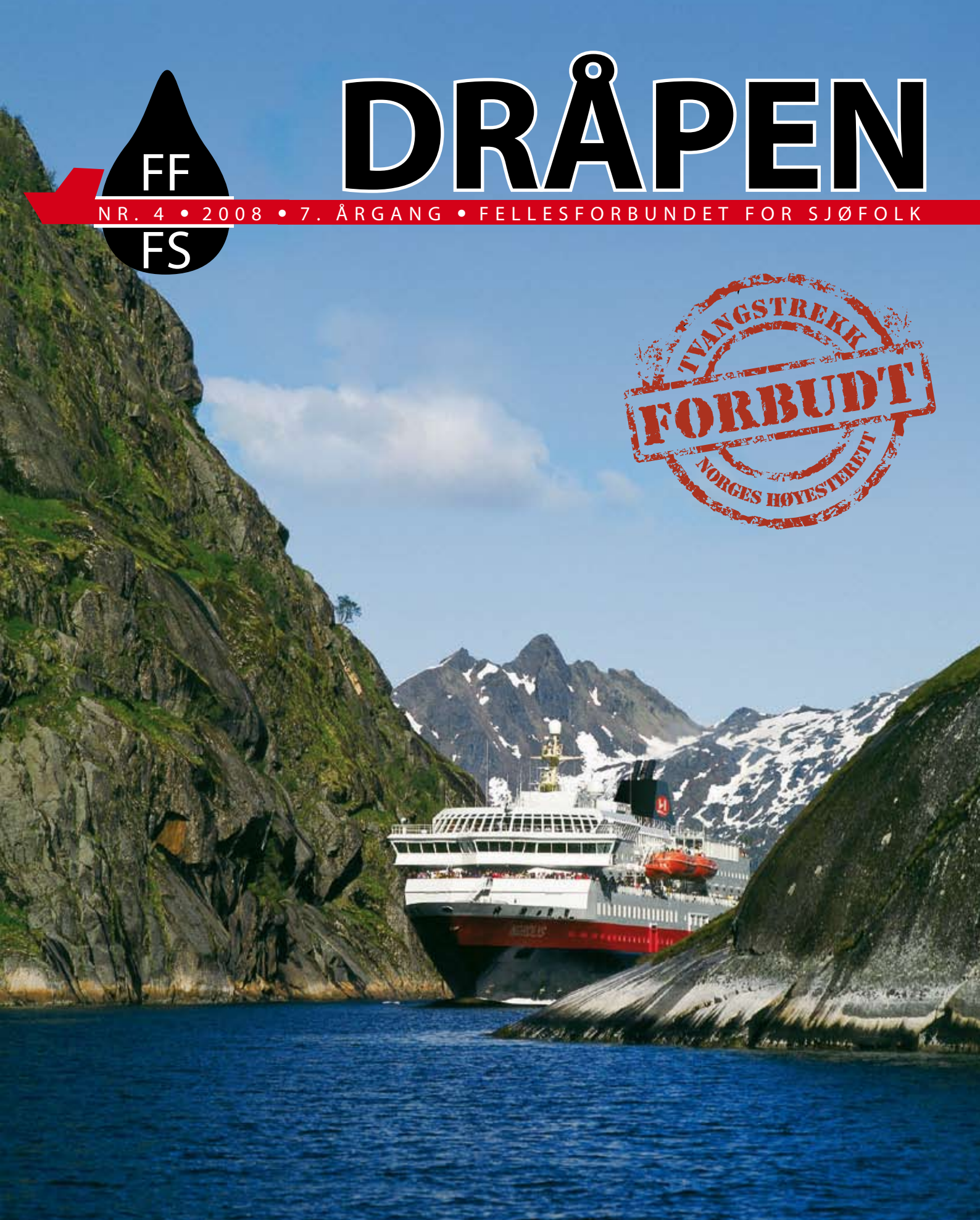




DRÅPEN

NR. 4 • 2008 • 7. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



Nå er det avgjort,

NSF tapte i høyesterett

Human factor

Oljemarerittet

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





Nå er det avgjort,
NSF tapte i høyesterett Human factor Oljemarerittet

Nr. 4 desember 2008 - 7. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
MS Nordlys i Trollfjorden. Hurtigruten.

Trykk
Økonomitrykk, Moss

INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2008



Hva hendte på Prinsesse Ragnhild? side 8



Å gje klem side 15



En norsk undervannsbåt fra 1808 side 22



Oljemarerittet side 26

Leder	side	4
Nå er det avgjort, NSF tapte i høyesterett	side	5
Svar med kommentarer til sjøfartsdirektøren	side	6-7
Hva hendte på Prinsesse Ragnhild?	side	8-9
Hedres den som hedres bør	side	10
Nettolønn til alle	side	10
Human Factor	side	11
Brev sendt til arbeids- og inkluderingsdep.	side	12-13
Marius betraktninger om saken mot NSF	side	14
Å gje klem	side	15
Skal sikkerheten på kysten baseres på basarer...	side	16
Referat fra en fotballkamp	side	17
I pose og sekk	side	18
Regjeringens forslag til statsbudsjett svikter...	side	20-21
En norsk undervannsbåt fra 1808	side	22-23
planetshow på kveldshimmelen	side	24-25
Oljemarerittet	side	26-27
En tidligerer nordsjødykker forteller	side	30-32
Forandring fryder	side	33
Atles kommentarer	side	34-35
Hvem er sjømann	side	35
Mannskapspolitikk	side	36
Har du problemer med at HGR trekker deg...	side	36
NSF kommenterer i maritim logg...	side	37
Leserbrev	side	38-48
Svar til en av våre aktive på vår hjemmeside	side	49
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Nå er høsten over og vinteren med jula nærmer seg med stormskritt

Denne høsten har vært riktig innholdsrik for oss i FFFS, rettssak på aller høyeste nivå i Norge, en sak vi heldigvis vant. Mange nye medlemmer, og ditto løste saker. Sakene strømmer inn hele tiden men de aller fleste løser vi på veldig kort tid, andre er litt mer tidkrevende. Disse byr mange ganger på både lovgjennomgang av oss på kontoret, samt profesjonell hjelp fra advokater. I år har vi fått inn ca 200 saker til behandling, dette synes vi er en forholdsvis stor andel. Om alle forbund får inn like mange saker som oss, medlemsmassen tatt i betraktning, er det mange misfornøyde sjøfolk. Nå har de fleste sjøfolk heldigvis fått øynene opp for hva FFFS gjør, og dette er vel en del av årsaken til at vi får så mange henvendelser. De er ikke vandt til å bli hørt eller å bli tatt på alvor.

Saken som ble behandlet i høyesterett 4-5 november, var om tvangstrekket i NIS området, nå er den ferdig behandlet, og vi vant. Vi slipper reisen til Strasbourg, hvor vi hadde trodd at den endelige avgjørelsen ville komme, men heldigvis så høyesterett uretten og ga oss medhold.

En liten påminnelse; alle som til nå har blitt tvangstrukket av et av de tre andre forbundene, kan nå forlange pengene tilbake, om de har gitt beskjed om å stoppe trekket tidligere. Nytt er det ikke, ta kontakt med oss. FFFS hjelper mer en gjerne til med et "Klassesøksmål", der mange går sammen om det samme søksmålet. Se Marius sin betraktning under.

Husk at dette (høyesterettsdommen) gjelder også sjøfolk bosatt utenfor Norden, uansett hva NSF eller de andre to (NSOF - DNMF) måtte mene. Dommen sier klart at tvangstrekket som NSF har bedrevet i alle år er ulovlig. Dette er en praksis som har vedvart i minst tretti år. Det betyr i klartekst at alle som blir trukket i sin lønn mot sin vilje umiddelbart kan kreve dette stoppet. Det er en oppgave for rederiene å sørge for at tvangstrekket umiddelbart opphører, men det er også viktig at de som fortsatt føler seg tvangstrukket sier i fra med å vise til denne Høyesterettsdommen. Vi mener også at Norske og utenlandske arbeidstakere til sjøs, må selvsagt selv bestemme hvem de vil, og om de vil, betale inn til en fagforening de ønsker å være tilknyttet, dette gjelder selvsagt også den negative retten. Slik jeg ser det, kan alle, også de som har bostedsadresse utenfor Norden, og som har blitt trukket mot sin vilje kreve tilbakebetalt beløp innenfor de rammer som settes i foreldelsesloven.

