkje. Fem sekund seinare va skummet ein meter oppøve vegg. Så begynte skummet å flyda udøve golvet og inn på teppet i entreen. Eg skrudde av boblene, men det hjalp ikkje. Kånå blei redde, hopte ud av karet og sprang inn i stuå (hu såg ud akkorat så snømannen Kalle, - ein kvide klump så fløyd innigjønå). Eg krøyb rundt på golvet, samla fang med såbeskum og heiv oppi badekaret, - der kom dobbelt så møje tebagers. Eg heiv såbeskum oppi doen, og trakk i snorå, - tri gangar så møje såbeskum føyg opp som ein torpedo. Eg krøyb rundt i entreen, inn på stuegolvet, og samla fang med såbeskum. Kånå mí fekk hysterisk latteranfoll, låg på golvet og lo, - hu såg bare den kvida rauå mí så krøyb rundt.

Eg holdt på te halv to om nåttå. Då ringde eg ner i depresjonen og sa at hvis der va lekkasjar og øvesvømmelse så va det mín feil, - men det va ikkje med vilje.

Me kan trygt sei at det me hadde planlagt å gjør med hverandre, - det blei der ikkje så møje av. Men det e jo ikkje så lenge te august igjen...

Per Inge.

I følge NSF lover FFFS gull og grønne skoger

...og selv om vi ikke lover det som blir hevdet, holder vi i det minste det vi lover.

FFFS har i det siste fått en del henvendelser fra ansatte i offshore, med spørsmål om hva vi mener om fastlønnsavtale med rederiene. Til det er det bare å si:

Ønsker de seilende fastlønnsordninger, er det FFFS sin oppgave å hjelpe til slik at seilende får det som de vil.

Hva som skal legges inn i en fastlønnsavtale, må vi finne ut av sammen med de ansatte. Vi må ta for oss foreliggende tilbud, finne ut av om det er godt nok, eller endre det til det dere mener er riktig. Deretter må vi sette oss ned med rederiene og komme frem til en ordning som passer alle parter.

FFFS er et demokratisk forbund, hos oss er det medlemmene selv som bestemmer. Hittil i år har vi mottatt nærmere 150 saker, og det vil ikke forundre oss mye om en eller flere av sakene også må prøves innefor rettsapparatet.

Når det gjelder Hagerupsens (områdeansvarlig- tariff i NSF) påstand om at vi ikke gjør annet enn å love gull og grønne skoger, faller det på sin egen urimelighet. Det er nok å vise til saken vi har gående mot NSF om tvangstrekket av kontingent av NIS ansatte. Dette er i følge våre advokater, samt Menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg, en ulovlig

praksis. Anken på dommen fra Borgarting lagmannsrett sendte vi til høyesterett, og anken er tatt til følge. Det betyr at den blir behandlet 4. november.

Parallelt med denne saken har vi tre andre saker som skal, eller har vært, oppe i rettssystemet, den første hadde vi allerede 13. august. Denne saken vant vi på vegne av medlemmet vårt. 28. august hadde vi en annen rettssak som gikk over to dager, med dom 9. september. Der var spørsmålet om rederiene kan si opp fast ansatte når de fyller 62 år. Den saken tape vi, men vi anker til lagmannsretten. Den tredje saken arbeider våre advokater med, den gjelder trekk av sommerhyre av våre medlemmer i Secora.

Så når Hagerupsen påstår at vi ikke gjør noe, er det beviselig bare tull. Vi har hatt det så travelt på medlemskontoret i sommer at vi ikke har hatt tid til ferie.

Flere medlemmer har også stilt spørsmål om FFFS og forhandlingsrett. I følge advokat Verling, som vi snakket med 09. juli, er utestengelsen av FFFS som forhandlingspartner ulovlig. Utestengelsen bygger ene og alene på en avtale de andre forbundene har inngått med NR.

Da avtalen ble inngått hadde ikke NR og de øvrige rederiforbundene andre å forholde seg til enn de tre forbundene NSF, NSOF og DNMF. FFFS var ikke etablert. De andre organisasjonene var langsiktige i sin tankegang.

”Nå kan vi gjøre som vi vil, vi kan tenke på oss selv og gjøre det som passer oss, NR og de andre, er bunnet til oss i fremtiden”

Dette er selvsagt noe vi i FFFS vil bestride og gjøre noe med. Forhandlingsretten vil tvinge seg frem, enten de andre forbundene liker det eller ikke. Det er selvsagt mye opp til dere, klarer vi å samle flesteparten av de seilende, skal det bli artig å se den som vil nekte oss avtalerett. Som dere vet har vi en avtale og flere kommer.

Vil for ordens skyld minne Hagerupsen på hva de selv har gått med på:

HOVEDAVTALEN 2006 – 2009 LO-NHO

Kap. II

Organisasjonsretten, fredsplikt, forhandlingsrett og søksmål

§ 2-1 Organisasjonsretten

Næringslivets Hovedorganisasjon og Landsorganisasjonen i Norge anerkjenner gjensidig arbeidsgivernes og arbeidstakernes frie foreningsrett.

LRV

www.fffs.no – info@fffs.no

Er systemene våre gode nok for at sikkerheten blir ivaretatt?

Vi vet at antallet personer som blir skadet når de arbeider på oljerigger eller om bord på skip er uakseptabelt høyt. Selv med de beste hjelpemidlene som finnes, og de mest kompetente menneskene til å operere systemene, blir ikke sikkerheten bedre. Hva er det som gjør at det er slik?

Offshore og shipping inneholder et vesentlig element av risiko og noe av det viktigste i å forhindre at noe galt skal skje er å gjøre systemet forutsigbart. Derfor legges det store resurser i å regulere inn tunge prosedyrer, omfattende krav og store mengder dokumentasjon for å beskrive arbeidsprosesser, instruksjoner osv. Alt dette er selvsagt viktig når man prøver å forhindre at noe går galt, men sikkerhet er et omfattende begrep som består av mer enn prosedyrer og regler.

Det er ett element som dessverre ikke får den nødvendige oppmerksomheten i forhold til sikkerhet, det er oss mennesker. Vi må bli bedre til å trekke inn de begrensningene vi har som mennesker, når vi lager prosedyrer og regler. Dessverre er det motsatte som skjer. Når en prosess feiler og noe går galt så blir reformer gjennomført slik at mengden med prosedyrer øker, eller de man har blir mer omfattende. Dette blir selvsagt gjort i den tro at sikkerheten skal bli bedre, men som mange kan se i dag skjer ikke det. Det kan umulig være det at vi har for lite dokumentasjon som gjør at ting går galt, men uansett bidrar vi til at mengden dokumentasjon bare øker. Resultatet av dette er at systemet blir mer komplisert.

Jo mer komplisert vi gjør systemet for oss mennesker jo større sjanse blir det for at noe går galt, fordi vi ikke har

mental kapasitet til å oppfatte alt som foregår.

Atomkraftindustrien har i mange år slitt med noe av det samme problemet, og i et forsøk på å gjøre systemet forutsigbart, har man laget enorme mengder prosedyrer. På en audit på Diablo Canyon atomkraftverk fant man 4303 skriftlige, multistep (prosedyrer med mer enn en operasjon), som alle hadde blitt revidert minst 27 ganger hver. Man trenger ikke ha noen spesiell tilknytning til atomkraftindustrien for skjønne at det ikke er mulig for noe menneske å ha oversikt i slike system. Jo mer omfattende prosedyreverket blir, jo vanskeligere blir det for oss mennesker å forstå utfallet av det vi gjør. Resultatet av dette blir at systemet undergraves. I stedet for å gjennomføre alt til punkt og prikke hopper man over det man ikke finner nødvendig eller hensiktsmessig og gjøre, det blir for tungvindt. Ikke bare har vi omfattende prosedyreregimer, men man er også under tidspress for å få jobben gjort. Det har med økonomi å gjøre.

Tenk om du som innehaver av et bilsertifikat ble pålagt å sjekke trykket og spordybden på dekkmønsteret foran hver kjøretur, fordi det hadde skjedd en ulykke hvor et dekk eksploderte. Etter hvert som andre ting skjer pålegger man sjåføren flere oppgaver. En sjåfør hadde glemt å sette på oljelokket etter å ha etterfylt olje og resultatet ble at kjørebanelen ble tilgriset av olje, som igjen resulterte i at en bil skled av veien. Dermed blir alle som har sertifikat pålagt å sjekke at alle oljelokk er forskriftsmessig påsatt før hver kjøretur. Osv.

Selv om alle påleggene blir gjort i god hensikt er sannsynligheten for at sjåførene vil gjennomføre dette omfattende arbeidet før hver kjøretur, lik null. Det virker meningsløst å påføre sjåførene dette, og holdningen til regelverket svekkes samt at hensikten med å ha det undergraves. Forholdet mellom de som opererer systemet (sjåførene) og de som forvalter det blir konfliktfylt, men regler



Artikkelforfatter Tor Krokstad

er regler og de skal følges, ellers straffes sjåførene.

Til slutt blir det å følge regelverket viktigere enn hva reglene egentlig skal oppnå. Nå er sikkerheten truet fordi sjåførene er så frustrerte og stresset pga. meningsløse operasjoner før kjøreturene at det i seg selv blir en risiko. Vi mennesker er skapt slik at stress fører til uaktsomhet og feil. Dessverre er ikke denne problemstillingen tatt tilstrekkelig hensyn til i sikkerhetsarbeidet selv om den bidrar sterkt til å øke risikoen i mange prosesser.

Vi må arbeide mer med mennesker og hvilket forhold vi har til systemene vi omgir oss med. Vi må skape en forståelse for at komplekse systemer kan være en trussel i seg selv og ikke stole blindt på at innholdet i regelverket løser problemene for oss. Sikkerheten kommer ikke til å bli bedre med mindre de menneskelige begrensningene i større grad integreres i sikkerhetsarbeidet.

En bil kommer aldri til å kjøre godt om du bare har tre hjul uansett hvor mye resurser du legger i hvordan de tre hjulene er laget, testet eller hvilke felger som brukes, eller hvor mye man trener sjåførene i å kjøre. Problemet løses ved å sette på det fjerde hjulet.

Illfoto: Øyvind Hagen / StatoilHydro

Kapteinen som ble ofret

Jeg avsluttet mitt innlegg i forrige nr. av Dråpen med satsen «I Norge er en maritim undersøkelseskommisjon ingen garanti for at sannheten kommer fram». For at ikke denne alvorlige påstanden skal bli hengende ubegrunnet i luften vil jeg i dette nr. begrunne den, og da er Sleipnerkommisjonen, som ble oppnevnt etter Sleipnerulykken 26. november 1999, og dens innstilling, et godt eksempel.

Kommisjonen og rapporten

Alle lover og paragrafer i denne framstillingen henviser til «Den norske skipskontrollens regler 1990».

Om særskilt oppnevnt undersøkelseskommisjon heter det under side 127 kapittel 2, § 6 at:

«Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. I tillegg skal kommisjonen i alminnelighet ha 2 medlemmer. Disse skal ha den nautiske og tekniske sakkyndighet som saken krever, og oppnevnes etter samråd med Sjøfartsdirektoratet.»

Kommisjonen hadde, i tillegg til formannen, Arild O. Eidesen, som ikke var høyesterettsdommer – men lagdommer – fem medlemmer, som neppe hadde den nautiske og tekniske sakkyndighet som saken krevde. To var sivilingeniør, en var politimester, en, Rune Teisrud, som

var den eneste i kommisjonen med nautisk erfaring, var da direktør i Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet.

Det femte medlemmet i kommisjonen var en advokat hos Regjeringsadvokaten – formodentlig var han der for å ivareta regjeringens interesse – hva nå den måtte være. Det synes imidlertid ikke å være noen lovhjemmel i Sjøfartsloven som påbyr regjeringsadvokaten plass i havarikommisjoner. Det er i det hele tatt ikke mye i denne kommisjonen som minner om at dens oppgave var å klarlegge en alvorlig sjøulykke, og slett ikke i innenriksfarten.

For øvrig hadde Rune Teisrud, bortsett fra tiden som underordnet, følgende bakgrunn:

Overstyrmann 1980–81 (utenriks fart).
Skipfører 1981–85 (utenriks fart).

Assurandør og havaribehandler innen sjøforsikring, 1985–91.

Sjøfartsinspektør i Sjøfartsdirektoratet i Kristiansand, 1991–92.

Avdelingsdirektør, Inspeksjonsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet, 1992–95.

Loss Prevention Manager, Assuranseforeningen SKULD, 1995–96.

Rederiinspektør, Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet, 1996–98.

Direktør i Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet, 1998.

Vi ser at Teisrud i en periode 1991 til 1995 var ansatt i Sjøfartsdirektoratet, hvor han var direkte underordnet sjøfartsdirektør Ivar Manum, som var direktør fram til 2001, altså under den tiden Sleipnerulykken ble utredet. For øvrig må Manum ha vært svært godt fornøyd med Teisrud – for i september 2001 da Manum gikk av ble Teisrud sjøfarts-

direktør, formodentlig etter anbefaling fra Manum.

Sleipner

Hordaland Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) bygde i tidsrommet juni 1998 – februar 1999 to identiske passasjerbåter av typen katamaran ved verftet Australship i Australia. Klasse-selskap var Det Norske Veritas (DNV). Toppfarten var 35 knop. Båtene, Sleipner og Draupner, var på 325 tonn og kom til Norge i april 1999. De ble satt inn i ruten mellom Stavanger og Bergen sist i august 1999. Sleipner, som det meste skal dreie seg om her, gikk sin første tur 25. august. Ved driftstart hadde båten to alvorlige feil. Den ene var plasseringen av nødstrømsbatteriene. På enhver båt av noe størrelse finnes det to nødstrømkilder hvis hovedgeneratorene blir satt ut av funksjon. En nødgenerator, som er plassert på et høyt dekk, og et sett 24 volt nødstrømsbatterier, som også er plassert på et høyt dekk. Begge skal i nødsfall gi lys til, bl.a. fluktveier og livbåt- og flåteplattformer. På Sleipner var nødgeneratoren plassert etter forskriftene på øvre dekk mens batteriene for nødbelysning var plassert på dørken i babord pongtong/maskinrom. Strømmen fra nødgeneratoren til nødbelysningen gikk også ned i pongtongen, hvor den ble likerettet og ført i samme ledning som batteristrømmen opp til fordelingstavlen, som var (riktig plassert) på broen. For den uinnvidde vil jeg legge til at det ikke hjelper å ha verken nødgenerator eller fordelingstavle riktig plassert så lenge strømmen må gå omveien om likeretten som er feilplassert nede i bunnen av båten, som man kan regne med er noe av det første som blir vannfylt ved en alvorlig ulykke. Båtens tegninger, inkludert de elektriske, var blitt kontrollert av både

vel DNV som direktoratet uten bemerkninger. Dette er ubegripelig. Det må her nevnes at jeg i skipskontrollens regler ikke har vært i stand til å finne noen forskrift som fastsetter plasseringen av nødstrømsbatteriene, så denne vurderingen er basert kun på egne erfaringer. Avhengig av båtens størrelse og funksjon kan det være flere forskjellige sett batterier, f.eks. til nødbelysning. Disse batteriene er alltid, så langt min egen erfaring rekker, plassert på høyest mulige punkt på båten. Det kan være i dertil egnede rom på brodekket eller i kasser helt på toppen av styrhuset. På Sleipner (og Draupner) var batteriene plassert – på lavest mulige punkt. Den andre feilen var at redningsflåtene var ubrukelige i dårlig vær. Sleipner hadde fire redningsflåter, som var plassert på en liten plattform i akterenden under hoveddekket. Når så enda flere uheldige omstendigheter tilkom etter hvert, og båten gikk på grunn, og redningsutstyret viste seg å være ubrukelig, ble katastrofen desto større. I tillegg til de nevnte feil direkte lovbrudd av rederiet under klargjøringen av båtene, idet man unnlot å gjennomføre påbudt sikkerhetsarbeid, som, f.eks., **redningsøvelse** med flåtene.