Mvh advokat Marius Reikerås.

Vi har vi andre ting også å glede oss over. Vi har for en god stund siden, passert 1600 i medlems nr. Det betyr at vi vokser mye mer en forventet, og har kalkulert med. Dette er meget gledelig, men kanskje ikke like hyggelig lesning for andre. Dette forplikter selvfølgelig, vi må være enda mer på hugget for å få frem alle de gode sakene vi arbeider med. Vi trenger også aktive medlemmer, som tør å stå opp for det de mener er riktig. Ikke la deg herse med, men ta blyanten fatt og kom med leserbrev til Dråpen, bruke forumet vårt, og på andre måter å gjøre deg og dine meninger synlige.

Det er også gledelig å konstatere at flere redere nå har meldt sin interesse for det arbeidet vi driver for skipsfarten og de seilende. De har innsett at om vi skal få ordnede forhold både for næringen og de seilende, må vi stå sammen og fortelle myndighetene om hva som skal til for å få en livskraftig og konkurransedyktig handelsflåte. Vi har i det siste hatt flere telefonsamtaler/møter med næringen, og det beste av alt er at de er enige med oss i måten vi bør gå frem på. Dette gjør at vi ser med spenning frem til neste år. Slik vi ser det vil 2009 bli det året FFFS får det store gjennombruddet.

Med dette vil vi ønske alle våre medlemmer og andre lesere en riktig god jul og et fantastisk nytt år.

Leif R. Vervik
formann

Nå er det avgjort, NSF tapte i Høyesterett

Det samme gjorde også de to andre, NSOF og DNMF. Dommen danner nå presedens

Et 30 gammelt åk er nå fjernet fra de seilende i både NOR og NIS. De tre andre organisasjonene kan ikke lenger ulovlig trekke uorganiserte eller medlemmer i FFFS for tariffavgift (les kontingent) lenger.

Selv om NSF hevder at dommen ikke forbyr tariffavgift, tar de feil i følge våre jurister. Dommen sier klart at tvangstrekk er ulovlig. Dette er en praksis de tre andre har brukt i minst tretti år. Nå sier NSF at de fortsatt vil bruke tariffavgift, men på en annen måte. Det skal FFFS sette en stopper for, vi har vist det en gang og er ikke redde for å ta opp kampen enda en gang om nødvendig.

Norske og utenlandske arbeidstakere til sjøs skal endelig selv få bestemme om de vil organisere seg eller stå utenfor alle organisasjoner.

Vår oppgave som fagforbund er å stille oss på en slik måte at de seilende får lyst

til å organisere seg. Det får vi bare til om vi tar sjøfolkene på alvor, og gjør det de ønsker. Man skal ikke redusere sliet for melkekyr for seg selv.

Vi synes det viser en elendig og lav moral når NSF sier at de vil finne nye måter å tvangsinn drive tariffavgift, etter at høyesterett har dømt praksisen ulovlig. Tretti år med tvang er tydeligvis ikke nok. Vi har visst det lenge, medlemmene og alle andre seilende betyr for NSF bare en ting, nemlig penger i kassen. En kasse, de i følge høyesterett, ikke har orden i. Hvordan kan det ha seg at en så stor organisasjon ikke har orden i regnskapene sine?

I tre rettsinstanser har vi prøvd å få oversikt over hva tariffavgiften til NSF går til, ikke en gang i høyesterett klarte de å legge frem regnskaper, noe retten beskriver i dommen.

I punkt 56 i dommen står det blant annet: *”Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid. Det er fagforeningen som må sørge for å legge opp regnskapene slik at det er mulig å foreta den nødven-*

dige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter blir avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget denne.”

Når dommerne bruker ordet uberettiget, bruker de bare et finere ord for ulovlig. Hele dommen kan leses på vår hjemmeside www.ffffs.no

Dommen skaper presedens og slår en gang for alle fast at ingen forbund kan pålegge andre tariffavgift. Vi skal prise oss lykkelige for at vi vant, ellers ville mange uorganiserte både på land og sjø, blitt tvangstrukket til et eller annet LO forbund i fremtiden.

Vi må bare bøye oss i støvet og takke de tre tapre FFFS medlemmene Elin Tåsås, Reidar Bale og Øyvind K. Andersen, som tok på seg oppgaven med å fjerne gammel urett.

De som har hevdet at FFFS ikke gjør noe, må nå revurdere sin oppfatning av oss.

*Ill foto: Vidar Strønstad.
MS Skandi Admiral holder øvelse med FiFi kanonene i Fensfjorden.*



Svar med kommentarer til fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude

Dette er et gjensvar til Gudes kritiske kommentar i forrige no. av Dråpen om mitt innlegg 30. juni. Innlegget beskriver han som "upresist, rotete og på grensen til injurierende" Ja, kanskje det. Det var imidlertid først og fremst en anklage mot direktoratet og sjøfartsinspektør Finn Paulsrud for tjenestefeil, like- som det var en anklage mot kapteinen og resten av besetningen som deltok i sjøforklaringen etter brannen på Prinsesse Ragnhild.

AV JOHN N. OMARK

Göteborgs tingsrätt hadde her den håpløse oppgaven å holde en sjøforklaring, hvor et titall av besetningen med kapteinen i spissen framførte en oppkonstruert kollektiv bortforklaring, og hvor representanter fra Sjøfartsdirektoratet også gjorde sitt beste for føre retten bak lyset. Sammen lyktes de også med det. For at den uinnvidde leseren ikke skal få et galt bilde av situasjonen og at mine fremstillinger er upresis og rotete, vil jeg forklare saken og lovene ennå en gang. For øvrig er det interessant å konstatere at Gude ikke har et ord å si om selve hovedpunktet i mitt innlegg, brannforløpet og slokningsarbeidet.

TAUSHETSPLIKTEN

Først til påstanden om at § 4 i den tidligere Sjødyktighetsloven, som vi diskuterer her, ikke påbyr taushetsplikt. Ikke det? Det heter bl.a. i denne loven at: *Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn og personer som i henhold til første ledd benyttes under utøvelse av kontrollmyndighet, plikter å bevare taushetsplikt om det de får kjennskap til ved den kontroll de foretar i henhold til loven her.*

Da jeg første gang fikk kjennskap om dette i en telefonsamtale med en person i direktoratets juridiske avdeling, syntes jeg det var så oppsiktsvekkende at jeg i et brev til direktoratet bad om en spesifisering og fikk (27/4 1992) svar med bl.a. følgende opplysning:

Taushetsplikten er hjemlet i sjødyktighetsloven § 4 tredje ledd og videre under forvaltningsloven § 5 a.

Jeg vil også tillegge at jeg tidligere har forsøkt å få ut viktige dokumenter om et bestemt skip fra direktoratet, men fikk da beskjed av direktoratets juridiske avdeling om at man måtte spørre rederiet først! Etter klage til handelsdepartement fikk jeg imidlertid ut det aktuelle dokumentet.

SJØFARTSINSPEKTØREN

Så til påstanden om at sjøfartsinspektøren ikke deltok under sjøforklaringen i Göteborgs tingsrätt 15/7 1999. I protokollen fra sjøforklaringen under "Øvrige nærvarande" er følgende personer fra Sjøfartsdirektoratet og skipskontrollen listet:

1. Finn Paulsrud, sjøfartsinspektør, Oslo, nærvarande
2. Karstein Thingvold, sjøfartsdirektoratet, Oslo nærvarande
3. Kjell O. Salbu, skipskontrollen, Oslo, nærvarande

POLITI- OG PÅTALEMYNDIGHET

Videre om den bastante påstanden om at sjøfartsinspektørene aldri har hatt verken politi- eller påtalemyndighet. I sjødyktighetsloven § 17 heter det at:

Sjøfartsinspektøren har politimyndighet i anliggender som står i forbindelse med skips sjødyktighet, eller som kommer inn under denne lov. Kongen bestemmer hvorvidt sjøfartsinspektøren skal ha påtalemyndighet. Dog kan sjøfartsinspektøren ikke avgjøre spørsmålet om tiltale.