At man frivillig og uten at det «var nødvendig» skulle gi seg til å sette ut disse flåtene er ikke sannsynlig. Da må man også i tillegg huske at flåtene måtte tas inn og «pakkes» om igjen. – Kanskje er de da ikke så merkverdige at man hadde satset på video i stedet. Selve flåtene og øvelser med disse er en ting. Og hva med utsetningsmekanismen? Ble ikke dette heller smurt og vedlikeholdt? Avhengig av hvor lenge de hadde vært montert på sin plass ville det ha vært nødvendig med vedlikehold og oppmjukning. Spesielt med tanke på den plasseringen de hadde, utsatt for sjødrev og korrosjon. På de båter som har noenlunde ordning på sakene blir alle bevegelige deler oppsmurt og prøvet ved hver øvelse. Her må også minnes om at de to båtene, Sleipner og Draupner, var identiske, og at begge hadde de samme innebygde feil og var utsatt for de samme brudd på sikkerhetsforskriftene før driftstart. I Sjødyktighetsloven, «Besiktigelse og sertifisering» § 62, Avvik, side 162, heter det at:

«Når særlige grunner taler for det og det ikke er i strid med annen lovgivning eller internasjonale overenskomster som Norge har sluttet seg til, kan Sjøfartsdirektoratet i det enkelte tilfelle tillate avvik eller stille andre krav enn fastsatt i denne forskrift.»

Med forbehold om at det ikke finnes andre lover om dette, kan man stille spørsmål om hvilke særlige grunner som lå til grunn for at det ble tillatt slike avvik for Sleipner. Båten lå i hjemmehavnen, Bergen, og led ingen nød der. Det eneste som ville skjedd ved en utsettelse av driftstart var at rederiet ville fått økonomiske tap. Sjøfartsdirektoratet utstette to forskjellige midlertidige begrensninger. Den ene var p.g.a. rederiets manglende sikkerhetsrutiner. Bl.a. manglet et påbudt sikkerhetsstyrings sertifikat for mannskapet da båten ble satt i drift. Dette ble ordnet ved at Sjøfartsdirektoratet utstedt et *midlertidig sikkerhetsstyrings sertifikat*, gjeldende frem til 21. februar 2000, avventende de nødvendige tiltak av rederiet.

Den andre begrensningen var p.g.a. at det ved driftstart ikke var holdt øvelser med redningsflåtene. Her utstedte direktoratet en *midlertidig operasjonsbegrensning* på én meter *signifikant* bølgehøyde (gjennomsnittet av en rekke bølger), gjeldende fram til 18. januar 2000. I Sjøfartsdirektoratet var det skepsis til redningsflåtene helt fra begynnelsen, og spesielt til utsetningsvinsjene.

Seilassen og grunnstøtingen

Alt synes å ha vært normalt ombord da Sleipner gikk fra kai i Stavanger. Ute i åpent farvann nord for Haugesund ble det slått over til automatisk styring. Da båten nærmet seg Ryvarden fyr, ble det slått over til manuell styring, og ved passering Ryvarden ble kursen forandret litt mer østlig for passering mellom Håskru fyrlykt om styrbord og skjæret Store Bloksen om babord. Kapteinen satt i navigatørens stol på styrbord side og overstyrmannen (heretter styrmannen) satt i stolen på babord side. Det var to radarsett ombord. Ett for kapteinens plass og ett på styrmannens plass. De kunne brukes hver for seg eller et av dem kunne brukes til begge skjermene. Kapteinen var alene om navigeringen

og det var stille på broen. Det var ingen formalisert kommunikasjon mellom de to navigatørene. Maskinsjefen hadde også sin kontrollpult på broen og satt på sin plass bak kapteinen på styrbord side. Etter overgang til manuell styring ved Ryvarden fyr ble kursen satt lagt litt mer østlig med sikte på å passere mellom Håskru fyrlykt og Store Bloksen. Avstanden fra kursendringen til Store Bloksen skulle da være 0,5 nautiske mil (ca. 925 meter). Med den farten Sleipner hadde, tok distansen ca. 55 sekunder. Kapteinens primære navigeringsgrunnlag på denne strekningen var fyrene. Radaren var det sekundære, og gyrokompasset var tredje alternativ. Det blåste sørvest kuling med regnbyger. Men kapteinen følte seg trygg. Han hadde navigert i denne leia i årevis, og de siste tre månedene ført søsterskipet Draupner trygt gjennom det samme farvannet i tur etter tur. Han så det hvite lyset fra Håskru for baugen som han var vant til, og han fant ingen grunn til å redusere farten, som var 30 – 35 knop. Men noe var likevel en aning annerledes enn han var vant til. Han opplyser til Sleipnerkommisjonen at han måtte kompensere «mer enn vanlig» for en giring (kursavvik) mot babord, som han oppfattet som påvirkning av vær og vind. Styrmannen satt i sin stol og fulgte med og merket intet unormalt. Etter som båten nærmet seg Håskru, som skulle passeres om styrbord, må nødvendigvis lyset fra fyret etter hvert kommet noe over på styrbord baug, og styrmannen fulgte lyset gjennom broens styrbord frontvindu. Da båten nærmet seg den ventede passeringen mellom Håskru og Bloksen, og mens båten ennå befant seg i hvit sektor, ble begge i noen sekunder opptatt med sine radarskjermer, og da styrmannen igjen rettet blikket mot Håskru så han lyset fra fyret inn gjennom et vindu lenger ut på styrbord side. Han rakk så vidt å rope en advarsel til kapteinen, som satte motorene i full revers, men for sent. Det ble kun en mindre fartsreduksjon før båten rente inn i Store Bloksen og fikk hele baugpartiet knust. Den generatoren som var i gang stoppet, nødgeneratoren startet, men etter ca. 10 minutter ble alt mørkt. Sannsynligvis fordi vannet da hadde trengt inn i pongtongen der likeretteren var. Og dermed ble også den

Illfoto: Draupner,
Eirik Ask-www.bergenships.com



siste kilden, batteriene, oversvømt. Det tok ca. 30 minutter før båten skled av skjæret og sank. Besetningen klarte å få ut en av flåtene, men den ble – selvfølgelig – kastet rundt av vind og sjø og ble liggende med bunnen i været, og kun to personer klarte å ta seg opp på den.

Videre fra rapporten

«I perioden fra august 1998 og frem til juli 1999 var det en omfattende korrespondanse mellom verftet, rederiet og Sjøfartsdirektoratet knyttet til evakueringsystemet. Etter en nokså omfattende korrespondanse var verftet i stand til å finne løsninger som tilfredstilte direktoratet. Som eksempel kan nevnes at selve vinsjene etter direktoratets mening var plassert for lavt i forhold til der vannlinjen ville gå ved skadet fartøy. Dette ble løst ved å plassere vinsjene på pedestaller over dekket. Slike endringer medførte imidlertid at systemet gradvis ble mer komplisert. Direktoratet ville likevel ikke nekte å godkjenne systemet utelukkende av disse grunner, dersom man gjennomførte en vellykket hardværstest.»

Da rederiet fikk denne beskjeden om hardværstest, (den 21. juli 1999), kom det tilbake et hastebrev til direktoratet med spørsmål om dette medførte at man ikke ville utstede sertifikater før en vellykket hardværstest var gjennomført. Direktoratet svarer da (30. juli) at:

«(...) manglende hardværstest ikke i seg selv ville medføre at det ikke ville utstede sertifikater, fordi det kunne være vanskelig å finne egnede forhold for en hardværstest på denne tiden av året.

Hardværstesten måtte imidlertid gjennomføres innen fire måneder etter at båtene var satt i tjeneste. Samtidig ble det påpekt at manglende hardværstest ville medføre at direktoratet kun ville utstede en begrenset operasjonstillatelse.»

Ut fra dette må man tro at det ikke under noen omstendigheter kan holdes hardværstester om sommeren. Det vil altså si at det er normalt at det overhodet ikke kan holdes redningsøvelser verken før eller etter driftstart – hvis det ikke var høst eller vinter. Om ikke rederiet viste det før, så fikk man altså (i direktoratets brev av 30. juli) vite hva redningsøvelsen besto i, og da ble det bekymringer. Det heter i rapporten at:

«Etter det som er blitt opplyst, tok rederiet sikte på å gjennomføre hardværstest i begynnelsen av desember 1999. Den 15. november skrev rederiet til Sjøfartsdirektoratet og ba om å få slippe å blåse opp redningsflåten under hardværstesten. Rederiet fryktet at man kunne miste flåten under forsøket på å taue den tilbake til vinsjestasjonen. En ny flåte ville koste ca. 250 000 kroner. Søknaden ble uten videre avslått av direktoratet tre dager senere.»

Hittil hadde alle instanser som hadde hatt noe med disse båtene å gjøre: Konstruktøren, verftet, rederiet, classeselskapet og til slutt også Sjøfartsdirektoratet gjort feil eller sviktet sine kontrollerende oppgaver.

Men så til slutt når rederiet innrømmer at det ikke kan utføres hardværstest med flåtene, insisterer direktoratet på

at rederiet skal utføre det umulige – en «vellykket» hardværstest – vel og merke over tre måneder etter driftstart. Enhver sjømann forstår at en så lett flåte med et slikt vindfang i høy sjø vil komme helt ut av kontroll ved en sjøsetting og oppblåsing, og at en realistisk hardværstest vil være umulig og under ingen omstendigheter kan gjennomføres, og slett ikke med mannskap i flåten.

I de tilfeller hvor bølgehøyden var over 1 meter – det siktes her til havområdet Sletta nord for Haugesund – skulle passasjerene gå i land i Haugesund og busser forbi. En oversikt fra Meteorologisk institutt viser at ved instituttets målestasjon på Utsira var det bølgehøyde på over 1 meter i 100 % av den tiden båtene hadde vært i drift. Det varierer fra 2 og 5 meter. (Kilde: Meteorologisk institutt). Men Utsira ligger lenger ute i havet og er mer utsatt for var vind fra alle retninger – så la oss si at Sletta hadde mer enn 1 meters signifikant bølgehøyde i 50 % av tiden båten hadde vært i drift. Om dette heter det i rapporten at:

«Det må kunne legges til grunn at man i rederiet har hatt kunnskap om ordinære vær og bølgeførhold i eget driftsområde. Det må videre kunne legges til grunn at bølgehøydebegrensningen i den midlertidige operasjonstillatelsen var kjent i rederiet. Det er riktignok så at overstyrmann Skjetne i åpent møte forklarte at han ikke kjente operasjonsbegrensningen, men dette må tilskrives opplærings- og kommunikasjonssvikt i for hold til ham. Operasjonstillatelsen var for øvrig slått opp om bord. HSD la 18. oktober 2000 frem en oversikt som viser hvor ofte det ble satt opp busser forbi Sletta på strekningen Haugesund – Valevåg – Haugesund, fra MS Sleipner og MS Draupner ble satt i drift 25. august 1999 og frem til 26. november 1999. Oversikten viser at enkelte ruter ble innstilt på åtte datoer, uten at det angis hvilket fartøy det er tale om, eller hva årsaken til bussbruken var. MS Sleipners dekkdagbok ble med fartøyet ned og ble ikke gjenfunnet etter hevingen. Søsterskipet MS Draupners dekkdagbok gir imidlertid noen opplysninger om værforholdene i perioden. Dekkdagboken viser at kapteinen på MS Draupner (Hagland) innstilte seilasen over Sletta på grunn av dårlig vær ved fire anledninger fra første seilingsdato 25. august 1999 og frem til MS Sleipners forlis 26. november 1999.»

Med alle disse sikkerhetsfeil gikk så Sleipner sin første tur den 25. august 1999. – Og dertil skulle det etter drift-start oppstå enda flere feil med båten, som heller ingen brydde seg om. Den 26. november 1999 fulgte kaptein Sverre Hagland, som vanligvis var kaptein på Draupner, med båten fra Bergen til Leirvik på Stord, hvor han skulle overta båten sammen med resten av sitt skift. Nå ble det imidlertid bestemt at Hagland i stedet skulle vikariere på Sleipner fordi Draupner skulle på verksted. Hagland overtok Sleipner i Leirvik og fortsatte i ruten ned til Stavanger, og gikk så fra Stavanger og nordover ved femtiden om ettermiddagen med 76 passasjerer og mannskap, til sammen 85 personer. På veien nordover grunnstøtte Sleipner kraftig på skjæret Store Bloksen og gikk ned; 16 mennesker omkom i ulykken. Kommisjonens rapport (heretter rapporten), som var klar i november 2000 inneholder en rekke synspunkter på de forskjellige hendelser, som det vil føre for langt å komme inn på her i sin helhet. Jeg vil kun nevne et fåtall. Om nødstrømsbatteriene heter det at:

«Kommisjonen finner grunn til å kritisere verftet for at overgangskraftkilden (nødstrømsbatteriene. F. a.) og likeretter for tavle IL (fordelingstavlen på broen. F. a.) ble plassert som de ble.»

Visst kan det være grunn til å kritisere verftet, men det forekommer ingen kritikk av de tre instanser som hadde godtatt plasseringen, rederiet, klaseselskapet og Sjøfartsdirektoratet. Å fremføre kritikk om dette kun mot verftet alene betyr enten at kommisjonen ikke forsto de nevnte aktørenes kontrollfunksjon, eller at kommisjonen lot seg påvirke av folk som både forsto og som også til enhver pris måtte skyve skylden over på andre. Etter att alle disse lovbrudd kom frem og alvoret gikk opp for aktørene, må dette ha blitt behandlet på høyeste hold både i Sjøfartsdirektoratet og DNV. Mye tyder på at det også ble behandlet av de to i fellesskap. Videre fra rapporten:

«Under byggingen av fartøyet i Australia hadde HSD til enhver tid en representant til stede ved verftet. Og rederiet

hadde som en del av sin kvalitetssikring håndplukket to hurtigbåtkapteinere og to maskinsjefer på samme fartøystype som fulgte byggearbeidet tett. Sjøfartsdirektoratet hadde for sin del to av overingeniører til stede på verftet en uke i desember 1998. Ytterligere en overingeniør fra direktoratet var ved verftet en måned vinteren 1999. Videre ble fartøyet elektriske anlegg ved tre anledninger inspisert av en representant fra Produkt- og Elektrisitetstilsynet mens nybygget lå ed verft i Australia. (...) Også det forhold at MS Sleipner ikke skulle ha vært på stedet denne kvelden, under slike bølgeforhold, og at den i alle fall ikke skulle ha holdt så høy hastighet som den gjorde, blir fjernt i forhold til navigasjonsfeil som hovedårsak. Fjernt blir også rederiets sviktende kontroll med overholdelse av fartsbegrensninger, selv om kommisjonen har funnet særlig grunn til å kritisere dette.»

Kapteinenes forklaring til kommisjonen

Som nevnt var dette kaptein Haglands første tur med Sleipner, og kommisjonen konstaterer at:

«Da kapteinen hadde Ryvarden tvers, svingte han noe styrbord og fikk Håskru fyrlykt i hvit sektor så godt som mulig rett i baugen. Samtidig fikk han øyekontakt med blinkene fra Lille Bloksen. Kapteinen vet ikke hvor mange grader han la om, eller hvilken kurs han holdt, men mener å ha seilt midt i hvit sektor fra Håskru. Radarrekkevidden ble justert ned til 1,5 nautiske mil. *Kapteinen så verken lille eller Store Bloksen på sin radar da han gikk mot Håskru fyrlykt.* (Uthevet av forfatteren). Han så også da lykten på Lille Bloksen. Han kastet korte blikk på radaren for å finne Store Bloksen, men han har opplyst at hovedprioritet under navigeringen var Håskru lykt, som hele tiden var i hvit sektor, selv da han så Lille Bloksen aktenom fartøyet til babord.» (Lille Bloksen ligger ca. 400 meter sydvest for Store Bloksen. F. a.). «Etter forholdene opplevde ikke kaptein Hagland giringen som unormal etter at han la om kursen ved Ryvarden og stevnet mot Håskru fyrlykt i hvit sektor. Han kompenserte for giringen ved å holde noe mer mot styrbord enn vanlig.

Det var også en del landsjø, og han måtte dermed kompensere et drag i sjøen.»