Videre om sjøfartsinspektørens plikter

ved sjøforklaringer:

I § 10 (310) heter det at: *En gjør oppmerksom på sjøfartsinspektørens plikt til i henhold til sjødyktighetslovens § 19 å medvirke til sakens fulle opplysning og hans rett til bl.a. å stille spørsmål til vitnene direkte eller gjennom rettens formann i henhold til § 310, jfr. § 303.*

Sjøfartsinspektør Paulsrud stilte flere spørsmål til vitnene i retten, bl.a. et noe fordekt spørsmål til vakthavende maskinist, om alarmskriveren i kontrollrommet også skrev "falske" alarmer (hvilket alarmskriver gjør). Dette var det eneste som ble sagt om det viktigste av alle beviser under hele sjøforklaringen. Hvorfor gjorde ikke sjøfartsinspektør Paulsrud sin plikt under sine forundersøkelser og sørget for at skriverrullen, som er skipets alarmlogg, ble sikret og lagt fram i retten som bevis, hvilket er nettopp det den er beregnet for. Brannen spredte seg ikke til kontrollrommet, og det ble ikke sagt noe i retten om at skriverrullen skulle være blitt ødelagt av andre årsaker. – Skriverrullen kunne ikke ha forsvunnet uten at så vel Paulsrud som skipsledelsen, og de øvrige to rettsdeltakerne fra Sjøfartsdirektoratet ville at den skulle forsvinne, og de må ha hatt meget spesielle grunner for dette. At skriverrullen heller ikke ble etterlyst av andre under sjøforklaringen tyder på manglende kompetanse hos rettens øvrige medlemmer.

OVERORDNEDE MYNDIGHETER

Jeg tviler ikke på at de overordnede myndigheter utøver den politiske kontrollen på en korrekt måte. Spørsmålet er hvem som bærer ansvaret der Sjøfartsdirektoratet svikter sin kontrollrende oppgave. Altså ikke den politisk/administrative, men den teknisk/rechtslige oppgaven. Hvilken handelsminister kan stille de riktige spørsmålene om dette? Sjøforklaringen etter brannen på Prinsesse Ragnhild var en rettskandale, hvor viktige beviser ble underslått og falske forklaringer ble avgitt. Saken

burde ettergranskes i alle detaljer av dertil kompetente instanser.

FORVALTNINGSLOVEN § 13

Gude mener jeg bør trekke tilbake påstandene om at denne loven bevisst skal ha vært benyttet for ”å dekke over noe, hindre noe eller på annen måte hindre åpenhet”. Mener han da at lovteksten ikke er laget ”bevisst”? Lovteksten levner ingen tvil om at nettopp dette er hensikten med denne lov, som lyder i sin helhet slik:

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med arbeidet eller tjenesten får vite om: 1. noens personlige forhold, eller 2. tekniske innretninger eller fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

Som synes er nettopp ordet ”hindre” brukt i lovteksten. Brudd på denne loven straffes etter Straffeloven § 121, som lyder slik:

Den som fortsettelig eller grovt uaktsomt krenker taushetsplikt som i henhold til lovbestemmelse eller gyldig instruks følger av hans tjeneste eller arbeid for statlig eller kommunalt organ, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

Jeg fastholder min påstand om at praktiseringen av denne lov i en næringsgren som skipsfarten, hvor man etterstreber internasjonal samordning i lovverket, er uheldig. Alle feil som blir begått, hvor alvorlige de enn måtte være, begått av hvem det måtte være, kan skjules i skyggen av denne lov. Legg så til at direktoratet sitter på et hundreårig arkiv med norsk sjøfartshistorie, som synes å være mer hemmelig en arkivet for de hemmelige tjenester. Altså finnes det intet offentlig innsyn i de maritime myndigheters arbeid. – Ikke en gang for pårørende etter omkomne ved forlis. Å praktisere en slik lov innen skipsfarten i et samfunn som kaller seg demokratisk er absurd, og er svært uheldig for sikkerhetsarbeidet, i det den preventive effekten av offentlighet, som både sjøfolk og andre kunne hatt nytte av, også blir borte. Og hva med publikum, passasjerene? Har ikke de også krav på å få vite hvordan det står til

med sikkerheten på fergene? Hele brannforløpet på Prinsesse Ragnhild, fra utkoplete varslingsfunksjoner til kaotisk og livsfarlige beslutninger av de ansvarlige ombord, kunne stå som skrekkeeksempel på hvor ille det kan gå når de mest elementære sikkerhetsrutiner svikter.

KOLLIDERENDE LOVER

Stortinget har nå vedtatt en ny lov, som skal beskytte ”varslere” mot represalier, men til hvilken nytte? Nylig fikk vi et eksempel på at skipperjustis fremdeles fungerer utmerket hvis man vil bli kvitt en besværlig person i Sjøfartsdirektoratet. Da en ansatt tok på seg ”varslerens” rolle og lekket ”hemmelige” opplysninger til media om noe i direktoratets saksbehandling, som han oppfattet som ulovlig, fikk han sparken på dagen av Gude. Det er imidlertid et spørsmål om ikke Gude forhastet seg her (under forutsetning av at det ikke er andre, interne lover som gjelder). Som vist ovenfor er det intet i straffeloven som hjemler *avskjed* for ”forbrytelse” mot denne lov. Det er vanskelig å se hvordan man har tenkt seg en ”varslerlov” skal kunne fungere etter intensjonene, så lenge Sjøfartsdirektoratets ansatte er underlagt en slik lov som 2. ledd i forvaltningslovens § 13.

MOTIVET

Gude skriver:
”(…) det er nærliggende å tro at det ligger andre motiver bak enn å fremme eller nevne hva ulykken faktisk medførte, nemlig en bedring av sjøsikkerheten. For hva var det som kom ganske raskt etter ulykken? Jo, et særnorsk krav den gangen, men like fullt krav om punkt-slukkesystem for separatorrom, kjeler og maskintopper – et krav det tok mange år før IMO og EU kopierte.”
Selvsagt har jeg andre motiver. Nye tiltak er vel og bra, men jeg er ikke her for å kommentere nye tiltak. Brannsikringsloven er fullt ut tilstrekkelig for å hindre slike ulykker som brannen på Prinsesse Ragnhild, under forutsetning av at skipets varslingsutstyr, tekniske utstyr for øvrig, og kontrollrutiner fungerer som de skal.

Dessuten er dette et utmerket eksempel på hvor dypt Sjøfartsdirektoratet er sunket i korrupsjon. Her forsøker Gude seg på å lede oppmerksomheten bort fra det saken dreier seg om, nemlig selve brannen og fremhever i stedet hva som er

gjort *etter* ulykken i stedet for å forklare årsaken til- og sannheten om selve ulykken, slik at skyldspørsmålet kan klarlegges hinsides all tvil.

Årsaken til brannen på Prinsesse Ragnhild og det dramatiske brannforløpet er ikke rettslig fastslått. Det er interessant at Gude nevner slukkesystemer for kjeler spesielt. Det er ingen ting i *sjøforklaringen* som tyder på brannen startet i kjelerommet. Derimot har jeg i mitt innlegg i juni påpekt muligheten for at brannen kan ha startet i kjelerommet og ikke ved en brennstofflekkasje på styrbord hovedmotor, som det ble fremhevet i *sjøforklaringen*. (Mer om det i mitt andre innlegg i dette nr.)

Dette kunne lett avgjøres hvis man hadde tilgang til skriverrullen for alarmskriveren, som bør ha registrert både tid og sted for de innledende alarmer.