Den oppsiktsvekkende forklaringen om at kapteinen ikke kunne se verken Store- eller Lille Bloksen på sin radar må bety at radaren ikke var til å stole på, at han var uten radar, og at han ikke kunne kontrollere hvor han sto i hvit sektor. Håskru lykt var dermed hans eneste sikre holdepunkt. Videre er det grunn til å merke seg at til tross for at kapteinen «holdt mer mot styrbord enn vanlig», kom båten ut av kurs mot babord.

Sleipner og Draupner hadde en anordning i styrehjulet som gav fra seg et klikk når roret sto i «senterposisjon». Kapteinen, som kom fra Draupner, var vant til å bruke dette hjelpemidlet. I løpet av de tre måneder Sleipner hadde vært i drift hadde imidlertid denne funksjonen sluttet å virke, slik at navigatøren var henvist til den vanlige, visuelle rorindikatoren. Det synes å råde usikkerhet om hva denne klikk- funksjonen egentlig indikerte. Om det var rorets senterposisjon eller styrehjulets – eller begge deler.

Overstyrmannens forklaring

I sin forklaring til kommisjonen kom også overstyrmannen inn på "klikk-funksjonen»:

«Overstyrmannen har imidlertid vist til at styrehjulet, som var montert på navigatørstolens styrbord armstøtte på kapteinens stol, ikke hadde «klikk-funksjon» for angivelse av senterposisjon. Han har antydnet at dette kan ha medført at forsøk på å korrigere giringsutslag i en retning, feilaktig er gjort ved rorutslag i samme retning som giringen slik at kursavvik kan ha økt ytterligere. Realiteten i dette kan kommisjonen ikke ta stilling til. Kommisjonens begrenser seg til å vise til at senterangivelse ikke er påbudt. Det vil også kunne være delte meninger om slik klikk- funksjon er ønskelig eller ikke. Under enhver omstendighet bør navigatøren gjøre seg kjent med styrefunksjonen før han tar fartøy ut. Han skal også forholde seg til faktisk kurs – vist med gyrokompass – ikke til tekniske forhold ved styreanretningen.»

Det var nå svært da – fra en kommisjon

uten den minste erfaring med innenriks navigasjon – hvor den eneste nautiske kyndige medlem kom fra utenriksfarten. Kommentaren som uttrykker tvil om klick- funksjonen var ønskelig, og att den ikke var «påbudt», ter seg også merkelig. Påbudt av hvem? Funksjonen var en del av den av myndighetene godkjente styreanordningen, og så lenge den var der, så var det meningen att den skulle brukes som et hjelpemiddel i tillegg til rorindikatoren, nettopp i situasjonen der rask og nøyaktig indikering behøvdes.

Hva skulle ellers navigatørene ha gjort? Oversett den?

Kapteinen hadde i sine tre måneder på Draupner hatt god tid til å gjøre seg kjent med denne styreanordningen. Tekniske forhold ved styreanordningen utelukker ikke styring etter kompasset hvis det hadde vært prioritert. Hva de delte meninger om klick- funksjonen går ut på gis det ingen forklaring på. I tillegg hadde båten som nevnt en rorvinkelindikator, som navigatøren da måtte holde øye med. Det skulle for så vidt ikke være noe i veien med å holde øye med verken rorindikator eller styrehjul., men her må farten også tas hensyn til. Det navigatøren i dette tilfelle som et minimum hadde å holde øye med, var i tillegg til rorindikatoren og styrehjulets senterstilling, også fyret, radarkontrollen og radarskjermen, til sammen fem forskjellige viktige punkter som hvert og ett krevde nøyte oppmerksomhet. Båten holdt 60 km. fart og strekningen var ca. en kilometer. Enhver som, f.eks., kjører bil vet hvilken tid det tar å tilbakelegge en kilometer med den farten, og hvor mye instrumenter av forskjellige slag man har tid til å holde under oppsyn på den tiden, samtidig som det gjelder å holde seg i rett kjørebane. Sleipner hadde to radarsett. En for hver av navigatørene. De kunne brukes enten hver for seg, eller en av antennene kunne forsyne begge panelene. Ut fra det som tidligere er nevnt om dette, er et viktig spørsmål om begge radarene var i gang den kvelden båten forliste, eller om det var bare en radar i gang som forsynte begge panelene. Dette gir verken rapporten eller de følgende rettssakene svar på. Det heter i rapporten att etter att overstyrmannen hadde kontrollert kursen i forhold til Håskru lykt:

«(...) begynte Skjetne å se etter Store Bloksen på sin radar, som han justerte en del på. Han fikk inn mye forstyrrelser, og han gikk fra auto clutter- innstilling til

manuell clutter- innstilling etter igjen å ha konstatert att Håskru lå i hvit sektor på styrbord baug som tidligere.»

Clutter-innstillingen gjør det mulig å skjærpe bildet under dårlige radarforhold, og det var altså det som optok styrmannen unødige lenge. Alt tyder på att også han måtte oppgi og finne Store Bloksen på sin radar. Hadde han gjort det hadde han selvsagt gitt kapteinen et varsel. Under alle omstendigheter kan det konstateres att båten var helt uten radar i de siste sekundene før grunnstøtingen

Stabiliseringen

I overstyrmannens forklaring kommer også fram att båten stabiliseringssystem i «lengre tid» hadde vært ute av funksjon pga. en feil i det hydrauliske systemet. og det heter i rapporten att:

«MS Sleipner har ikke stabiliseringsfiner, verken forut eller akter. Derimot finnes en interceptor- basert på et ride control system. Systemet består av en hydraulisk styrt vertikal plate, plassert tverrskips i akterkant av akterskipet, som ved hjelp av hydraulikk kan beveges opp og ned. På denne måten et varierende overtrykk under pongtongen, hvilket medfører att fartøyets vertikale bevegelse i sjøgang i noen grad reduseres. Det har i ettertid kommet opplysninger om att stabiliseringssystemet i lengre perioder før ulykken hadde vært ute av funksjon. Til tross for att de vertikale platene var låst i øvre posisjon, skal platene på en av sidene (babord. F. a) enkelte ganger ha glidd ned til nedre posisjon uten forvarsel. Når bunnsplaten faller ned, vil trykket som dermed oppstår under platen, kunne medføre en mindre krenkning av fartøyet. Platen gir dessuten en viss motstand. Både krenkingen og motstanden gir grunnlag enkelte mindre giringseffekter, men i hver sin retning. Faktisk giring vil derfor bli ganske marginal og ikke presentere noe problem for navigatøren. I følge overstyrmannen ble ride- control systemet etter att problemet hadde oppstått tvangskjørt til øvre stilling for att man ikke skulle risikere att interceptor- platene streket gjennom vannet. Det skal likevel ha hent att en plate skled ned uten noe forvarsel. Undersøkelseskommissjonen så ved sin første inspeksjon av hoveddelen av vraket att interceptoren til systemet på babord skrog stod nede.»

Denne konstruksjonen hengende under en båt er i utgangspunktet idiotisk. Her

har alle aktørene, fra konstruktøren via rederi til classeselskapet og Sjøfartsdirektoratet, sviktet sine oppgaver, og dette kommer i tillegg til alt det andre som sviktet på Sleipner underveis til katasstrofen. Den beskrivelsen av platene som her er gitt tyder enten på att kommissjonen ikke har forstått alvoret i den ene platen glir ned – eller så er denne snirklete omskrivningen og bagatelliseringen av denne alvorlige feilen gjort for å skjule alvoret. Man fastslo att når platen faller ned vil det oppstå en «mindre krenking», og til slutt overgår man elegant til en konklusjon som gjelder under normal drift når begge platene er i drift. Dette er imidlertid langt fra noen bagatell. En slik vertikal plate, som senkes ned på ene siden av «akterspeilet», som her henviser til akterenden av babord pongtong, vil virke som et ekstra ror ute på babord side med 90 graders rorvinkel, som vil dreie båten mot babord sirkelen rundt hvis dette ikke blir kompensert. Når roret blir satt i midtstilling etter en kompensering vil båten igjen på sekundet begynne å dreie mot babord. *Heri kan selve grunnlaget til Sleipnerulykken ligge.*

Det hører også med til historien att de konstruksjonstegninger som er tilgjengelig av Sleipner ikke har denne stabiliseringskonstruksjonen inntegnet. Man ser videre att kommissjonen først sier att platen ble «låst» i øvre posisjon og deretter att styrmannen sier den ble «tvangskjørt» til øvre posisjon, av hvilke det siste må ha vært tilfelle. Var den blitt låst i øvre posisjon, hadde den ikke glidd ned. Kommissjonen fortsetter med sine lettvinde antagelser og hevder videre att:

«I lys av den opprinnelige forklaringen om seilassen, og den usikkerhet som hefter ved tidspunktet for senking av interceptor- platen, fremstår det ikke som sannsynlig att interceptor- problemet har oppstått umiddelbart forut for grunnstøtingen. Under enhver omstendighet er det ikke sannsynlig av nedsenking av interceptor- platen kan ha forårsaket kursavvik av nevneverdig grad.»

– Nei, da så. Det har imidlertid ingen betydning for saken om platen gled ned «umiddelbart forut for grunnstøtingen». Det som har betydning er att den var nede etter grunnstøtingen. Sannsynligvis gled den ikke plutselig ned. Feilen kan ha bestått i en hydraulisk lekkasje, som gjorde att den gled sakte ned, kanskje beroende på vibrasjoner fra motorene og vær og vind. Med autopiloten på

ville et lite kursavvik blitt øyeblikkelig kompensert. Med handstyring kommer den menneskelige faktoren inn i bildet. Selv om navigatøren kan ha merket en uvanlig dreining mot babord, ville han ikke på et øyeblikk ha oppfattet det som unormalt hvis været ellers gav grunn til å vente slike avvik. Som nevnt forklarte kapteinen at han etter Ryvarden måtte «holde mer mot styrbord enn vanlig». Av det som er kommet fram om dette, tyder det meste på at platen var «på vei» ned under siste delen av Sleipners siste reise.

Maskinsjefens forklaring

«I følge maskinsjef Leif Sørbøs forklaring i åpent møte hadde MS Sleipner vind og sjø inn fra akter på vei nordover fra Haugesund. Etter hans vurdering giret de nye fartøyene relativt lite. På MS Sleipner hadde han ikke observert særlig giring i det hele tatt. Etter hans mening var alt normalt og det hele gikk greit frem til overstyrmannen ropte 'noe er feil, vi går på Blokso'. Maskinsjefen observerte at MS Sleipner passerte Ryvarden, fordi han tilfeldigvis så ut vinduet da. Etter at Ryvarden var passert, kom Håsku fyrlykt frem. Den var godt synlig og blank. Han observerte at kapteinen endret kurs mot Håskru, men hadde inntrykk av at kursen ikke ble satt direkte mot fyrlykten, hvilket ville ha vært det vanlig hvis man bare styrte etter sektorene på lyktene.»

Servicemannen

I tillegg til kaptein, styrmann og maskinsjef var det også en fjerde mann på broen denne kvelden, og det var en servicemann, også kalt tekniker i saksdokumentene, som var der for å utføre en del arbeid ombord. Hva dette arbeidet besto i, synes det å ha vært delte meninger om. Ifølge kommisjonen var han innleid av

Australship «for å kontrollere at nødvendige garantiarbeider på MS Sleipner ble utført». Hva dette arbeidet besto i sies det ikke mye om, annet enn at han «skulle utføre forskjellig arbeid; justere klokker, montere videokamera i styrbords maskinroms akterkant.» I overstyrmannens forklaring framgår at feilen i den nevnte ride-control også var «(...) et av de forhold servicemannen skulle bistå med på vegne av verftet, riktignok ikke under ulykkesseilasen».

Rettssakene og dommen

Sleipnerrapporten ble lagt til grunn for anklage mot både rederiet og kapteinen, og saken kom opp i Sunnhordland tingrett 11. november 2002. Her ble kapteinen frikjent, og rederiet ble frikjent i «tiltalebeslutning II og III». Begge avgjørelsene ble forkastet av riksadvokaten, som beordret saken anket til lagmannsretten pga. av "bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet og rettsanvendelsen». I lagmannsretten ble så kapteinen dømt til 6 måneders betinget fengsel med 2 års prøvetid(!). Rederiet ble dømt til en bot på 4 millioner kroner. Saken ble ikke tillatt anket til Høyesterett. For øvrig inneholder dommen en tredje variant av den nevnte servicemannens oppgave ombord. Det heter her at servicemannen – som altså var svært allsidig – også var radartekniker og var ombord «for å sørge for utskifting av noen datakomponenter på radaranlegget». Når det gjelder kapteinens navigering heter det i dommens sammendrag at:

1) «Det å unnlate å bruke fartøyets navigasjonsinstrumenter i den situasjon som her forelå, var etter lagmannsrettens syn ikke forenlig med reglene for sikker navigering og godt sjømannskap.» Hvilke navigasjonsinstrumenter retten sikter til

er vanskelig å forstå. Gyrokompasset var ikke prioritert i dette farvann, og som nevnt var båten uten radar da den stevnet mot Håskru.

2) "Ved og etter rundning Ryvarden holdt MS Sleipner en mer vestlig kurs enn vanlig. Dette bekreftes særlig av maskinsjefens forklaring». Les gjerne dette sitatet en gang til, for her ble det skrevet rettshistorie. Dette må være første gangen i sjøfartshistorien at et vitnemål fra en maskinsjef, som «tilfeldigvis så ut av vinduet», veide tyngre enn både kapteinens og overstyrmannens vitnemål om et navigasjonsspørsmål. Dessuten var ytringen om «mer vestlig kurs enn vanlig» bare en del av maskinsjefens forklaring om seilasen. At «alt var normalt» og at «det hele gikk greit» er utelatt i dommen. Til dette tillegges retten at: «Kapteinen må derfor bebreides for mangel på oppmerksomhet med hensyn til hvordan Håskru lykt ble stevnet, og at han ikke forvisset seg om hvor han lå i hvit sektor.» Videre bebreides kapteinen at han ikke også «navigerte etter aktere fyrlykt», altså Ryvarden. Rett plassert i hvit sektor fra Håskru skulle båten vært i rød sektor fra Ryvarden fram til ca. 230 meter fra Store Bloksen da han kom inn i hvit sektor. Spørsmålet er hvordan han stadig kunnet holde utkikk akterover og på sekundet observere som han var opptatt med radaren i de siste sekundene før grunnstøtingen. Her bebreides altså retten kapteinen for å gjøre nettopp det han bebreides for at han ikke gjorde, nemlig å bruke – eller rettere – prøvde å bruke «fartøyets navigasjonsinstrumenter».

Skal man bebreide kapteinen for noe, så må det være at han ikke reduserte farten da han ble oppmerksom på at radaren ikke virket som den skulle. Her må det



først spekuleres i om både kapteinen og styrmannen var vant til at radarene på disse båtene var upålitelige, kanskje spesielt i dårlig vær med mye sjødrev – når det var mest bruk for dem, og at navigatørene da var nødt til å stole bare på fyrene. Dette var neppe første gangen radarene sviktet. For en som er vant til å ferdes i båt er det ikke vanskelig å forstå at Sleipner ville vært under et konstant press mot babord hvis interceptor-platen under babord pongtong var glidd ned fra øvre posisjon. Hvor stort presset var ville være avhengig av hvor langt ned platen var glidd. Som nevnt var platen helt ute da båten ble hevet. Kapteinen kompenserte som nevnt for et avvik mot babord, med den høye farten og med et ror i hver pongtong ville utvilsomt båten da ha dreid øyeblikkelig opp mot fyret igjen. Men spørsmålet her er om den kom opp på kurslinjen for hver kompensering, selv om baugen sto rett på fyret. Det forekommer sannsynlig at båten for hver kompensering kan ha blitt «skjøvet» en aning mot babord, som kapteinen, uten radar, ikke hadde mulighet for å kontrollere. Hvis han da i tillegg stadig

forsøkte å få orden på radaren kunne det også gått verdifulle sekunder tapt m.h.t. kompenseringen. Det går klart fram av forklaringene at både kapteinen og overstyrmannen i de siste sekundene før grunnstøtingen var intens opptatt med hver sin radar, og her kan båten tatt den avgjørende siste giringen mot babord, som førte den rett på Store Bloksen. Vitnemål fra alle avhørte, både besetning og passasjerer, tyder på at det ikke forekom noen skarp giring mot babord, og altså at kursavviket må ha kommet som en følge av en mindre, konstant giring mot babord helt fra kapteinen gikk over til manuell styring ved passering Ryvarden.