Nye lover for punkt-slukkesystem for kjeler ut over det som allerede bør ha vært montert på Prinsesse Ragnhild stiller jeg meg undrende til. I Brannsikringsloven, Generelle bestemmelser § 22, heter det at:

Passasjerskip over 300 tonn skal i maskin- og kjelerom være beskyttet med fastmontert slokningsanlegg som angitt i § 8, Som lyder slik: Hvor det i henhold til § 22 (...) kreves fastmonterte slokningsanlegg med gass (Co2) skal disse være i overensstemmelse med § 5 i forskrifter av 17. juni 1986 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikringsloven (SOLAS – 1974).
Dessuten skal kjelerommet ifølge de samme lover være utstyrt med transportable Co2- apparater.

HAVARIKOMMISJONEN

Forvaltningsloven gjelder ikke bare for Sjøfartsdirektoratet, men også for den nyoppsatte (1/7 2008) statlige havarikommisjonen for transportsektoren, så vel som for den maritime delen som for luftfart, tog- og veitrafikk. I tilfelle av en større ulykke i hvilken som helst transportsektor, hvor menneskeliv er gått tapt, plikter altså også kommisjonen å hemmeligholde opplysninger om så vel ”personlige forhold” som ”tekniske innretninger eller fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår”.



Hva hendte på Prinsesse Ragnhild?

Som nevnt i tidligere innlegg i Dråpen kom ikke sannheten om brannen på Prinsesse Ragnhild fram under sjøforklaringen i Göteborgs tingsrett i juli 1999. Ved å granske forskjellige vitnemål i retten og sammenlikne det med vitnemål fra besetningsmedlemmer som ikke fikk forklare seg i retten, kan man imidlertid få fram en hypotese om et hendelsesforløp, som ikke stemmer overens med det som ble fastslått av retten. Av sjøforklaringen synes det å ha vært svært viktig å få brannen koplet til en lekkende brennstoffslange på styrbord hovedmotor, og at brennstoff har sprutet ut over hete eksoskanaler, som er en "tradisjonell" brannstifter i maskinrom, men som neppe var årsaken til denne brannen.

AV JOHN N. OMARK

PROTOKOLLEN

Rettsprotokollen fra sjøforklaringen, som er på flere hundre sider, bærer preg av gjensidig språklig forvirring og uklare tale, som i seg selv gjør denne sjøforklaringen til en farse, som i en hvilken som helst

tingrett i en hvilken som helst annen sak, ville blitt forkastet av høyere instanser. Dokumentasjonen foregikk med bandopptak, men når dette skulle omsettes i skriftlig form viste det seg at mye av det som ble sagt ikke var kommet med på bandet, og blir i protokollen benevnt som "ohörbart". Under dokumentasjonen fra avhørene har protokollskriveren som ble satt til å

tyde dette sett seg nødt til å ta følgende forbehold:

"I uppfattade delar från fonogram rett utskrift intygar. Enligt uppdrag: Underskrift.

VAKTHAVENDE SMØRER

Det var som vanlig vaktavløsning i maskinen ved midnatt, og verken maskinisten eller smøreren som kom på vakt merket noe uvanlig på sine avløsningsrunder. Etter at avløsningen var over, satte maskinisten seg i sin stol i kontrollrommet – der han ble sittende – og smøreren gikk rutinemessige brannrunder, vasket arbeidstøy i et "pauserom" ved siden av kontrollrommet. Da klokken var 0145, og smøreren var ferdig med en "peilerunde" gikk han igjen in i pauserommet, og han hadde nettopp satt seg ned da maskinisten kom løpende og ropte at det var brannalarm. Retten holder seg til en varsling som er notert i dekkssdagboka kl. 0155. Maskinisten tok så smøreren med og åpnet en dør inn til maskinrommet, og smøreren forklarer at han så tydelige gnister i forkant av styrbord

motor. På spørsmål fra retten om omfanget av brannen svarer smøreren at det var ca. to meter høye flammer.

At maskinisten måtte løpe ut i pauserommet for å varsle smøreren, betyr at alarmklokkene i maskinrommet må ha vært avslått. Hadde den automatiske varslingen vært inne, ville smøreren selv hørt alarmen.

VAKTHAVENDE MASKINIST

Maskinisten forklarte at det ca. kl. 0200 gikk en brannalarm som han "kvitterte ut". Hva denne utkitteringen gikk ut på er det vanskelig å si uten å kjenne systemet, men sannsynligvis ble alarmen fra et punkt eller en "sløyfe" sperret i avslått stilling, og neste alarm ville da ha kommet når røyken eventuelt nådde andre varslere. Dvs. alarmen gikk i panelet i kontrollrommet, men altså ikke i klokkene, som nevnt må ha vært avslått. Etter flere slike alarmer, som han kvitterte ut, sprang han ut i maskinrommet og oppdaget da brannen i styrbord motor, men han nevner ingen ting om gnister. Så sprang han tilbake til kontrollrommet og ringte maskinsjefen. Deretter ringte han til broen og varslet brannen, hvilket betyr at alarmen både i innredningen og på broen også må ha vært avslått. Det er "rutine" at de to sistnevnte alltid er avslått på passasjerskip, slik at mannskap og passasjerer ikke skal bli forstyrret av falske alarmer.

VAKTHAVENDE STYRMANN

Vakthavende styrmann kommer med en forklaring som ikke stemmer med maskinistens. Han forklarer at brannen først ble varslet i brannsentralen på broen kl. 0155. Det kan den ha blitt, men da kun med et lite lyssignal i selve sentralen, som styrmannen ikke ser hvis han er opptatt med navigeringen. Han sier da også i sin forklaring at da klokken var "lite över två" gikk han bort til "panelen" (brannsentralen) og oppdager at det var brannalarm i maskinen, og at han ringte maskinen og fikk da vite av maskinisten at det brant på styrbord hovedmotor. Retten gjør intet forsøk på klargjøring av disse avvikene. I rettsprotokollen lyder dette slik:

Rettsordføreren (Ordf): *Det är antecknat att det var 0155 detektoren varslet om brannen då? Vakthavende styrmann (B): Ja. Ordf.: Vad gör du då? B: Då åker jag bort så jag kommer bort till telefonen. Så ringer jag maskinen upp. Det gick väldigt snabbt och raskt. Ordf.: Det är till maskinen du ringer då? B: Ja. Då fick jag besked om att det var full fyr på styrbord huvudmaskin. Ordf.: Vem är det som ringer? Är det (her er innført maskinistens navn) kanske? B: Ja, vakthavende maskinisten ringer jag upp i kontrollrummet.*

Når det gjelder varslingen i sentralen på broen, kan det også 0155 kommet inn alarmer, men som ikke ble oppdaget av vakthavende styrmann. Det var neppe noen tidsangivelse koplet til denne indikasjonen. Dette tidspunktet må da være valgt i etterhånd for å tilpasses den aktuelle situasjonen. Heri ligger faren ved å ha alarmklokkene på broen avslått, liksom det viser at sikkerheten på passasjerskip ikke er den man forsøker å gi inntrykk av.

KAPTEINEN

I sin forklaring angir kapteinen at han ble vekket "ett par tre minuter över två". Det framgår videre at brannalarmen for mannskapet ble slått på kl. 0220, anslagsvis 20 minutter etter at brannen ble oppdaget i maskinen og at alarmen i passasjeravdelingene ble slått på kl. 02 54, anslagsvis 54 minutter etter.

Som nevnt var det store problemer med både språk og røstnivå under sjøforklaringen, men det var ikke nok med det. Etter at protokollen var ferdig skrevet og ble sendt til partene for justering, har kapteinen en bemerkning som gjør denne saken enda mer merkverdig. Han "justerer" protokollen ved å komme med en ny opplysning, der han rett og slett forandret tidspunktet for den alarmen i sentralen på broen. I tillegg til en justering angående utsetningen av livbåter og flåter angir han at: "vad som införts (i dekkdagboken) som kl 01.55 kan ha inträffat kl 01.45". Om ikke annet, så gir dette en indikasjon på at det kan ha kommet inn alarmer til brannsentralen på broen før 0155. Disse alarmene ville også ha kommet i alarmpanelet i kontrollrommet i maskinen og blitt skrevet ut på skriveren.