Altså var overstyrmannen vel vitende om feilen med interceptor-platen i babord pongtong. Det er også grunn til å tro at både maskinsjefen den faste kapteinen på dette skiftet visste om feilen, og likeså er det grunn til å tro at også kapteinen, overstyrmannen og maskinsjefen på det andre skiftet visste om feilen. – Altså til sammen seks mann, men hvorfor skulle de si noe om dette? I dette samfunn er det unnfallenhet og fortielse som gjelder

og ikke var det vel noen som spurte heller. Tydeligvis har verken kommisjonen eller retten gjort noen anstrengelser for klarlegge hele historien omkring denne alvorlige feilen; hvor den først ble oppdaget, på hvilket skift og under hvilke omstendigheter den først ble oppdaget, om feilen hadde forekommet på begge skift og hvor ofte, og ikke minst hvilke innflytelse dette eventuelt hadde hatt på styringen.

Sannheten om Sleipners forlis er ikke kommet fram. Ingen av påtalepunktene mot kaptein Hagland er bevist. Det som er bevist er at båten ikke var egnet til å føre passasjerer i de utsatte norske kystfarvann og at Sjøfartsdirektoratet har sviktet sin oppgave som kontrollerende myndighet. Den som tviler på disse påstandene anbefales å se på søsterbåten, Draupner, og hvilke ombygninger og utskifting av utstyr som er gjort etter Sleipnerulykken.

John N. Omark

info@fffs.no – www.fffs.no

Hvem har ansvaret?

Dessverre blir folk lurt av arbeidsgiveren. I denne sammenheng gjelder det skatt. Da kommer kemneren.

Vi har fått melding om at et medlem i FFFS ikke har innbetalt skatt av lønn. Medlemmet selv kunne bevise at han hadde betalt inn skatt, for på hans hyreslipp sto det nemlig at han var trukket for skatt, og han hadde i hvert fall ikke mottatt pengene.

Medlemmet fikk opplyst fra kemnerkontoret at arbeidsgiver ikke hadde innbetalt skatten han var trukket for, og at det var hans eget ansvar å påse at det ble gjort. Nå må han betale skatten en gang til. Er dette rettferdighet? Arbeidsgiver har jo disse pengene. Det er, etter vår mening, arbeidsgiver som må innkreves!

Når kemneren har overlatt ansvaret til arbeidsgiver om å trekke riktig skatt av de ansatte, må det vel også være kemnerens

oppgave å rette opp i rotet. Om hver enkelt ansatt i et rederi skal inn på kontoret for å undersøke om skatt blir betalt, vil det bli kaos. Siden sjømannen selv ikke har mulighet til dette, er løsningen å ringe kemnerkontoret hver måned å forhøre seg om skatten er kommet inn. Dette vil vel ikke bli særlig populært, men for å være sikre på at en ikke får en skikkelig baksmell, må det bli løsningen.

Den praksisen som føres i dag er både urettferdig og umyndiggjøring av arbeidstakere. Det er uetisk og umoralsk av staten å forlange at hver enkelt arbeidstaker skal stå ansvarlig for uansvarlige arbeidsgivere. Siden kemneren har overlatt ansvaret til arbeidsgiver, må det vel også være kemnerens ansvar når arbeidsgiverne svikter.

Kemneren/staten er kvikke med å sende ut inkassovarsel, men å høre på fornuft er det verre med.

LRV

”Det hjelper ikke om du er verdensmester. Ved fylte 62 år er du ferdig”

Sitatet over ble uttalt av adm. dir. Jarle Dragsten i Nye Kystlink i arbeidsrettssaken vi førte i Nedre Telemark tingrett 28. - 29. august 2008 på vegne av våre medlemmer Solveig Aarland og Arne Eikhaugen.

”Vi har snakket med NSF sentralt og lokalt og fått medhold i at § 19 i Sjømannsloven kan brukes i forbindelse med øvre aldersgrense på 62 år. Vi har innført samme policy for alle ansatte i rederiet”.

Det samme fortalte NR sin advokat Hege Ajer Petterson:

”Vi har på vegne av rederiet hatt kontakt med NSF, DNMF og NSOF og fått støtte i rederiets standpunkt”.

Videre ble det ført tre sentrale vitner fra båten, som alle kunne fortelle det samme. ”Vi har konferert med både lokale og sentrale representanter i NSF og fått medhold i vår mening”. Samtidig kunne alle, inkludert ledelse og advokat, fortelle at det ikke var noe å utsette på arbeidsinnsatsen til de oppsagte.

Grunnen til oppsigelsene var omstrukturering i selskapet, det ble fortalt at de måtte nedbemanne. Paradokset er at mens tre stykker får oppsigelse, ansetter man tre nye. Slik FFFS ser det, er det ikke mye å tjene på en slik oppsigelse. Her er prinsipper viktigere enn mannskapene.

Det ingen av de saksøkte har tatt hensyn til er at det 01.03.07 ble innført en ny paragraf i Sjømannsloven, nemlig § 33. Den gir ikke adgang til å diskriminere, alder er ingen saklig grunn til oppsigelse såfremt arbeidstager har legeattesten i orden..

Dagen etter at saken var ferdig i tingretten, kunne man lese på LO sin internett side frifagbevegelse.no at Sjømannsforbundet etterlyste sjøfolk som var villige til å stå opp for og fronte en slik sak

Sitat fra frifagbevegelse.no
”Advokat, Birger Mordt i fellessekretariatet for de tre samarbeidende sjømannsorganisasjonene mener at aldersgrensebestemmelsene bør prøves for retten.”
(<http://www.frifagbevegelse.no/arbeidslivet/norge/article3751023.ece>).

Informasjonsansvarlig Morten Øen forteller til samme side at NSF ønsker at

noen av NSF's medlemmer skal fronte en slik sak.

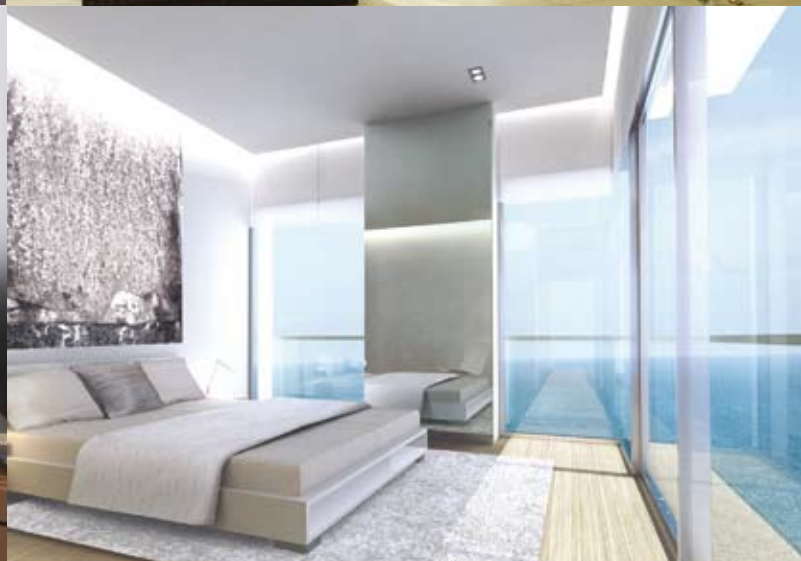
Det den informasjonsansvarlig ikke forteller, er at Aarland tok kontakt med NSF etter oppsigelsen i oktober 07, og ba om hjelp, men fikk det ikke. Hun var da fortsatt medlem i NSF. Aarland fortalte under ed at hun hadde tatt kontakt med sitt tidligere forbund NSF.

NSF er blitt kontaktet av Nye Kystlink, deres advokat og tillitsvalgte i rederiet i følge forklaringer i retten, likevel vet ikke advokaten til NSF og de andre forbundene at saken allerede har vært i retten. Enten er det slett håndverk eller så er det direkte løgn.

Man kan ikke holde sine medlemmer for narr på en slik måte. Enten får man holde seg oppdatert, eller så må man finne seg noe annet å gjøre.

LRV

TRYGT KJØP MED SKJØTE I EGET NAVN



Vi har gleden av å informere om at vårt prosjekt, The Beach, nå er godkjent av Thailandske myndigheter, etter en omfattende gjennomgang hos flere offentlige instanser.

Byggingen er i gang

Det betyr at du nå bør ta umiddelbar kontakt med oss. Senere i år blir The Beach også markedsført internasjonalt. Ønsker du å benytte deg av førstevalget, har du fortsatt litt tid før "verden" slipper til.

Trygt kjøp

Trygge kjøp er også sterkt vektlagt hos oss. Derfor kan du for eksempel få skjøte i ditt navn. All håndtering av kontrakter og avtaler gjøres av et norsk og et thailandsk advokatfirma. Begge er spesialister på området.

Billigere enn du tror!

Priser fra ca. NOK 395.000.
(De faste prisene er i Baht – fra 2,45 mill. THB.)
Prisene i The Beach er ca 20% lavere enn sammenlignbare prosjekter i Thailand.

Hele historien finner du på www.the-beach.no eller www.hvidsten.no



Internasjonal arkitekturpris

Arkitektbyrået bak The Beach, Steven Leach+Associates mottok nylig den prestisjetunge prisen BCI Asia Top 10 Awards for sine arbeider, der The Beach er hovedprosjektet.

The Beach
Luxury Beachfront Residence
JOMTIEN BEACH THAILAND

The Beach er utviklet og eiet av

HVIDSTEN  **EIENDOM**
- vi gjør Thailand bedre



www.hvidsten.no
www.the-hill.no
www.the-beach.no
Tlf +47 22 40 42 00

Atles kommentarer



DNMF - et forbund for sjøfolk?

Hvem er det DNMF organiserer? Er det brannmenn, bibliotekarer, teknikere? Eller er det, som navnet skulle tilsa; maskinister?

Helt korrekt, alle sammen og mange flere, som ikke har noe med skipsfart og gjøre.

Det blir vel ikke lenge før de har med folk i forhandlinger, som ikke vet hva en propell er.

Hvordan skal disse kunne sette seg inn i problematikken for de det skal forhandles for?

Har DNMF utvidet butikken pga liten tilstrømming fra maskinistene til sjøs, eller er de redde for at FFFS skal vinne i saken om tvangstrekk? Det vil selvsagt ikke bare ramme NSF, men like mye

DNMF og NSOF. Avgjørelsen vil selvfølgelig skape presedens, slik at alle som driver den samme, i våre øyne ulovlige praksis, rammes.

Det ser ut til at DNMF tenker:

”Skal man tjene penger må det selvsagt tas noen grep, hvorfor ikke sanke medlemmer der hvor de finnes? Vi trenger ikke bare sjøfolk for å tjene penger for å opprettholde en fin fasade.

Vi tar inn alle som er villige til å betale, enten vi vet noe om deres arbeid eller ikke. Det viktigste er at vi som forbund tjener penger”.

Det forundrer oss meget at ikke de seilende har oppdaget dobbeltspillet enda, men det skjer vel snart, får vi håpe.

For noen år siden sa en av toppene i DNMF (en personlig bekjent) til undertegnede, at om FFFS vinner saken mot NSF, (den om det ulovlige tvangstrekket av kontingent som de driver med), vil hele den økonomiske bunnen falle ut av forbundet. Nå har de altså flyttet på land. Hvem er det da som tar seg av maskinistene/teknikerne?

*Mvh
Atle Rusten*



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst

RØYKING

Vi får stadig vekk henvendelser fra ansatte på skip, både innenriks og utenriks, som er opptatt av røyking og røykeforbud. Problemet er alltid det samme; innskrenking i mulighetene til å ta seg en røyk. En eller flere ikke-røykere motsetter seg røyking i felles oppholdsrom, noe som fører til problemer for de som fortsatt røyker.

En kan stille seg selv spørsmålet om tobakk er en lovlig vare? Som vi vet så er den det, og da burde det vel være fritt frem for den som kjøper og bruker tobakk til å nyte den hvor det måtte passe? Slik er ikke virkeligheten.

Tobakk er en lovlig vare, derfor er det heller ikke forbudt å røyke. Dessverre har lovmakerne selvsagt funnet ut et annet vis å hindre bruken, selv om de ikke har fjernet tobakken fra foretningshyllene. Man kan kjøpe tobakk, men ikke fritt benytte seg av den.

Lovmakerne har laget sitt eget røykerom på Stortinget for skattebetalernes

regning. De synes kanskje det var flaut å vedta en lov som ført til at de selv må ut på gaten for å ta seg en røyk?

Rederne derimot synes det for dyrt å legge forholdene til rette om bord på sine egne skip, man følger bare loven, som lovmakerne selv unngår med hjelp våre penger.

Når rederne mener det er for dyrt å ta vare på sine egne ansatte, burde de kanskje søke staten om midler, slik at arbeidstakere til sjøs, som sliter mer enn mange andre, får de samme goder som Stortingspolitikere?

Vi vet at dette kan bli vanskelig, men å legge forholdene til rette og være litt smidig er mulig. Ikke bare fra rederiets side men også mellom røykere og ikke-røykere.

På de fleste båter er det som regel en eller flere ledige lugarer, disse kan med letthet og med liten økonomisk uttelling kunne omgjøres til røykerom.

Fanatisme fører sjeldent til noe positivt.

LRV



VTT MARITIME AS
YOUR LOCAL IMCA MEMBER
Can help you with:

Project management of all aspects of Offshore and subsea operations. Rig chain inspection and recertification. Vessel audits. IMCA vessel inspections (CMID). DP FMEA studies and annual DP trials. Rig moves – full S.o.W, provision of key personnel. Stability calculations. CAD design and engineering. QA system design.

In fact, whatever your requirements are within the offshore and subsea sectors, you can be sure that VTT can help you succeed. Make your next move the right move – with VTT.



VTT MARITIME AS. DAMSGÅRDSVEIEN 165, N-5162 LAKSEVÅG, BERGEN
TEL: +47 55 94 80 50 FAX +47 55 94 80 60 E.MAIL MARITIME@VTT.NO

HOME PAGE: WWW.VTT.NO

Som man kan se av skrivet ved siden av, blir FFFS sett på som et seriøst forbund for seilende.

Dette oppslaget fikk vi på mail fra en av fergene i Tide, de var lei av å bli holdt for narr.

Derfor sendte de dette oppslaget til alle fergene i rederiet.

FFFS takker for initiativet.

LRV

Til oppslag!

Til alle medarbeidere!

Etter mange års skuffende resultater fra våre forbund, samt at vi ikke blir hørt, har vi nå besluttet å ta en kollektiv utmelding. Dette gjør vi for å markere vår misnøye, og vise at vi nå mener alvor.

Vi oppfordrer alle å stå sammen og melde seg inn i FFFS (Fellesforbundet for sjøfolk), som jobber for et styrket fellesskap blant alle kategorier.

FFFS har i flere saker nå vist at de er seriøs, og etter som antall medlemmer stadig øker, resulterer det også i en styrket organisasjon.

Overgang til FFFS gjør man veldig enkelt, ved å gå inn på **www.fffs.no**, og FFFS ordner med utmeldingen til alle forbund. Dette tar kun få minutter.

Mvh
Offiserer og mannskap
MIF «FOLGEFONN»



**The World's Leading
Marine Travel Service Provider**

INSTONE

Redefining Service the Instone way

- A Global Marine Service Provider
 - Marine
 - Offshore
 - Cruise
 - Corporate
- An expert partner delivering Key Account Management
- People committed to quality and service
- A cost conscious operation
- Technology based solutions
- Customer driven development

Contact us at sales@instoneno.com



BERGEN
Tel.: + 47 55 30 64 00
Fax: + 47 55 30 64 30

OSLO
Tel.: +47 23 10 32 50
Fax: +47 23 10 32 60

ARENDAL
Tel.: + 47 37 00 56 00
Fax: + 47 37 00 56 20

HEAD OFFICE
Instone International Ltd.,
London, United Kingdom
Email: info@instonehq.com
www.instone-international.com

Under er en mail vi fikk fra en av Tides ferger e-mailen er sendt rundt i store deler av Tide sin flåte.

Det er ikke mye vi vil legge til i denne situasjonen, men når NSF's representanten sier at det FFFS driver med, er skittkasting, må det kommenteres. Om han ikke har forstått at det vi forteller er dagens virkelighet, er det kanskje vi som har ordlagt oss litt feil. Det vi driver med er å beskrive virkeligheten, vi lyver ikke. Om sannheten er vanskelig å svelge for noen, er ikke det det samme som skittkasting.

Når vi påstår, at når arbeidsgiver betaler tillitsvalgte er noe bort i mot korrupsjon,

så står vi inne for det. Det blir ikke mer stuerent og lovlig fordi også andre driver samme praksis, tvert i mot, det blir bare verre. Enhver kan jo se hvor troskapen og tilhørigheten ligger når bedriftene skal betale, som Mads Tjøtta sier Kr. 90 000 i året i tillegg til hyra, til NSF tillitsvalgte. De utleggene tillitsvalgte måtte ha, mener vi i FFFS at foreningen skal betale, da vet vi i alle fall hvor lojaliteten ligger. Hvorfor tror du at sjøfolk ligger milevis etter alle andre, hva lønn, lovverk og arbeidsforhold, angår?

En annen ting du påstår, er at FFFS driver "krigføring", det er helt feil, FFFS driver opplysningsarbeid, og hjelp til sjøfolk. Det er ikke for ingenting vi er villig til å gå til rettssaker for medlemmer, vi tror på rettferdighet. I tillegg er vi stolte av seilende som tør å stå opp for det de tror på.

LRV

E-mail sendt til FFFS

Jeg fikk inn en e-post i dag som opprinnelig kom fra Tranen, her er det en eller annen politiker som ikke er helt kjent med hva ironi er. Hvorfor jeg kaller personen politiker? Jo han tar ut en setning fra et skriv og vrir dette om til noe annet som en politiker.

Men jeg er enig med ham/henne i en ting, det er godt at det endelig blir litt engasjement i flåten. Bare synd at når man prøver å samle seg i ett forbund, ender man opp i fire i stedet for tre. Jeg vil bare si at jeg har all respekt for FFFS, de er dedikerte og viser pågangsmot, jeg synes bare de gjør det på en litt feil måte (skitt kasting)

Når det gjelder diskusjonen med Tranen angående å stille seg bak et båtnavn, føler jeg at deler av Tranen bør gjøre som strutsen. De skriver i likhet med M/F Folgefonn under for ALLE, men i ordlyden står de ikke samlet. Jeg er av den oppfatning av at offiserene på en båt er en del av mannskapet de også, videre skriver de at ett skift med offiserer er meldt over, da synes jeg ikke at hele båten skal skrive under. Om jeg bryr meg om hvem dere er? Nei men jeg har alltid syntes det er litt suspekt når folk er anonyme.

Når det gjelder godtgjørslar til de tillitsvalgte synes jeg dere bør sjekke opp hvordan det er ellers i arbeidslivet. Mange store konsern har fulltids tillitsvalgte, her er det bedriftene som betaler for dette, Tide buss har to fast ansatte tillitsvalgte som får ca Kr. 400 000 i året for tillitsvalgts arbeid, da synes jeg 90 000 er peanuts. Det samme gjelder Kårstø, Mongstad alle universitets sykehusene, store verft osv osv.

I hele landet er det bedriften som betaler for dette. Skulle likt og sett et forbund som fffs betale ca 200 hovedtillitsvalgte 90 000 i året. Det er 18 millioner i året, for det er ca 200 hovedtillitsvalgte i Norsk sjømannsforbund alene. Men dere synes gjerne vi burde gjøre det gratis. Våk opp. Jeg vil avslutte med å ønske dere lykke til i «krigføringen» deres, eneste som er synd er at den eneste vinneren her er Geir Aga.

Med vennlig hilsen.
Mads Tjøtta.

Respons fra M/S Tranen

*Hei Folgefonn!
Innmeldingen til fellesforbundet har begynt på hurtigbåtene også. Ombord i M/S Tranen og M/S Teisten har alle medlemmene som tidligere har vært tilsluttet Norsk Sjømannsforbund meldt overgang til Fellesforbundet for sjøfolk. Et skift med offiserer har også gjort dette.*

P.S. vi har merket oss at det for Norsk Sjømannsforbunds medlemmer er flere tusen kroner og spare i årlig kontingent, for øvrige mannskaper fra 300 kroner og oppover.

*mvh
M/S Tranen*

Sjømannsliv i overtroens verden

Gutten skulle dra til sjøs. Med stor omhu ble han forberedt på sjømannstilværelsen. En kistesmed ble satt i sving for å bygge en skipskiste til gutten; en vanlig kiste var aldri god nok. Familien sørget for å fylle skipskisten med det mest nødvendige, alt fra bibel og salmebok, til spisebestikk, kopp og fat. Faren rodde ham ut til skipet hvor gutten hadde fått hyre. Dette var på siste halvdel av 1800-tallet, på seilskipenes tid, men også sjømannsovertroens gullalder. Overtroen til sjøs fikk i de dager en rendyrket form, mye mer utviklet og sinnrik enn den overtroen som fantes andre steder. Sjøfolkene kom til å tilhøre den kanskje mest overtroiske av alle yrkesgrupper.

værforholdene til havs, trodde også sjøveis faren at det var mulig å påvirke havet til å fare pent med dem. Da var det en hel del ting sjøfolkene måtte unngå å gjøre. Disse reglene overholdt erfarne sjøfolk gjerne. Hva som helst for å slippe å pådra seg havets irritasjon og vrede!

Flere forholdsregler måtte til før et skip kunne sette seil. Et skip måtte for all del ikke bli oppkalt etter et forlist fartøy, ja for da ville dette skipet garantert bli et ulykkesskip selv. Å legge en sølvmynt under masten ble ansett som fornuftig. Sølv forhindret ulykke, mente man å vite.

Man burde heller ikke starte skipsferden en hvilken som helst dag. Det var både heldige og uheldige dager. Søndag var den beste dagen. Mandag og fredag var de absolutt dårligste dagene. For sjøfolk trodde på eksistensen av klabautermannen, en skipsnisse som varslet om storm og uvær ved å banke på skipssiden. Og seilte man av gårde på mandager og fredager, ville klabautermannen få makten om bord og føre skipet i ulykken.

Det sirkulerte faktisk en fortelling om et skrekkeeksempel av et skip. Denne omhandlet en mann som ikke hadde brydd seg med overtro. Mannen bygget et skip som ble påbegynt på en fredag, ble sjøsatt en fredag, fikk attpåtil døpenavnet "Fredag," seilte av gårde på en fredag – og forsvant deretter sporløst, selvsagt.

Lørdag burde egentlig heller ikke være dagen man startet seilassen. I så fall var det helt sikkert at reisen ville bli lang og strevsom. Før avreisen så sjøkapteinen etter om det var hunder og katter om bord. Noen mente i hvert fall at det var en dårlig idé å ha slike dyr med seg, særlig hester, griser og hunder. Men her var det en del inkonsekvens. For på andre skip kunne skipshunder være regelen. Der ble de sett på som en nyttig ressurs. For om skipshunden nektet å gå om bord, tydet det på at skipet ikke ville komme tilbake fra ferden.

Gunnar D. Hatlehol
Bergens Sjøfartsmuseum

Førstereisguttene stiftet tidsnok bekjentskap med overtroen som rådet om bord. Den ble innprentet i ham.

født ved høyvann. De kunne også tro at livet ebbet ut ved Ebbetid (dvs. den perioden av dagen da havet går fra høyvann og til lavvann). I deres forestillingsverden var havet et vesen som ga, like mye som det tok.

Arbeidsdagene der ute på havet var monotone, og da ble det nok av tid til å tenke og la fantasien få løpe over alle grenser. Sjømannslivet var alt i alt primitivt, det var mørkt og det var farlig. Sjøfolkene var overlatt til naturkreftenes

forgodtbefinnende. Deres overlevelse var rett og slett avhengig av at naturkreftene viste seg

fra sin barmhjer-side. Og

tige siden man trodde at det lå en bevisst hånd bak de skiftende

Kanskje var han også på forhånd fortrolig med en del av overtroen. For mennesker som bodde ved kysten trodde gjerne at barn ble



Et av sjøfartens første bud var at man ikke måtte plystre om bord. Bare båtsmannen fikk plystre. Gjorde noen andre det, risikerte de å få en hard lusing av kapteinen (eller andre). For den som hadde vært lenge nok til sjøs, var ofte blitt hellig overbevist om at plystring kunne påkalle storm. Enkelte ord måtte heller ikke uttales. Svarte gjenstander var bannlyst. Uønsket om bord var også paraplyer, ryggsekker, stiger og kortstokker.

Kapteinen trodde for øvrig at det var et variert utvalg av ritualer han kunne gjennomføre for å fremkalle den vindstyrken han ønsket. Disse merkelige ritualene gjennomførte han, forståelig nok, helst når ingen andre så ham. F. eks kunne han stikke sin kniv i masten; han kunne slå på et spann, eller rope: "Kom bris." Et mørkere utslag av denne overtroen var at kapteinen kunne rope: "Kom, fanden, så skal du få Kokken" – ene og alene i håp om å lokke vinden til seg. Maten man fikk servert til sjøs var sjelden mye å skryte av, og kokken ble slik sett den mest unnværlige om bord.

Troen på lykke og ulykke, hell og uhell, har vært sterkt levende gjennom alle tider. Uhell og ulykke ble sett på som en blind kraft, en skjebne som ikke kunne kontrolleres. Med overbevisning trodde man at noen var spesielt begunstiget med hell, like sikkert som at det i andre enden av skalaen fantes personer som forfølges av uhell. Og særlig i seilskipenes tid blomstret tanken om ulykkesfuglen, eller enda verre: ulykkesbringeren.

Det begynte med profeten Jonas i Det gamle testamentet. Her fortelles det at Herren ville at Jonas skulle dra til Ninive og holde prekener hvor han tok et oppgjør med byens onde innbyggere. Men Jonas ville ikke, turte ikke. Han stakk i stedet av med et skip fra Jaffa. Herren fremkalte et voldsomt uvær, så voldsomt at sjøfolkene om bord på skipet forstod at dette skyltes noe helt ekstra. Sjøfolkene kastet lodd for å finne den skyldige. Loddet falt på Jonas, som innrømmet sin skyld. Jonas ble kastet over bord for å redde skip og mannskap. Det hjalp. Stormen stilnet straks. Jonas ble skylt på land og gjorde deretter som Gud hadde bedt ham om.

I folks fantasi ble Jonas synonymet for den evige synder. Jonas levde videre som selve ulykkesfuglen. Slikt noe kunne

man ikke ha om bord. En vanlig oppfatning blant sjøfolk var at alle ulykker og uhell kunne spores tilbake til en person om bord, selv om hendelsen gjerne hadde en opplagt naturlig forklaring. Personen de klandret var Jonas.

Men du trengte ikke å hete Jonas for å være en Jonas. Hvem som helst kunne være Jonas. En Jonas kunne være noen man ikke likte, noen av en annen nasjonalitet enn resten av mannskapet, men som oftest var det de svakeste om bord, slik som førstereisguttene, som ble stemplet som Jonas. Eller det kunne være noen som hadde en legemlig skavank. Det kunne være annerledes troende og annerledestenkende: Bare det å gjøre en eneste ting som falt i dårlig jord hos mannskapet, kunne være nok.

For sjøfolkene følte det i hvert fall farlig å ha en Jonas om bord. Sjøfolkene trodde at denne personen ville få mange negative og til dels skjebnesvangre innvirkninger på skipet: Det kunne være at skipet ikke kom seg ut av eller inn i en havn; eller at det ble langvarig vindstille og motvind, som forsinket skipet slik at provianten ble oppbrukt. Det kunne være at tåken lå i dagevis; eller at skipet ble overfalt av storm og kom i havsnød. Styrket sjøfolk ned fra riggen, falt sjøfolk over bord, ble noen rammet av sykdom, ja da måtte årsaken ligge hos en Jonas.

Da gjaldt det å finne ut hvem Jonas var. En tidlig metode var å trekke lodd. I tillegg til de allerede nevnte kriteriene, var det andre måter å identifisere Jonas på. Dersom det var noen som man på forhånd hadde hatt uhell, kunne det avgjøre saken.

Dersom man trodde at noen var skyld i vindstille eller motvind, falt mistanken lett på rorgjengeren. Kapteinen kunne gjerne spørre ham:

"Si meg, det er vel ikke uhell med deg?" Hvis det skjedde vesentlige vindforandringer når en bestemt sjømann overtok roret, var det mer enn bevis godt nok. Vedkommende ble umiddelbart overført til den mest ufarlige og minst ansvarsfulle tjenesten om bord. Noen ganger hendte det at kapteinen prøvde hele mannskapet bak roret ved begynnelsen av reisen, i troen på at han på denne måten kunne avsløre hvem som var Jonas.

En illustrerende hendelse i 1878 fant sted på seilskipet Loch Ard. Om bord var den 19 år gamle Tom Pearce. Selv hadde han tidligere vært med på et havari, og hans far hadde omkommet til sjøs. Om bord på Loch Ard ble Tom Pearce derfor utpekt som Jonas. Og hvordan gikk så ferden? Jo, sannelig. Loch Ard kom aldri frem til Melbourne. Hun kom fullstendig ut av kurs og havarerte et helt annet sted i Sørøst-Australia. Bare to overlevde – den ene av dem Tom Pearce. Han var heldig. Men troen på at skipet klarte seg foruten en Jonas om bord, ble ikke akkurat svekket av denne hendelsen.

Den som ble identifisert som en Jonas gikk vanligvis en fryktelig ubehagelig tid



BIO-PROTECT 2

en sikker vinner i kampen mot **DIESELDYR!**

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.



Bruksområde: Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje. Vi lagerfører flasker á 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner á 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale. Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.

Dosering: Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

Eksempel: En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel



Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61, E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no



i møte som sjømann. Og jo yngre og mer vergeløs han var, jo verre ble sjømannslivet for ham. Trusselen om å bli kastet over bord, hang som en mørk skygge over ham. Han ble trakassert, herset med, og ellers skydd som pesten. Ingenting kunne han gjøre for å bevise sin uskyld. En gang Jonas, alltid Jonas, var tankegangen. Mannskapet ville gjerne kaste Jonas over bord - det er helt sikkert - men vi kjenner bare til et ytterst fåtalls tilfeller der dette faktisk skjedde. Ellers

var kaptein og offiserene vanligvis oppgående nok til å forhindre at mannska-pets hersing og paranoide innbilninger fikk sitt verst tenkelige utfall.

Vi må ta i beregningen at det overvei-ende flertallet av sjøfolk på 1800-tallet var fornuftige mennesker, med bak-kekontakt, som forstod at vindstille og uvær var naturens verk. Likevel kan vi si at sjømannshistorien har kjent riktig så mange Jonas'er, selv om vi aldri kan fastslå nøyaktig hvor mange. Mennene som ble omdøpt til Jonas, forblir ukjente, ansiktløse navn. De gled hen i glemse-lens mørke, straks den dagen kom da de gikk i land for godt. Deres drøm om å skaffe seg et liv og en fremtid i sjø-mannsykket endte i mareritt

Det var imidlertid ikke bare Jonas som i følge overtroen kunne sende skip og sjøfolk i ulykken: Sjøfolk fryktet også kvinner om bord - av flere grunner: slik som de rent praktiske og psykologiske,

men også fordi man trodde det fantes kvinner der ute som behersket heksekun-ster. Og prester ble nesten sett på som en like stor trussel mot skip og helbred. Kanskje forbandt man prestene med livets tristeste sider: besøk til mennesker på dødsleiet og begravelser. Jo, prester kunne komme godt med, mente man gjerne, men bare så lenge de holdt seg på land. Advokater stod heller ikke så høyt i kurs ute på sjøen. For var det ikke slik, resonnerer man, at en sjømann aldri hadde fått medhold i noen domstol? Advokatene representerte følgelig en negativ, sjøfarerfiendtlig kraft.