SIKKERHETSSJEFEN

Skipet hadde en egen sikkerhetssjef, som hadde til oppgave å holde sikkerhetsutstyret i orden og å lede de forskjellige lagene under brann. Han sier i sin forklaring at ett av brannlagene startet "innsatsen från pannrummet (kjelerommet). Til dette spør Ordf.: *Vad skulle dom göra? Sikkerhetssjefen (G): De skulle ... ohörbart... och starta innsatsen där. Ordf.: Hadde man fått reda på att det var flammor? Fanns det eld eller var det något skäl till att vare just där? G: För mig var det rapporterat om flammor (...). Ordf.: I pannrummet, skulle det kommit eld i pannrummet också? G: Ja, den beskeden fick jag nere på bildäcket.*

HYPOTESE

Det er altså klart at vakthavende maskinist registrerte flere brannalarmer på alarmpanelet, og alle disse må også ha blitt nedskrevet på alarmskriveren med klokkeslett og alarmpunkt. Ut fra alt som er kommet fram om brannen er det sannsynlig at den

startet i kjelerommet, som er på dekk 6, hvor en større oljelekkasje må ha blitt antent.

Tidspunktet for den første alarmen ville vært enkelt å fastslå av alarmskriveren, men problemet er at skriverrullen er borte, og den ble heller ikke lagt fram i sjøforklaringen – hvor den heller ikke ble etterlyst. Rederiet og Sjøfartsdirektoratet må i samråd ha konstruert en bortforklaring av brannforløpet, og grunnen til dette må være at det tok så lang tid før den ble oppdaget, altså ikke før den hadde spredd seg ned til maskinrommet. Gnistingen smøreren så på styrbord motor kan ha kommet fra olje som rant fra kjelerommet ned gjennom eksosjakten og ned på den hete eksoskanalen på styrbord motor. Alt tyder på at så vel kjelerommet og tilgrensende rom som hele eksosjakten var utbrent da skipet gikk fra Göteborg til verksted i Hamburg for reparasjon.

At alarmklokkene i maskinrommet blir holdt avslått er et brudd mot alle regler. Hvis de hadde vært innkoplet hadde også smøreren hørt den første alarmen, og rutinen ville da vært å gå til kontrollrommet, se hvilket alarmpunkt det gjaldt og gå dit og kontrollere. Var det i kjelerommet måtte han tatt heisen opp til dekk 6 for å kontrollere der, og dette kunne ha avverget det voldsomme brannforløpet. For øvrig finnes det opplysninger om at folk som oppholdt seg på dekk i den aktuelle tiden oppdaget røyk i kjeleområdet "ca. kl. 0130". En av disse varslet da også broen pr. telefon. Detektorene varsler ikke bare flammer, men også ved den minste røyk- eller gasslekkasje, og hvis det er mye slike lekkasjer rundt omkring vil det ustanselig komme falske alarmer, som vil virke forstyrrende i enhver sammenheng, og forsløvende i lengden. Her kan det over lengre tid ha utviklet seg en sløvhetskultur, hvor man i stedet for vedlikehold og tetting av lekkasjer har vært "nødt" til å holde alarmklokkene avslått.

HVEM HAR ANSVARET?

Brannen på Prinsesse Ragnhild og sjøforklaringen deretter, vitner om svikt i alle ledd: I rederiet, hos de ansvarlige ombord, i Sjøfartsdirektoratet, hos politiet i Göteborg og til slutt i sjøforklaringen i Göteborgs tingsrett, som synes å ha manglet den kompetanse som skulle til for å plukke i stykker rederiets bortforklaringer.



Hedres den som hedres bør

På Senter for seniorpolitikk (SSP) sine sider (www.seniorpolitikk.no), kan man lese at Aker Stord er tildelt "Årets seniorinitiativ 2008"

I begrunnelsen står det blant annet:

"Årets seniorinitiativ 2008 tildeles Aker Stord AS fordi bedriften vektlegger utvikling og vedlikehold av kompetanse i sin seniorpolitikk og viser gjennom dette god ledelse. Godt voksne medarbeidere representerer en verdifull ressurs som Aker Stord AS ønsker å beholde, sier Åsmund Lunde, direktør i SSP."

Som man forstår er dette på land. Til sjøs opplever vi det motsatte. Der er man for gammel når man passerer 62 år. Forstå det den som kan.

Som vi har beskrevet før, har FFFS vært nødt til å gå til rettsak for medlemmer som er fylt 62 år, og er oppsagt på grunn

av alder. De blir med andre ord behandlet motsatt av sine kolleger på land.

Hvordan er det mulig å forskjellsbehandle to arbeidsgrupper på en slik måte? Vi tror svaret ligger i at verken forbund eller arbeidsgivere bryr seg, samt at sjømannslovens § 19 tillater det. Vi vet at myndighetene oppfordrer arbeidstakere på land til å stå lenger i arbeid. Til sjøs er dette umulig på grunn av lovene.

Det er i alle fall ingen medisinsk grunn for at sjøfolk skal settes på land så tidlig. Det forklarte Emmie Knutzon ved sjømannslegekontoret i Bergen under rettsaken i Skien.

Hun kunne fortelle at det var flere yngre som mistet legeattesten enn eldre sjøfolk. Til tross for urimelig praksis, samt god helse blant eldre sjøfolk, tapte vi saken. Vi fikk rettens sympati, men ikke medhold. Saken er anket til høyesterett.

FFFS vil herved utfordre rederne til å gjøre det samme som Aker Stord AS, ta vare på senioren. Ta vare på kompetansen og erfaringen de eldre sjøfolkene besitter. De er mindre syke, de er vant til hardt arbeid og har en stor yrkesstolthet. De har fremdeles mye å tilføre yrket, ikke minst i opplæringen av yngre sjøfolk. Og det vet vi at Norge og skipsfarten trenger.

LRV

Nettolønn til alle

Hvorfor er det bare noen få fartsområder som har nettolønn?

Er ikke alle som seiler likeverdige?

Hvorfor er det bare noen fartsområder som skal vernes?

Er det noen interesser som har bedre lobbyister enn andre?

Nå må det være på tide at myndighetene tenker helhetlig og fokuserer på skipsfarten/fiskeindustrien som et hele, ikke fraksjonert som er gjort hittil.

Det skaper bare en ting, nemlig ufred og dårlige samarbeidsforhold.

I disse miljøtider er det komplett umulig å forstå at all transport skal gå på land. Veiene er dårlige, og alle trailerne forurenser mer enn trafikken på sjøen gjør. Man kan frakte mye mer pr. enhet på sjøen enn man kan på veien, og man sparer med andre ord miljøet.

Det er en vinn- vinn- situasjon om man innfører nettolønnsordning: Miljøet vinner, tettheten på veiene vil avta og staten sparer penger. Skipsfarten får bedre vilkår og vi sikrer arbeidsplasser i distriktene hvor flesteparten av sjøfolkene bor. Samtidig tar man vare på kompetansen til sjøs. Det blir mulig å ha norskregistrerte skip i kystfart. Det er ikke med lett hjerte at redere må flagge ut og ta inn utenlandske sjøfolk. Sjøfolkene er sikkert dyktige nok, men de kjenner ikke kysten slik norske sjøfolk gjør.

LRV

Human factor

Hver gang det blir skrevet om ulykker og sikkerhet kommer det frem at 80 til 85% av alle tilfellene skyldes menneskelig svikt. Det er i realiteten 100%. Mennesker har vært involvert i alle prosessene fra tegnebrettet til at Kapteinen står på broa og styrer fartøyet. De er komponenter i kompliserte system på lik linje med alle andre komponenter og feiler fra tid til annen. Problemet er at vi ser på mennesker som individ med evne til å tenke og å ta beslutninger og det vil si at når vi gjør feil må det være gjort delvis med vilje. Når noe går galt må en person stå til ansvar for det som skjedde og straffes.



Artikkelforfatter Tor Krokstad

I et papir som ble publisert av Southampton Solent University – Warsash Maritime Centre, tar de for seg det såkalte "non-technical skills"området eller det som er det menneskelige elementet. Her blir det gjort klart at dette er et område som er blitt forsømt i den maritime industrien og er definitivt underutviklet.

Alle vet at de fleste fartøyene i dagens flåter er høyt automatiserte og kompliserte miljø som gjør det umulig for et menneske å forholde seg til alt som foregår. Det betyr at når vi tar en beslutning så vil den bli basert på fragmenter av en situasjon fordi vi har en begrenset evne til å registrere og oppfatte alle forholdene som har betydning.

Det er ikke noe problem for en sjømann å vurdere hvordan et hydraulikk-system fungerer. Det er et mekanisk system som har noen komponenter hvor alle må virke for at systemet skal gjøre jobben. For en person som kjenner dette hyd. systemet er det ikke noe problem å analysere hva som er feil dersom noe galt oppstår og erstatte den relevante komponenten med en ny.

I dag er det dessverre ikke så enkelt. Et hyd-system overvåkes og opereres av en datamaskin som er koblet sammen med andre system slik som navigasjon, drivstoff, generatorer osv. Denne datamaskinen er koblet til andre datamaskiner

om bord som har noen andre funksjoner og til sammen bestemmer de hva slags informasjon besetningen skal få. Det finns ikke et menneske som kan si med sikkerhet at informasjonen som gis er riktig fordi vi ikke er i stand til å vurdere om datamaskinene gjør det de skal eller om den har alle parametrene som den må ha for å gi korrekt informasjon. Et annet problem er grensesnittet mellom bruker og maskin. Hvor logiske er systemene som gir besetningene informasjon i forhold til de begrensningene vi har som mennesker?

I dokumentet fra Warsash Maritime Centre er det gjort en analyse av noen hendelser hvor det menneskelige element er av betydning. Et par av de tingene som kom frem var manglende situasjonsforståelse og dårlig kommunikasjon.

Når vi ser på graden av automatisering og nivået på teknologien er det helt naturlig at menneskene som opererer i disse miljøene mangler situasjonsforståelse. Hvis man har dårlig forståelse for situasjonen hvordan skal man da forvente god kommunikasjon? Dette illustrerer hvor nødvendig det er å ta for seg menneskelige begrensninger og hvordan vi fungerer i kompliserte miljø både når det gjelder trening, design av bro og system, forvaltning av regelverk og ikke minst i driften av rederiene.

I skrivet fra Warsash Maritime Centre kommer det frem at 4,5 % av ulykkene kan tilskrives organisatoriske faktorer. Dette er tankevekkende fordi det gir et bilde av at det organisatoriske ikke blir godt nok vurdert under etterforskning av hendelser. Organisatoriske forhold har enorm innflytelse på hvordan det operative nivået fungerer, dersom man ignorerer dette i arbeidet med sikkerhet kan man ikke forvente noen forbedring i ulykkestatistikken.

Broa på båten er det siste filteret før det går galt dersom de som arbeider der ikke har forutsetninger for å gjøre jobben sin, er ulykken et faktum. Å gi dem skylden gir ingen mulighet for at sikkerheten skal bli bedre. Selv om det gikk galt på broa kan årsaken ligge langt bak i systemet, men de forholdene vil ikke bli avdekket fordi man med lethet kan tilskrive ansvaret til offiserene om bord. Dette betyr at man har "skjult" de virkelige årsakene.

Jeg vil til slutt sitere prof. Michael Barnett ved Warsash Maritime Centre; "the application of our knowledge concerning human performance, and the factors that shape and influence it, remains relatively neglected and certainly unexploited in the safe conduct of maritime operations."

God Jul.

www.fffs.no – info@fffs.no

Brev sendt til Arbeids- og inkluderings Dep.

26.09.08

JAN-ERIK STØSTAD

Viser til e-meil fra Janne Issa 17.09, og vil tilføye litt om Felles forbundet for sjøfolk (FFFS), en politisk uavhengig organisasjon for ansatte til sjøs.

Grunnen til at vi stiftet forbundets forjenger, Seilende Oljearbeideres forbund (SOF), var at vi ikke fikk gehør hos de forbund som tradisjonelt har representert sjøfolk. SOF ble stiftet for de sjøfolk som arbeider innen oljesektoren, og ble erstattet med FFFS etter landsmøtet i 2004. Grunnen var at alle andre fartsområder også ville ha et forbund, som beviselig arbeider for sjøfolk.

Etter hvert som vi arbeidet og fikk flere medlemmer, fikk vi også flere meldinger om hva de andre forbundene gjorde/ikke gjorde. Tilliten til de tre tradisjonelle forbund var sterkt svekket i alle fartsområder, de følte også at de var redusert til melkekyr, som bare hadde en oppgave, nemlig å sørge for at forbundene fikk penger i kassen.

Som et relativt lite forbund føler vi, at når vi har hatt mer en 500-600 saker for medlemmene, hvor flere har blitt advokatmat samt rettsaker, mener vi at det er noe som er fundamentalt galt.

Det fundamentale vet vi ligger i at sjøfolk har et annet lovverk enn ansatte på land. Forskjellsbehandlingen blir bare større når man blir tvangstrukket for kontingent til forbund man ikke ønsker å være tilsluttet.

Når det hevdes at Arbeidsmiljøloven og Sjømannsloven er harmonisert, hva gjelder oppsigelsesvern, er dette langt fra rettspraksis. Sjøfolk har gjennom praksis, vist

seg å ha et mye dårligere vern enn sine kolleger på land.

Bruken av vikarbeid på land er også strengt regulert, til sjøs derimot er dette et stort problem. På en av Color lines ferger vil de ha ca 40 vikarer, bare denne helgen (19-21.09-08). Vikarene er til overmål bare mønstret for en tur eller et skift om gangen. Dette har vært og vil fortsatt være et stort problem for folk på korttidskontrakter.

Vi har ført sak for folk som på grunn av denne kontraktstypen ikke får sykepenger under sykdom. Dette fordi de ikke har tjent opp nok poeng til å komme inn under trygdeloven. Rederiet sparer også på å ikke betale for de første 16 sykedagene de er pålagt av loven. Dette er en praksis som er godkjent av de andre forbundene. Dette er ikke å bruke medarbeidere, men å misbruke dem.

P. t har vi en rettsak mot Norsk Sjømannsforbund (NSF), og en sak mot rederiet Nye Kystlink, begge sakene er etter vår og våre advokaters mening, brudd på menneskerettighetene.

Vi har gått til sak på vegne av tre av våre medlemmer på grunn av ulovlig, i våre øyne, inngripen i deres lønninger. Nemlig tvangstrekk av kontingent, de arbeider alle på skip i NIS registret.

Den andre saken gjelder to medlemmer som ble oppsakt på grunn av alder.

I følge Sjømannsloven, kan arbeidsgiver si opp medarbeidere ved fylte 62 år. Dette er ikke et krav, men kan tolkes som om det er slik (se Sjømannsloven § 19). § 33 i samme lov forbyr diskriminering, men det ble ikke vektlagt i Skien tingrett.

Vi har derfor anket Nedre Telemark Tingsretts dom til Høyesterett.

Der kommer også saken om tvangstrekk opp den 4-5 november i år. Det er et stort paradoks at friske arbeidslystene mennesker med legeattesten i orden, er for gamle ved fylte 62 år, når vi vet at regjering og storting går inn for at alle eldre blir oppfordret til å stå lengst mulig i arbeid.

Over har vi beskrevet to av sakene som er i rettssystemet, videre har vi flere saker som kommer opp innen kort tid.

Disse sakene er bare toppen av isfjellet, langt de fleste saker løser vi i form av telefoner/brev til arbeidsgiver. Hjelper ikke det må vi involvere advokater.