Alt dette er bruddstykker av den overtro som eksisterte blant sjøfolkene i en for-lengst svunnet tid. Men den som måtte tro at overtroen til sjøs er et tilbakelagt fenomen, må tro om igjen. Fremdeles finnes det etterlevninger av den, i mer beskjedne og harmløse former. Den som leter godt vil finne, ikke minst på fredag den 13.

info@fffs.no – www.fffs.no

YOUR MARITIME PARTNER



- Heavy-lift operations
- Barge hire / transport
- Towage
- Service and supply base for the oil industry
- Engineering
- Marine contracting services
- Management
- The provision of semi submersible barges
- The provision of accommodation barges
- The provision of ROV systems
- Dredging
- Salvage operations
- Wreck removal
- Installation of offshore windmills



EIDE

EIDE MARINE SERVICES A/S

P.O.Box 115
5457 HØYLANDSBYGD
NORWAY

Phone: +47 534 83500
24 hrs: +47 946 83557
Fax: +47 534 77240
E-mail: post@eide-gruppen.no

Hvorfor skal jeg melde meg inn i FFFS?

Dette er et hyppig stilt spørsmål og svaret er ganske enkelt:

- Som et sjømannsforbund kan vi oppnå mye mer enn å være splittet opp i flere forbund.

For å nevne det aller viktigste FFFS ønsker å oppnå, er det at seilende skal bli likestilt med arbeidstakere på land. Vi må få innført den samme beskyttelsen som andre arbeidstakere vi må få Arbeidsmiljøloven innført til sjøs. Som sagt mange ganger før; sjøfolk er ikke verre enn andre, vi trenger derfor heller ikke et eget lovverk. Norge er faktisk det eneste landet i Europa som ikke har innført arbeidsmiljøloven til sjøs.

Er sjøfolk annerledes fra folk flest, så er det på en positiv måte. Vi skulle likt å se hvor mange andre som kunne bo så tett sammen over så lang tid som sjøfolk. Etter mange år til sjøs kan vi telle på en hånd de gangene det har vært ufred om bord. Ufred som ikke har latt seg løse innen kort tid kan vi ikke huske. På land hører og leser vi om krangel og det som verre er hver eneste dag.

Man hører sjelden om leger, drosjesjåfører eller andre som har forbrutt seg. Men er det en som ikke passet til sjøs, men som har hatt en kort periode ute,

kan man være ganske sikker på at pressen og andre medier opplyser om at "en tidligere sjømann har..." og så videre. Man hører også "ansvarlige" politikere si om hverandre at de bruker penger som fulle sjøfolk. Ordbruk og holdninger kan vi takke våre tradisjonelle forbund for, som ikke har sett det nødvendig å oppgradere sjøfolk til å bli like stuerene som folk flest.

Vi tror at den viktigste årsaken til at vi fremdeles har Sjømannsloven, er at forsvinner den forsvinner også retten til å tvangstrekke sjøfolk for kontingent, selv om man ikke er tilsluttet noe forbund. Når vi vet at NSF alene tar inn ca. 30 millioner kroner i året på slik praksis, forstår man at de stritter i mot. FFFS tror ikke på tvang, derfor er vi for innføring av Arbeidsmiljøloven, vi vet at sjøfolk ikke er forskjellige fra folk flest, derfor vil vi ha demokrati.

En annen grunn til at vi mener det er lurt å melde seg inn i FFFS er at alle blir tatt i mot med respekt og tatt på alvor. Betaler man en frivillig kontingent, skal man også få noe igjen for pengene. Kjøper man en vare har man krav på å få det man betaler for. Man skal ikke avvises med at dette kan vi dessverre ikke hjelpe deg med. Et forbund skal gjøre det ytterste for at medlemmene skal få den hjelpen de har krav på. Derfor har FFFS heller ikke lagt andre ting inn i kontingenten. Det man betaler for er nemlig støtte og hjelp.

Historien har også vist oss at om man ønsker å få ting til, må man stå sammen. Derfor er det viktig at vi samler oss om de tingene som opptar oss, sammen blir vi sterke. Et godt eksempel er heismonstørene, de får til det de ønsker selv om de er et lite forbund, samlet er de sterke. Dette kan også sjøfolk få til.

Vi kan samlet fortelle politikerne hva som må til for å beholde norsk skipsfart, da sikrer vi samtidig vår egen fremtid og et yrke vi er stolte av. Vi må ikke være redde for å si at vi er stolte av det vi gjør. Vi må ikke alltid stå med hatten i hånden og håpe på almisser, det har vi smertelig erfart. Det nytter ikke å håpe og tro at noen skal gjøre noe for oss. Vi må gjøre det selv, dette kan vi klare sammen. Da må man ikke frykte konsekvenser fra de andre forbund om dere melder dere ut og inn i FFFS. De har ingen sanksjoner de kan sette i verk.

FFFS er her for dere og vi har mange dyktige medspillere.

Å melde seg inn i FFFS er hjelp til selvhjelp.

FFFS tar alle seilende på alvor.

LRV





*Solformørkelsen fra et av Luftforsvarets Orion-fly som for anledningen fløy i totalitetssonen.
Foto: 333-skvadronen – Luftforsvaret. Montasje: Torben Leifsen / astronomi.no*

Spektakulære og unike solformørkelseser

Fredag 1. august opplevde vi en stor solformørkelse i Norge. På fastlandet var bare en del av Solen formørket, men på Kvitøya ved Svalbard ble Solen helt borte i halvannet minutt. Dermed var den første totale solformørkelsen på norsk område siden 1954 et faktum. Neste år kan man reise til Kina for å oppleve den mest langvarige totale solformørkelsen på Jorden i vårt århundre.

Formørkelsen 1. august var historisk fordi det var 54 år siden sist gang Solen ble helt borte bak Månen midt på dagen på norsk område. Kvitøya er et meget lite tilgjengelig sted og flere metoder måtte brukes for å bringe formørkelsen til folk. Et SAS-fly ble chartret og fløy med 77 passasjerer til 82 grader nord.

Høyt over skyene kunne deltagerne se hvordan måneskyggen kom i 3600 km/t og innhyllt flyet i mørke midt på dagen. Det er unikt å oppleve en total solformørkelse fra fly fordi man da kan se skyggen bevege seg. Og det var enda mer unikt å oppleve dette i Arktis.

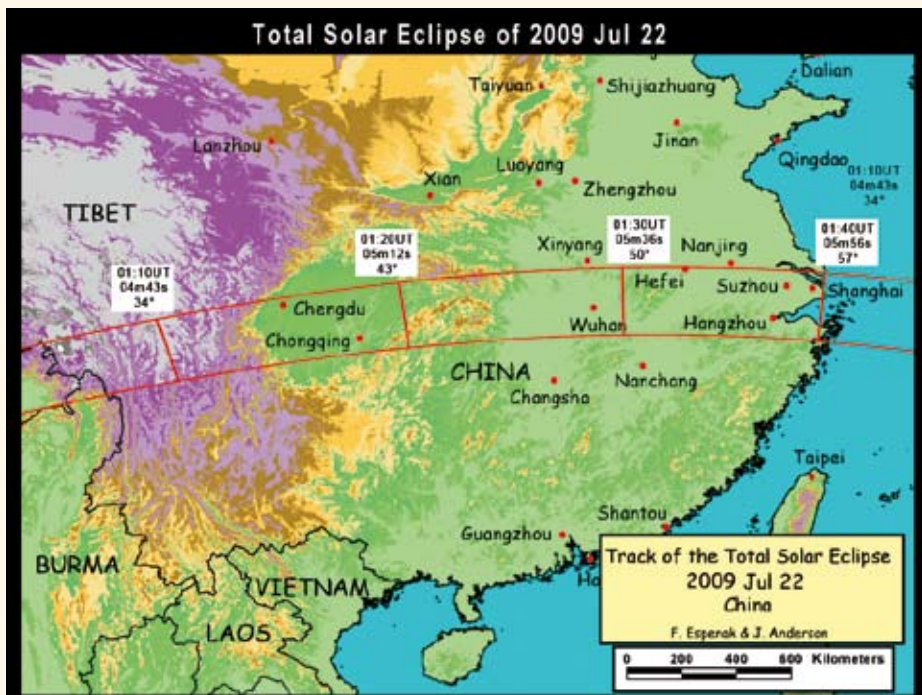
Samtidig filmet et Orion-fly fra Forsvaret begivenheten. Ved hjelp av satellittmobiltelefon ble bildene overført til fastlandet og til en webcast på internett. På et stort arrangement i Frognerparken kom bildene opp på en 50 m2 storskjerm til jubel og applaus fra anslagsvis 20 – 30 000 fremmøtte. Bildene viste en perfekt diamantring – øyeblikket da Solen forsvinner eller kommer til syne bak Månen og litt sollysskinner mellom fjellene på Månen, og en flott strålekrans – koronaen som lyste rundt den formørkede Solen.

En time senere kom bilder inn fra Novosibirsk i Russland der totaliteten passerte over etter å ha tilbakelagt flere tusen kilometer.



*Artikkelforfatter
Knut Jørgen Røed Ødegaard*

Det er allerede god grunn til å glede seg til den neste totale solformørkelsen på norsk område. Den finner sted på Svalbard 20. mars 2015 og Longyearbyen befinner seg perfekt plassert i totalitetssonen.



Neste års formørkelse passerer over Kina og ut i Stillehavet. Varigheten er på det meste den største for noen solformørkelser på langt over 100 år.

Illustrasjon: Fred Espenak og J. Anderson

Århundrets formørkelse

Men i mellomtiden kan vi forberede oss på den mest langvarige totale solformørkelsen på Jorden i vårt

århundre. 22. juli 2009 passerer skyggen av blant annet Kina, sør for Japan og videre utover Stillehavet. Sør for Japan er varigheten oppe i 6 minutter

39 sekunder. Det er først 13. juni 2132 at dette overgår noe sted på kloden. Norsk Astronomisk Selskap og Escape Travel arrangerer en opplevelsesreise til formørkelsen med astronom Knut Jørgen Røed Ødegaard som reiseleder. I tillegg til den historiske dagen vil reisene by på en rekke andre opplevelser rundt omkring i Kina.

Undertegnede var på rekognoseringstur til regionen i begynnelsen av september. Formørkelsen vil bli observert fra et spesielt utpekt sted på en 908 meter høy topp et stykke fra Hangzhou.. Punktet er det høyeste tilgjengelige i denne delen av Kina og meget godt egnet. Værforholdene er bedre enn lenger mot øst, man befinner seg over forurensning og fuktige luftlag og man er rett ved sentrallinjen til formørkelsen. Varigheten vil bli 5 min 40 sekunder, en av de lengste på fastlandet.

Se mer informasjon på www.astronomi.no og www.escapetravel.no:
<http://www.astronomi.no/sol220709/sol220709.html>

<http://escape.no/reiser/reiser-1-251.html>

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Sverre Reinertsen,

Spesialist i kirurgi

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

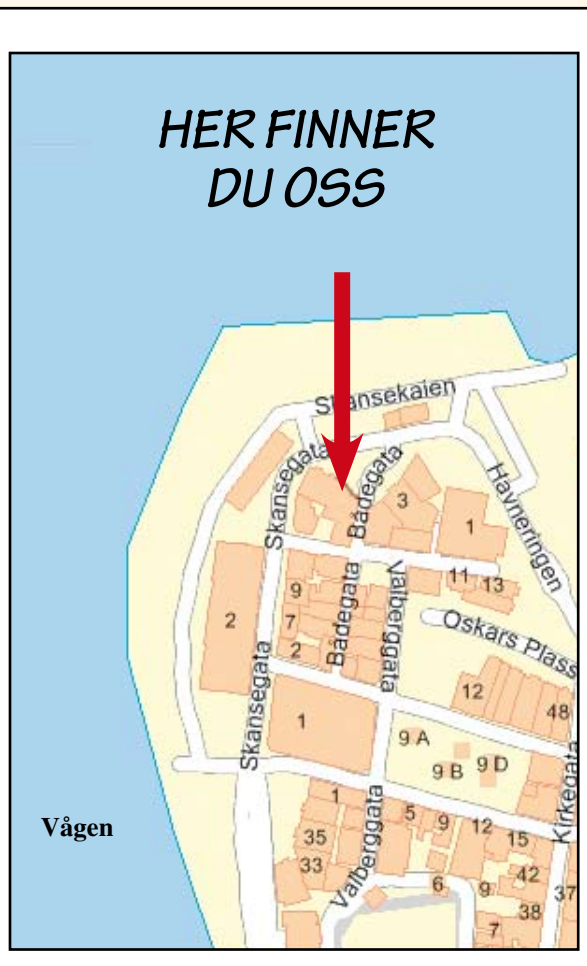
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





Endelig

Det er snart 10 år siden vi sjøansatte i fergereferiet fikk et skriv om bord med beskjed; "skriv under her!"

Skrivet handlet om frivillig testing for rus og dop. Det inneholdt alle gode formål og grunner for slik testing men ingenting om hvilken sikkerhet mannskapet ville ha mot ev misbruk av prøveresultater eller "tilleggsinformasjon" som spytt, blod og urin vil kunne gi.

Så vidt jeg vet var det kun undertegnede som ikke var villig til å underskrive og dermed nærmest gi en blanco- fullmakt til ukjente i å ta seg til rette i mine genmaterialer.

Rederiet trenger et system som er vannrett for begge parter; for at de selv skal kunne sikre seg mot rusede mannskaper og for mannskapet som må kunne sikre seg mot usaklig oppsigelse, avskjed eller å bli påført utenforliggende problemer for eksempel i forhold til et forsikrings-selskap.

I forbindelse med en håpløst håndtert avskjedssak i rederiet for ca 2 år siden ble jeg tvunget til å skaffe meg informasjon om testmetoder og hva som ligger i forskriftene om dette temaet. AKAN var til stor hjelp.

Forskrifter for dette finnes og er utfyllende og opplysende. Det som blir slått fast er at såkalte screening- eller hurtigtester er kun en indikasjon. Ikke et sikkert resultat.

Ingen sanksjoner skal gjøres på bakgrunn av en screeningtest. Ikke tap av sertifikat. Ikke tap av jobb.

Har man en indikasjon på misbruk er det viktig å huske på at vedkommende det gjelder blir frarådet å bevege seg utenfor båten uten vitner eller følge. For eksempel på veg til legekontor for å avlegge prøve. Da unngår man ev beskyldninger om å ha forsøkt å "maskere" prøvene.

Videre kan enkelte prøveresultater påvirkes ved å drikke store mengder vann men dette blir avslørt ved at man ber om en renhetstest av urinen.

Det er strenge krav til testingen i forskriften. Både til hvor, hvordan, hvem og hva slags type laboratorium som kan benyttes. Ved å følge "kokeboken" sikrer man seg også mot at sideinformasjon av materialet kan misbrukes av utenforstående.

Endelig! Etter nesten 10 år har rederiet nå forstått at man må ha et relevant

og lovlig system. At mannskapet faktisk har krav på en sikker testsituasjon ved mistanke om rus. Nå ser det ut til at også i hvert fall én av de tillitsvalgte har fått grep om problematikken. Manglende opplæring av tillitsvalgte er fortsatt en av hovedsakene til at mye galt har skjedd for mange uskyldige.

Husk å be om at urinprøver el. l. ikke blir destruert før saken er endelig avklart.

Nå gjenstår bare å få avklart følgende hypotetiske problemstilling som vil dukke opp før eller siden;

Et mannskap har røkt hasjiss i friperioden. Vedkommende går rusfri på jobb en uke senere men blir testet og man får positive funn i urinen. Hvis man via utvidet test kan påvise at misbruket er skjedd i friperioden og at man har vært rusfri 8 timer før man gikk på jobb om bord, kan man da risikere en oppsigelse eller avskjed allikevel? Ved slike tvilstilfeller skal vi kreve utvidet test? Hva mener leserne?