Om Sjømannsloven ble erstattet med Arbeidsmiljøloven, ville mye vært gjort, men så lenge den tillater praksisen med tvangstrekk i NIS registeret, hvor NSF alene tar inn ca 30 millioner kroner i året og de andre to noe mindre, vil vi ikke få noen støtte fra den kanten.

FFFS forventer at den politiske ledelsen tar dette på alvor og får dette opp på et plan det fortjener. Sjøfolk er ikke en pariakaste som man kan skalte og valte med som man vil. Vi forlanger likhet for loven.

Hadde vi hatt upolitiske forbund, som gjorde det medlemmene har gitt dem mandat til, nemlig medlemspleie, hadde det ikke vært nødvendig med et nytt forbund som FFFS.

Du kan lese mer om FFFS om du går inn på hjemmesidene våre; www.ffffs.no
Du kan også nå meg hele døgnet på telefon 908 97 073

Med vennlig hilsen FFFS
Leif R. Vervik
formann



Ilfoto: FFFS



DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENT

Fellesforbundet for sjøfolk
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Deres ref

Vår ref
200804711

Dato
08.10.2008

Informasjon om Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS)

Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) viser til e-post av 26. september i år i forbindelse med Janne Issa's henvendelse til statssekretær Jan-Erik Støstad. AID har oversendt saken fra Issa til Nærings- og handelsdepartementet (NHD) som rette fagdepartement. Informasjonen fra FFFS sendes dermed også til NHD som rett departement.

Med hilsen


Ragnhild Nordaas (e.f.)
avdelingsdirektør


Tanya Marie Samuelson
seniorrådgiver

Postadresse

Kontoradresse

Telefon*

Saksbehandler

Org. nr.

Telefaks

Mine betraktninger om saken hvor tvangstrekket ble erklært ulovlig i Høyesterett

Med gårsdagens dom, har nå Høyesterett satt endelig punktum for en ordning som dermed har vært ulovlig i mer enn 30 år. I domslutningen punkt 1, skriver Høyesterett at trekket som gjøres etter NIS- avtalens § 15 er ulovlig og at FFFS sine medlemmer som frontet saken har krav på å få penger som de har innbetalt til NSF tilbake til og med høsten 2006. Dette gjelder også alle andre som ikke er medlemmer i de tre andre forbundene og som er tvangstrukket mot sin vilje.

Før jeg går inn på noen prinsipielle sider av dommen, vil jeg berømme FFFS medlemmene Elin Tåsås, Reidar Bale og Øyvind K. Andersen som med genuin og iherdig støtte fra FFFS, har tatt opp denne kampen. Deres innsats har nå resultert i at alle arbeidstakere i dette landet har fått et sterkere og klarere beskyttelsesvern i forhold til organisasjonsfriheten. Veien har ikke vært lett. Dette har vært Davids kamp mot Goliat og vi led nederlag i både tingrett og i lagmannsrett. Vi har imidlertid hatt klokkeetro på at dette skulle gå vår vei til slutt. Vi var forberedt på å ta saken hele veien til Strasbourg, men det slipper vi nå. Denne saken er derfor et godt eksempel på at det nytter selv om man føler man står overfor en mektig motpart. All ære til dere som har vist vei for andre.

Slik jeg ser det, kan alle, også de som har bostedsadresse utenfor Norden, og som har blitt trukket mot sin vilje kreve tilbakebetalt beløp innenfor de rammer som settes i foreldelsesloven. De tre organisasjonene kan ikke lenger ulovlig trekke uorganiserte/ medlemmer i andre forbund for tariffavgift (les kontingent). Slik jeg også ser det, er det en rekke signaler som Høyesterett setter ut som er svært viktige.

Dommen er svært gledelig for den slår fast en sterk beskyttelse av den negative organisasjonsfriheten som alle arbeidstakere i dette landet nå vil kunne nyte godt av. Derfor er særlig premissene 55 til 57 i dommen viktige og av meget prinsipiell karakter. Dette leder frem til domskonklusjonen hvor Sjømannsforbundet er uberettiget til å foreta dette trekket overfor alle sjøfolk som ikke vil stå i NSF, NSOF og DNMF.

Dommen sier klart at tvangstrekket som NSF har bedrevet i alle år er ulovlig. Dette er en praksis som har vedvart i minst tretti år. Det betyr i klartekst at alle som blir trukket i sin lønn mot sin vilje umiddelbart kan kreve dette stoppet. Det er en oppgave for rederiene å sørge for at tvangstrekket umiddelbart opphører, men det er også viktig at de som fortsatt føler seg tvangstrukket sier i fra med å vise til denne Høyesterettsdommen.

Norske og utenlandske arbeidstakere til sjøs, må selvsagt selv bestemme hvem de vil og om de vil betale inn til en fagforening de ønsker å være tilknyttet.

Jeg har selvsagt lagt merke til at NSF forsøker å bagatellisere dommens utfall. Det er det ingen grunn til. NSF har altså bedrevet en uberettiget praksis i årevis, som har fått den konsekvens at mange sjøfolk uberettiget er blitt fratrukket lønn. Høyesterett gir da også ualminnelig kraftig kritikk til den måten NSF har håndtert sine regnskaper.

I punkt 56 i dommen står det:

”Avgiften blir ikke holdt atskilt fra forbundets øvrige midler og det er ikke mulig å etterprøve hvorvidt avgiften blir brukt til å kontrollere at arbeidstakere som ikke er organisert i NSF, får tariffestede lønns- og arbeidsvilkår.

Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid. Det er fagforeningen som må sørge for å legge opp regnskapene slik at det er mulig



Marius Reikerås

å foreta den nødvendige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter blir avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget denne.”

Etter at Høyesterett har slått fast at avgiften (kontingenten) er ulovlig, og har vært det i alle disse årene, synes jeg det er påfallende og beklagelig at NSF nå signaliserer at de vil finne nye måter å tvangsinnrive tariffavgift. Dersom det skjer, vil FFFS aksjonere på nytt. Men, det er å huske at denne dommen er endelig med det resultat at trekket er ulovlig og skal avsluttes umiddelbart.

Vi skal prise oss lykkelige for at vi vant, ellers ville konsekvensen antakelig vært at mange uorganiserte både på land og sjø, ville blitt tvangstrukket til et eller annet LO forbund i fremtiden.

Jeg ønsker alle lesere av ”Dråpen” lykke til videre og FFFS lykke til i sitt standhaftige arbeid med å fortsette å demokratisere og bedre forholdene til sjøs til fordel for den enkelte sjømann. Det er nok av oppgaver å ta tak i.



Å GJE KLEM

Det sko ver et fint selskab, og me hadde fine kler på osser. Me va tidlig ut, og de fyste så kom. Ittekvart seig der inn flerne andre, enslige og par. Kordan ska eg helsa på disse folkå?

Eg e ikkje flinke te å helsa. Eg har aldrig vært det. Eg vil helst bare vinka, på avstand. Eg kan te nød ta folk i håndå, og sei ka eg hette. Uden å oppfatta ka modparten hette. Men eg komme aldrig te å ble vande med det å gje, eller få, ein klem.

Eg komme fra et pietistisk hjem kor kroppskontakt blei sett på som någe simpelt, ukristelig og mesten seksuelt. Far min helste, hvis han va nødt te det, på armlengdes avstand, kjapt og effektivt, og sa "Ingvald Torkelsen" høgt og tydeligt. Ferdigt med det. Far min grua seg i mange månar te fyste juladag då han måtte helsa på tante Olga. Hu sko alltid gje han ein klem, og det syns han va unaturligt og ekkelt.

Eg e litt lige far min. Sjøl om eg vett det kan ver varmt og godt med ein klem, så får eg det liksom ikkje te. Det bler ikkje naturligt. Her kom der dettandes inn øvestrømmmande festlige par med armane rett ud i veret. Det e greit nok med mennene, de ska du ikkje klemma på. Då e du homo. Og det e eg ikkje. Ennå.