Jane Birgitte Issa

info@fffs.no – www.fffs.no



Leserbrev



Sjøfolk - nyttige idioter?

Den følelsen som overskriften antyder er betimelig for noen av oss sjøfolk når vi ser oss rundt og sammenligner lønn og arbeidstid. Jeg arbeider på et strandby fartøy som har som oppgave å passe på en plattform i Nordsjøen.

På riggen er de ansatte underlagt arbeidsmiljøloven mens vi om bord på båten forholder oss til sjømannsloven. Som en følge av den forskjellen har de på plattformen:

- Arbeidsturnus på 1-2 mens vi har turnus på 1-1.
- Med mer enn 500 færre arbeidstimer, - Bedre årslønn.
- Bedre ordning ved hjem/-ombordreise.
- Og andre ulikheter som går i vår disfavør.

Men det er en ufravikelig likhet som gjør at dette føles urettferdig. Nemlig den at vi alle er en del av det samme Norske oljeeventyret. Et eventyr som inneholder så mye penger at det ikke er til å fatte. Jeg har noen tanker om hvorfor det er slike ulikheter, men det tjener lite å surke over fortiden.

Jeg er også kjent med argumentene som brukes for å rettferdiggjøre at vi fortsatt er i denne situasjonen. Disse er lite offensive, og blir kun ei sovepute.

Derimot:

- Hadde vi ei annen seilingsordning (1-2) ville båten bli mer attraktiv som arbeidsplass.
- Tjente vi det samme som våre kolleger på plattformen, ville en del finne veien tilbake til båten.
- Utlendinger er det i flåten allerede.
- Ungdommen ville finne dette livet spennende og interessant, og dermed ville rekrutteringen sikres.
- Stabilt mannskap øker sikkerheten for oss selv og for de vi skal tjene.

Det er kjent at flere redere tenker i disse baner, noe som gir gnist til å tro på muligheten for forandring.

Vi er jo avhengige av hverandre og kan sikkert finne fram til ordninger som er til hele bransjens beste.

Jeg håper også at det kan bli lettere for oss som er på båtene å få våre organisasjoner til å forstå hva vi er opptatt av. At det ikke alltid er slik, er sikkert like mye vår skyld som det er våre tillitsvalgte. Nå må vi prøve å enes om et felles løft for fremtiden.

La oss først begynne med å innføre 1-2 som seilingstid på strandby fartøyene. Ikke noe urimelig krav, men heller en tilpasning til alles ønske om stabil bemanning og god sikkerhet. Argumentene for at akkurat denne fartøytypen er spesiell

kan selvfølgelig utdypes, men skulle være lett forståelig for alle som driver innen denne bransjen.

Dette vil selvfølgelig koste penger, men jeg tror at oppdragsgiverne og myndighetene har de samme intensjonene om god sikkerhet og stabile samarbeidspartnere og derfor vil være imøtekommende i forhandlinger.

Hvordan går vi fram for å oppnå dette? Det beste ville være om vi alle kunne samles for å diskutere om dette er en sak som virkelig alle er opptatt av, og videre kreve forhandlinger med bakgrunn i resultatet av en slik storsamling. Det skjer nok aldri.

Derfor må vi stole på at våre organisasjoner og at våre arbeidsgivere ser nødvendigheten av en slik liten "revolusjon" uten at det skal være nødvendig med trusler og aksjoner. Lite kommer ut av slikt, i beste fall ... kun frustrasjon.

Jeg har kanskje ikke de riktige spørsmålene og svarene, men det jeg håper med dette leserinnlegget er at det kan skapes en diskusjon som resulterer i handling.

**Med vennlig hilsen
Oddbjørn Lockert
Medl.nr.101469**



Leserbrev



Pensjon for Kong Salomo og Tørgen Hattemaker

Kristin Halvorsen (leder av SV) er ganske bestemt i sin uttalelse om at: De som bestemmer over andres pensjoner, må være moderate i sine egne pensjoner. Jeg vil be henne vurdere LO toppenes pensjoner. De er himmelhøye i forhold til dem de er satt til å betjene. Dette er umoralsk og u-etisk. Det blir bare verre når man vet at det er betroede midler som benyttes til egen rikdom.

Spesielt i forhold til sjømenn er spranget stort. Opp mot kr. 650 000,00 i de groveste tilfellene..

Sjømannspensjonen ble i utgangspunktet opprettet for å manifestere at nasjonen verdsette sjømanns innsats i siste verdenskrig. Det ble opprettet et Sjømannspensjonsutvalg, oppnevnt av Sosialdepartementet den 9. november 1945. 30 november 1946 la utvalget frem sin innstilling med utkast til lov om "Pensjonskassen for sjømenn" Her heter det blant annet at utvalget er av den mening at: **"Når det gjelder rimelige pensjonsforhold har samfunnet sosialpolitisk sett, større oppfordring til å sørge for sjømennene enn andre befolkningsgrupper"**.

Pensjonsalderen ble foreslått satt til 60 år med en begrenset adgang til å kreve redusert alderspensjon fra 55 år, og til å vente med å heve (øke) pensjonsalderen inntil 65 år. Ordningen skulle dekke enkepensjon (med prinsipiell aldersgrense 55 år), og barnpensjon. Videre ble det foreslått uførestønad på bevillingsbasis.

Hvis medlemmene ble antatt å ha rett til pensjon av alderstrygden, skulle pen-

sjonen omregnes slik at den samme alderstrygdpensjonen ville være like stor, før og etter at alderstrygdpensjonen tok til å løpe (I dag er det et stort sprik mellom sjømannspensjonen og folkepensjonen). Forøvrig sitter NSF i styret, representert ved Rigmund Storøy og Anita Furuvik.

Man kan fra departementets side se at de ønsker en ordning som sikrer de trygdede ytelse, som er av en størrelse som er sosialt forsvarlig. I utgangspunktet lå alt til rette for at sjømannsorganisasjonene kunne forhandle frem gode avtaler også i fremtiden.

På grunn av slett arbeid, eller liten interesse for å bistå medlemmene, står den norske sjømann igjen med en avtale som arbeider i mot sjømannen, og ikke for ham. Vi ligger etter hva gjelder pensjonsdekning. De står ikke i forhold til folkepensjonen. Det er ikke sosialt forsvarlig, i tillegg er enkepensjon fjernet.

Aldersbegrensninger i forhold til lovelig å bli stående i lønnet arbeid er innført. Intensjonen med å innføre egne avtaler var å hedre den norske sjømann. Dette er nå snudd på hodet og arbeider i mot ham. Den norske sjømann blir ikke innvilget ferie, arbeider opp til 14 timer pr. dag, har ikke de samme juridiske rettigheter som andre norske borgere, og Arbeidsmiljøloven gjelder ikke.

Norsk Sjømannsforbund bruker medlemmenes kontingent til å utdanne Filipinsk personell, slik at disse kan overta stillinger i den norske handelsflåten.

Ved innføring av Norsk Internasjonalt

Skipsregister (NIS) i 1987, ble andelen norske sjøfolk sterkt redusert, ca 18 000 sjøfolk ble kastet ut i arbeidsledighet. Dette gikk naturligvis sterkt ut over pensjonstrygden for sjømenn. I forarbeidet til NIS-loven (Ot prp nr 45 for 1986-87, s 15) ble det gitt følgende redegjørelse om de samtidige endringer av loven om pensjonstrygden for sjømenn:

Sterkt forkortet heter det i lov av 3. desember 1948 nr 7 om pensjonstrygden for sjømenn, som foreslås gjelde for skip i NIS at: Personer bosatt i Norge som er tilsatt i NIS faller inn under ordningen med sjømannspensjon. Utenlandske statsborgere uten fast bolig i Norge dekkes ikke av ordningen. Det svares imidlertid full avgift av disse, slik at de er med på dekke norske pensjoner. Det ble videre besluttet at "rederiavgift" skulle frafalles for disse.

Leser man "Norsk Sjømannsforbunds historie, bind 2: "50 år i kamp for sjøfolkene" ser man at Sjømannsforbundet kjempet mot innføring av NIS. Man sto for den holdning at: NIS står for sosial dumping.

Etter at "Manila Avtalen" ble inngått mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund ble det en holdningsendring i Norsk Sjømannsforbund.

De sto på til de grader for å få oppført hyrekontor i Manila på Filipinene. De til og med smurte familien Marcos, advokater og korrupte byråkrater. Ca. 5 til 6 millioner norske kroner kostet etableringen av bemanningskontoret i Manila. Pengene kom fra Sjømannsforbundet i Oslo. Det samme gjorde pengene som skulle til for å få lisens av det korrupte familieregimet til Marcos.

Lo forbundets økonomiske engasjement i etableringen av Manila-kontoret kom aldri til syne i forbundets regnskaper i følge Arbeiderbladet. Kilder som sto sentralt i forbundet på 80-tallet, sier til Arbeiderbladet at pengene kom fra Oslo.

Norsk Sjømannsforbund står for ledelsen av Manila kontoret, og jeg ser det slik, at det nå er de som står for sosial dumping og rasering av norske arbeidsplasser til sjøs. Hadde de ikke snudd i synet på innføring av NIS, så kunne vi meget vel ha hatt en fortsatt bærekraftig Norsk Handelsflåte.

I Loggen Nr. 2 – 2007 har forbundsleder Jacqueline Smith et innlegg. Jeg gjentar det i sin helhet.

Leder.

Kampen for arbeidsplassene.

Nesten alle fagforbund i privat sektor i Norge kjemper i dag mot sosial dumping. I det offentlige er fokuset for de fleste forbund å hindre privatisering, mens i det private kjemper mange forbund mot at arbeidsplassene flyttes ut av landet. Utflagging kalles det. Sjøfolk vet godt hvor uttrykket kommer fra. Vi ser at verdensflåten øker, norske rederier vokser og stadig flere skip kontraheres for norske rederi både ved norske og utenlandske verft. Hvorfor vokser ikke den norske flåten?

Det er ikke noe stor utflaggingsbølge som på 70 – og 80 tallet. Likevel sliter Norge med å holde på sin rangering som skipsfartsland. Norge er ikke med på verdensflåtens eventyrlige vekst. De andre nasjonene vokser forbi, til tross for at de norske rederiene øker sin flåte som aldri før.

Svaret er i mange tilfeller at de norske rederiene oppretter utenlandske daterselskaper hvor skipene eies, og de registrerer fartøyene under andre lands flagg, både tradisjonelle bekvemlighetsflagg og under mer anerkjente maritime nasjoners flagg. Det lønner seg i mange tilfeller rett og slett ikke å eie skip i Norge og registrere det under norsk flagg.

Erfaringene viser at skip uten norsk flagg heller ikke bemannes av norske sjøfolk.

Vi, som norske sjøfolk, er derfor avhengig av at norske rederier flagger skipene sine norsk. Både for å kunne fortsatt ha en innflytelse i internasjonale fora som ILO og IMO, og for å hindre sosial

dumping i norsk territorialfarvann, er norsk eierskap og norsk flagg viktig. For at rederiene skal gjøre det må de ha like konkurransedyktige rammevilkår som EU. I den forbindelse har LO, de norske sjømannsorganisasjonene og Norges Rederiforbund inngått en samarbeidsavtale om en maritim nasjonal strategi som skal fremmes ovenfor politikere, og som forhåpentligvis vil gi de ønskede resultater.

Dette var underskrevet av forbundsleder Jacqueline Smith.

Vi så hvordan det gikk sist med inngåelse av en avtale, "Manila avtalen", mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund. Forenklet kan man vel si at: Norsk Sjømannsforbund har rett til å gjøre alt Norges Rederiforbund bestemmer. Det blir vel en ratifisering dette da. Kunne vært morsomt og fått vite hva den går ut på. Ja vi sjøfolk kjenner godt til hvor uttrykket "Utflagging" kommer fra. Det kommer fra NSF's samarbeid med Norges Rederiforbund.

Kanskje kommer økningen i utenlandske rederier av at arbeidsmiljøloven er innført, slik at juridiske og sikkerhetsbestemmelser er i tråd med det som gjelder for andre arbeidstakere i de landene dette omfatter.

Man viste bort norsk ekspertise ved innføring av NIS, sjøfolkene ble sendt hjem til arbeidsledighet, og et sterkt signal ble sendt til mulige fremtidige sjøfolk, at sjøen ikke var det rette å satse på for fremtiden. Den som styrte skuta var NSF blant annet. Hadde det ikke vært for tvunget medlemskap i forbundet så hadde vel NSF sunget på siste verset. Om NSF hadde handlet rett i forhold til innføring av NIS så hadde vi vært en sjøfartsnasjon det ville stått respekt av. Rekruttering ville vært problemfritt, og hadde NSF tenkt på sjømannspensjon og like rettigheter for sjømenn og landansatte, hadde flere eldre vært i arbeid.

Hadde det vært ryddige forhold regnskapsmessig, og fult innsyn i disse for alle, ville også muligens NSF ha tjent på dette, men i dag er det hemmelighetskremmeri og snusk.

Norsk Sjømannsforbund har hatt en skjult bankkonto i Hongkong. Dette er visstnok en millionformue. Kan noen fortelle meg historien bak denne og hvor den eventuelt har tatt veien?, så er jeg takknemlig for det.

Fra 1997 til 2007 økte lønningene til toppledere med 135 prosent, mens de ansattes lønninger bare økte med 58 prosent. Det er lederne som må gå foran med gode eksempler på lønssiden, om vi skal få moderate oppgjør, for på den måten å bli konkurransedyktige.

Maritim Logg har blitt et mer åpent og utfyllende blad enn det Loggen var, etter min mening. Man kan blant annet se hvor mange kurs og seminarer som blir avholdt. Kritisk artikkel av forbundet har jeg også funnet der. Fantastisk positiv utvikling, men jeg håper det blir ennå mer åpenhet og innsyn. Forøvrig hjelper det lite med alle disse kursene, sjømannen har like vanskelige og dårlig kår. Det virker på meg, og har gjort det i mange år, at det er et spill for galleriet, men man kan i hvert fall konstatere at forbundet er bekymret over følgende.:

SKIFTPLAN INNENRIKS BEKYMREDE.

Sitat:

Forbundet har brakt i erfaring at tillitsvalgte lokalt blir bedt om å godkjenne skiftplaner med inntil 18 timer/dag - Dette er meget bekymringsfullt, sier direktør kaptein Khans Sande, som i desember sendte e-post om saken til de tillitsvalgte innenriks. I e-posten blir det presisert at tillitsvalgte lokalt har fullmakt til å vurdere skiftplaner som fraviker fra arbeidstidsbestemmelsene i fartsområde 1 og 2 i henhold til gjeldende forskrift, men i dette arbeid er det viktig å se på arbeidsbelastningen før og etter perioden som fraviker.

Sitat slutt.

Mitt forslag er at vi lar forbundet sitte og være bekymret, så går vi andre over til FFFS som sitter med løsningen på de fleste problemer. Et forbund for alle, og innføring av like rettigheter enten du jobber på land eller sjø. Mitt forslag er at vi lar forbundet sitte og være bekymret, så går vi andre over til FFFS som sitter med løsningen på de fleste problemer. Et forbund for alle, og innføring av like rettigheter enten du jobber på land eller sjø.

Jeg har skrevet om litt av hvert, men det er en fellesnevner, enten det gjelder pensjon, arbeidstid, rettsikkerhet, fremtidige arbeidsplasser til sjøs, arbeid mot sosial dumping (jeg mener den er helt åpenbar), at NSF er ikke på sjømannens side. Man skulle nok ha gjort som tidligere nestleder Rigmund Storøy i NSF sa: Begynne å ta medlemmene på alvor.

Per Hagerup.



Leserbrev



God morgen hr. Vervik

Jeg leste med interesse din artikkel på side 13 – nr. 2/2008 "Deltakelse på kurs"

Praksisen du beskriver er noe som har pågått lenge. Men i mitt tilfelle har det alltid vært motsatt. Jeg bor i Spania, men kommer fra Sandefjord. Siden Color Line College holder de fleste kurs der eller på Borre HVS, har jeg nærmest "oppfordret" Color Line til å sende meg på kurs i fritiden, da det ville innebære at de må betale flyreiser, hotell, mat og ekstra reisedager. Jeg har selvsagt vært underforstått med at de aldri ville gjøre noe slik, siden det koster mer enn det koster å sende meg i arbeidstiden. Jeg kan ikke huske å ha vært på kurs i fritiden (muligens én gang i forbindelse med skiftbytte, hvilket innebærer at jeg allerede oppholder meg i Norge). I tillegg har de kun sendt meg på de kurs som de er pålagt fra myndigheter eller har pålagt seg selv å gjennomføre (f.eks. cruiseskolen).

Den gangen jeg var på "cruiseskolen", kom det ikke avløser for meg de 4 dagene jeg var borte fra arbeid, så vidt meg bekjent. Det innebærer selvsagt ekstra jobb for mine kolleger. Kanskje "kortmanns-hyre" kunne være en ide for fremtiden, for å få slutt på den utbredte og dårlige praksisen med å la gjenværende dekke opp for manglende besetning. I gamle dager gjorde vi det gladelig, da vi som kelnerne hadde provisjon. Dvs. at vi på en måte fikk en form for kortmanns-hyre, da det ble like stor pott på færre medarbeidere.

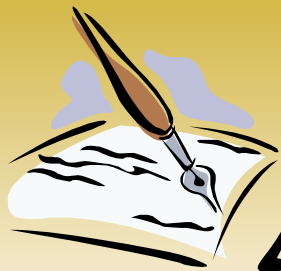
En annen merkelig sak med denne cruiseskolen. Den gangen jeg dro, åpnet foredragsholderne (Grethe Stabekk Andersen og ei svensk dame) med å si at følgende: "De som ikke er enig i kurssets innhold, har ingenting på "Magic" eller "Fantasy" å gjøre. De kan finne seg en annen jobb".

Med andre ord: Sitt ned, hold kjeft og vær enig når vi snakker til deg! Det gjorde vi selvsagt alle mann.

Deretter hadde vi et ganske interessant 2-dagers kurs hvor det pratet masse om positiv energi, nok hvile og ta seg tid til gjesten. Jeg var veldig enig i det meste av det de sa, men det er selvsagt umulig å gjennomføre i praksis i det tempoet, presset og antall arbeidstimer man har ombord. Det burde i det minste fru Andersen etter 20 år på sjøen være fullstendig klar over. Venninna hennes hadde helt tydelig ikke hatt tøffere jobb på et cruiseskip, enn å løfte cocktailpinner til munnen, så hun får vel nesten være unnskyldt for sin ignoranse.

Jeg har selv gitt meg for noen måneder siden, etter 15 år på sjøen. Dårlige arbeidsforhold og ledelse var vel viktigste årsak. Jeg er derfor bare passivt medlem hos dere, siden jeg nå skal studere.

Med vennlig hilsen
Medlem nr. 100571



Leserbrev

Etter å ha lese avisinnlegget til Odd L. Drabløs i Fjordenes Tidende onsdag 11. juni 2008, har eg mista all tru til leiar i sogn og fjordane fiskarlag, Nils Myklebust.

Der seier han at regjeringa har auka botnfradraget for fiskarar frå 80.000 kroner til 115.000 kroner som på ingen måte vil rette opp forskjellen mellom tilsette innan offshore og fiskeri.

Kva for ei forskjell? Botnfradraget for fiskarar og sjøfolk har vore likt sidan det vart innført. At fiskarar skal ha større botnfradrag enn sjøfolk finn eg ikkje noko grunnlag for. Der er inga forskjell, Sjølv om fiskereiarane skulle få nettolønn går det nok same veg med dei pengane som når offshore reiarane fekk nettolønn: rett til reiarlaga og ingenting til sjøfolka.

Myklebust fremstiller det som om tilsette i offshoreflåten tener grovt på nettolønnsordninga. At botnfradraget for fiskarar utgjør 9000 kroner på skattesetelen medan frådraget for nettolønna er 198.000 kroner for sjømannen. Dette er ikkje tilfelle, vi tapte på nettolønnsordninga. Det året den vart innført vart vi pressa til å godta eit null oppgjør. Som i realiteten vart eit kraftig minusoppgjør. Ikkje ei krone har vi som tilsette i offshoreflåten tent på nettolønnsordninga. Nettolønn betyr ikkje at vi på offshore fartya ikkje betalar skatt...for det gjer vi på lik linje med andre. Nettolønn burde det ikkje vore kalla i det heile. Det burde vore kalla refusjonsordning for rederia noko som det i realiteten er.

Myklebust seier at han ikkje kan fatte at ei regjering som flaggar rettferd og likeverd kan vere kjent av ein slik politikk som diskriminerer ei heil yrkesgruppe og store delar av kysten.

Eg trur Myklebust og andre fiskereiarar må myse litt til andre kantar for å finne ut kvifor fiskarar forlet fiskefartya og mønstrer om bord i offshore fartya. Det er i alle tilfelle ikkje lønna. Eg er tidlegare fiskar med over 15 år på fiskebåt, og kjenner fleire som er fiskarar

i dag. Som matros på ein supplybåt kan eg berre drøyme om det dei tener på linefiske og på snurping. Her finnes fiskereiarar i dag som har fått utdelt kvoter og konsesjonar av staten gratis og sel dei etter nokre få år med 10 tals millionar i vinst. Fiskarane får oppsigelse og må klare seg sjølv utan ei krone i kompensasjon. Personar som har vore annsatt i opptil 20 år. Derifra er vegen til å velge eit offshore rederi ganske kort. Melde seg arbeidsledig, gå nokre kurs og søke.

Ein fiskar som blir arbeidsledig kan ikkje gå på nav og få arbeidsledighetstrygd. Nei, han må fiskarane sin vei som er a-trygd og er på 360 kroner dagen. (juni 2008) Kjenner ein som kom i ein sånn situasjon og ringde Garantikassa for fiskarar i Trondheim. Han lurte på om det var meininga at han skulle leve for 360 kroner dagen med barn, lån på hus, og andre faste utgifter. Svaret han fekk var at som fiskar i so mange år, hadde han vel tent so mykje at dette måtte gå fint. Han la på.

Har jobba i fleire år saman med tidlegare fiskarar. Personer som har vore fabrikksejar, basar, bestmenn og ein heil del vanlege fiskarar. Og ordlyden er: "at vi ikkje har gjort dette før"

Ikkje på grunn av lønna. Dei fleste eg har snakka med meiner fiskereiarane har seg sjølve å takke.

Myklebust viser til at "oljeneringa får i pose og sekk, og so får småkårsfolket greie seg som best den kan. Like villkår. Om det fører til at fiskarane får eller offshore misser skal eg ikkje meine so mykje om, men vi må ha like villkår skal vi behalde og greie å rekrutere nytt mannskap. Vi ber ikkje om spesialavtalar, men vi krev det same for våre tilsette som til dei tilsette innan offshore har." Kva er det vi tilsette innan offshore har som ikkje fiskarane har?

Kan du fortelje meg det, Nils Myklebust.

Kven meiner Myklebust får både i pose og sekk?: er det vi som har vårt daglege arbeid om bord i ein supplybåt/ankerhandterings-

fartøy. Mens fiskarane er småkårsfolket. Eg synes at det er dårleg gjort å slå splid mellom to grupper som ellers har gått godt i lag. (fiskarar og sjøfolk). For å profitere på det som reiarlag.

Skal Myklebust og andre fiskereiarar holde på mannskapa sine, og klare å rekrutere nytt mannskap, trur eg dei må gå litt betre i seg sjølve. Finne andre vegar å gå og ikkje underminere oss som har jobben vår om bord i offshore fartya. Vi tener ikkje godt, All månedslønn vi får er inkludert nattarbeid, bevegelige helligdager og feriepengar. Vi er om bord i båten 4320 timar i året, pluss opptil 8-10 døgn i heimreise som går av avspaseringstida vår.

Håpar att eg har fått gjort ein del ting tydeligere i dette innlegget.

Eg veit at mange har reagert på dette og tidlegare innlegg i Fjordenes Tidende, der Nils Myklebust har uttalt seg angående sjøfolk kontra fiskarar.

Mvh Olav Per Flataker, matros om bord i "Northern Wave" FFFS Medlem nr 147

Nokre opplysningar om arbeidsledighetstrygd for fiskarar.

Arbeidsledighetstrygd for fiskarar pr juni 2008:

360 kroner dagen, 6 dagar i veka i 26 veker. Pluss 15 kroner dagen pr barn. Etter 26 veker auka satsen med 23 kroner til 383 kroner dagen.

Full arbeidsledighet	pr år	pr/mnd
1 år/1 barn	120588	10049 kr
1år/2 barn	125286	10439 kr
1år/3 barn	129948	10829 kr
1år/4 barn	134628	11219 kr
1år u/barn	115908	9659 kr

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

LOSS of LICENCE

Hvilke rettigheter har jeg som sjømann?

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

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

HVEM kan få utbetalt erstatning for tap av helseattest?

Sjømann som kan dokumentere:

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

HVA er eksempler på ERSTATNINGSMESSIG SKADE?

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

- invalidiserende isjas og lumbago
- OG MANGE ANDRE SYKDOMMER

HVA er IKKE ERSTATNINGS-MESSIG SKADE eller SYKDOM?

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

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

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

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

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

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

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

NEDTRAPPING av erstatning ved økende alder er som følger:

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

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

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

Hvis du blir så syk at du ikke får helseattest, men så frisk at du ikke får sykepenge eller uførepensjon, stiller du svakt. Fra 55 år kan du ta ut sjømannspensjon.

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

UFØREPENSJON + SJØMANNSPENSJON

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

UFØREPENSJON + FULLJOBBS PÅ LAND:

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

KOMPLISERTE TING

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

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

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

Hilsen fra Emmie på Møkster



Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.



Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



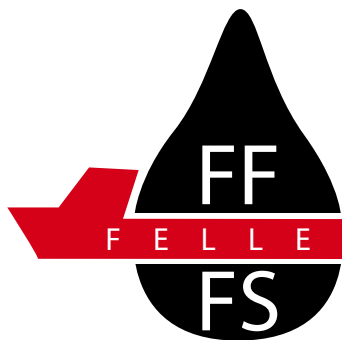
De fire første riktige uttrukne besvarelser belønnes med 4 Flax lodd hver

				K	DYR	VITAL	FORF.	FLÅTE	LYKKES	TID	STED	FORK.	LYKKES	OLTIDS BY. GR.		TIDEN
								FLOK					TRE			RAD
									N	KARAK.			BØYER			
HVA SIER ONKEL SKRUE	ELV	VÆRE	VOKAL	SPISS					N			HAS	I			KKARE
FISK	INIT.			KNIFE									BUNT		TØY	DYR
LKYEKS		ETTER SLÅTT														
		TRIST		RETN.												
AMION		VOKAL														
BRAGD				ART.	HASE											
		PLAGG														
REV				LIKE												
NEGLI SJERE																

Riktig svar sendes innen 01.12.08 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinner av kryssord 02-08: Synne Dencker Christiansen, Gjøvik, Birgit K. Johansen, Oslo, Yngve Klungseth Johansen, Bergen og Ragnhild Klungseth, Fauske



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



INNMELDING

F E L L E S F O R B U N D E T F O R S J Ø F O L K

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Faks: 55 25 97 03

FULLMAKT

Jeg

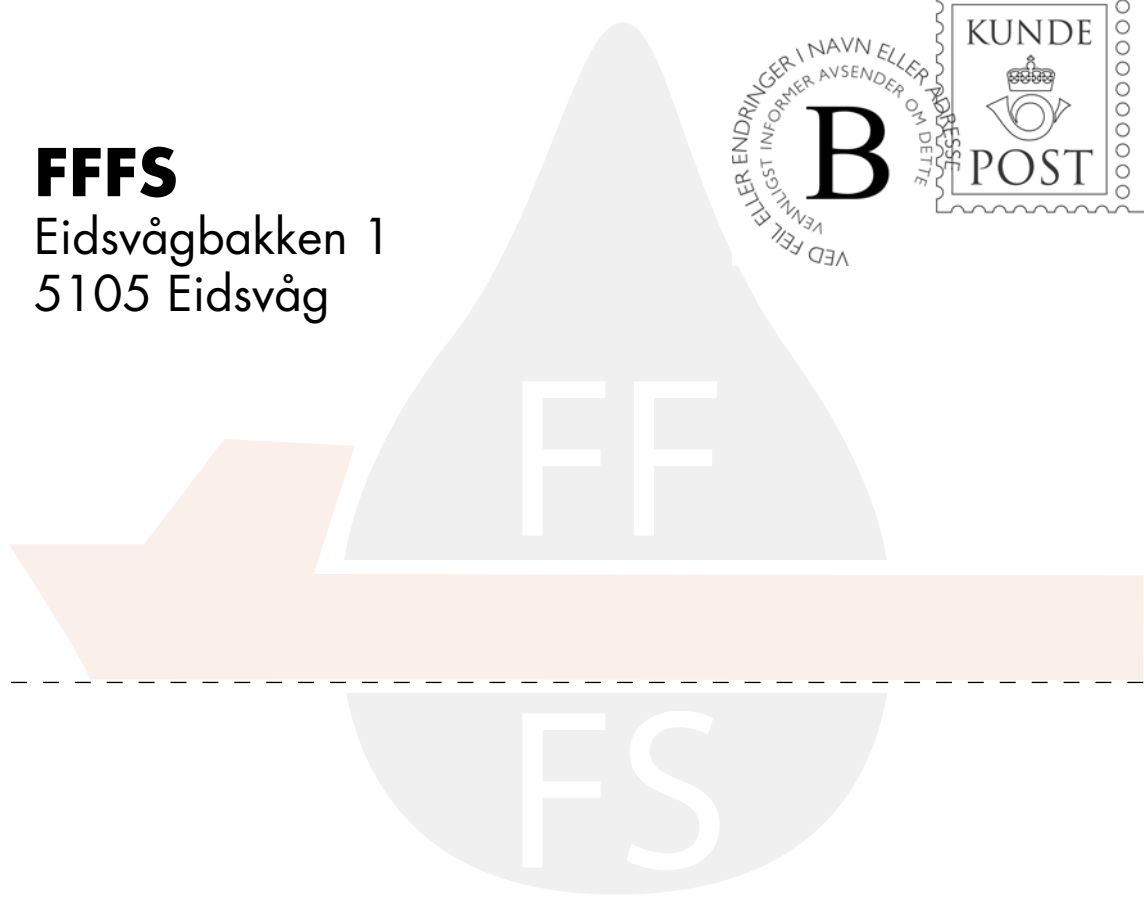
i..... Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

www.**NetShop**.no

BEST PÅ MERKEVARE - BEST PÅ PRIS!



40" SAMSUNG LE40A656 - KNALLPRIS!
DESIGN OG TEKNOLOGI I PERFECT HARMONI!
vare nr. 31176

9.495,-
inkl.mva

SAMSUNG



SAMSUNG

5.995,-
inkl.mva

vare nr. 27520
SAMSUNG HT-TXQ120 HJEMMEKINO



TOSHIBA
Leading Innovation >>>

6.595,-
inkl.mva

vare nr. 32191
TOSHIBA SATELLITE U400-13N T5750!



12.1" - RÅ PRIS!

Packard Bell
Your digital playground

3.995,-
inkl.mva

vare nr. 32553
12.1" ULTRAPORTABEL TIL UTROLIG PRIS!



HITACHI
vare nr. 32334

6.995,-
inkl.mva

42" HITACHI FULL HD LCDTV - KANONPRIS!



8.9" NYHET!

ASUS

2.495,-
inkl.mva

vare nr. 31804
8.9" ASUS EE PC 900 SORT - BESTSELGER!



26" SKJERM!

ViewSonic

2.995,-
inkl.mva

vare nr. 31723
26" VIEWSONIC LCD SKJERM VX2640W

www.**NetShop**.no