Men det e liksom blitt vanligt, og det forventes av deg, at du ska klemma på disse damene. Korfor det? De har jo mennere, de fleste av de, så de kan klemma på, hvis de syns det e så viktig.

Eg vett aldrig om håvet mitt ska te venstre eller te høyre for håvet te denne damå. Så aen kver gang bler det mesten som når Mr. Bean ska helsa på Dronningå. "Har du knust nasen?" "Ja, eg helste på Per Inge." Dessuden vett eg ikkje kor lenge eg ska holda og klemma, om eg ska klappa de på ryggen, eller om eg ska sei någe te de mens eg holde rundt de. "Eg ser du har lus du óg." "Gratla med nye parykk."

Det versta e at de siste årå har de begynt å kyssa i tillegg. Det e ikkje bare det at eg må holda rundt et kvinnemenneske, men her der va damer så kyste meg på kinnnet. E ikkje det perverst? Akkorat så de plutseligt har blitt italienare eller spanjolar. Det e blasfemisk, midt i Stavanger, i begynnelsen av et selskab, å begynna og klina med folk du mesten ikkje kjenne. Kordan ska det enda? Og fem år tror gjerna mannfolkå at de e fra Russland, og då bler me homoar adle isamen.

Det va lettare før, med helsing på armlengdes avstand.

FFFS tar de seilende på alvor

Skal sikkerheten på kysten baseres på basarer og åresalg?

Eller har staten også et ansvar?

Grunnen til at vi stiller spørsmålet er at etter at staten fratok NSSR (Redningsselskapet) automatinntektene har de ikke fulgt opp med tilsvarende overføringer. Tvert i mot har overføringene blitt mindre. Hvorfor er ikke Nettolønnsordningen innført også i NSSR? Nettolønnsordningen er heller ikke innført i flere andre fartsområder. Hvorfor?

Når det gjelder landbruksoverføringene er ikke staten så kreative som innen sjøfart. Der får man støtte enten man har en liten, mellomstor eller stor gård. Der har man fritak for drivstoff til landbruksmaskiner, utgifter til driften og mye mer.

På den andre siden blir skipsfarten tilgodesett med nye og finurlige skatter og avgifter.

Vi vet at et av regjeringspartiene ikke har noe til overs for redere, og i tillegg skal dette partiet bestemme over den norske økonomien, da har man grunn til å frykte for skipsfarten og sikkerheten langs kysten.

Overfor en humanitær organisasjon skulle man nesten tro at staten ville vise storsinn med hensyn til skatter og avgifter, men nei, det gjør den ikke. Her skal man skattes i hjel. Klarer man ikke å drive etter strenge økonomiske retningslinjer, får man legge ned med de fatale følger det kan få.

Om nettolønnsordningen ble innført i Redningsselskapet, på lik linje med det som er i noen få andre fartsområder, er vi sikre på at det ville bli sett på med positivitet i alle lag av folket. Vi tror ikke regjeringen hadde fått pepper fra noen kant.

Redningsselskapet er hver dag med på å opprettholde sikkerheten langs vår lange

kyst. Det vet alle som ferdes på sjøen, både norske sjøfolk og fiskere, fritidsbåtk brukere og utenlandske sjøfolk. Trygghet betyr også at staten vil kunne spare millioner av kroner på at Redningsselskapet er på vakt og kan yte assistanse på kort varsel når uhellet er ute. Det være seg miljøforurensing eller berging av materiell og menneskeliv.

Når vi skriver det i den rekkefølgen er det fordi vi tror at det er slik regjeringen tenker, miljø er in for tiden. Her har FFFS en annen prioritering enn staten, vi mener at det først dreier seg om menneskeliv, store materielle verdier samt miljø.

Man kan ikke stole på at basarvirksomhet og snille mennesker skal overta statens soleklare plikt. FFFS mener at som en håndtrekkning og støtte til NSSR må man innføre nettolønnsordningen.

LRV

Referat fra en fotballkamp

Brann spiller borte mot real Madrid, Real tar snart ledelsen to null etter første omgang. Etter samling i garderoben kommer Brann ut på banen med fornyet tillit til seg selv og vinner til slutt tre to. Seieren er et faktum. Etter kampen sier treneren til Real at de tapte bare litt, grunnen til at de tapte ligger hos linjedommerne. Problemet for Real er at alle poengene likevel gikk til Brann.

Om vi sammenligner resultatet med det FFFS fikk i høyesterett, der to av fem dommere ikke var enig med resten, gikk seieren allikevel til FFFS.

NSF hevder i ettertid at de ikke hadde et totalt tap, på grunn av at de to dissenterende dommerne ikke var enig med de øvrige tre. Dette er bare spill for galleriet. Alle poengene gikk til FFFS.

At NSF nå i ettertid, sier at de vil finne andre måter å kreve inn tariffavgiften på, sier mer om deres moral enn noe annet. Tariffrekket er dømt som ulovlig praksis gjennom mer en tretti år, allikevel vil de fortsette.

Dette er tankevekkende.

Om dere vil være med på å stoppe slik praksis er det bare å melde seg inn i FFFS.

LRV

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,

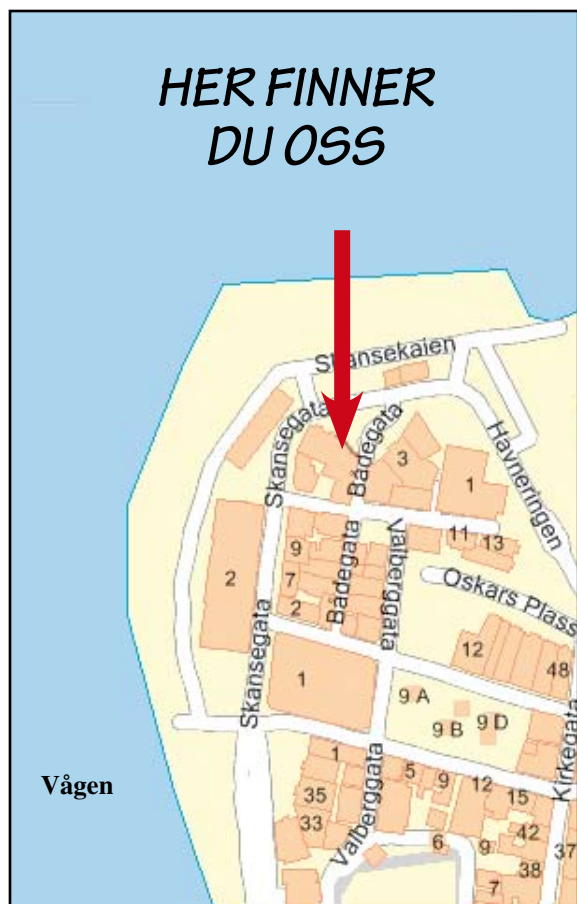
Spesialist i indremedisin

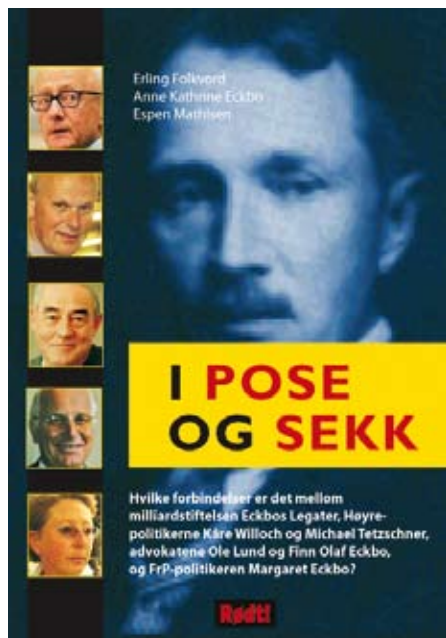
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





I POSE OG SEKK

I 1909 startet karrieren til den nyutdannede advokaten Eivind Eckbo da han ble ansatt som Rederiforbundets første sekretær. Presidenten i det nystiftede Rederiforbundet var Christian Michelsen. I 1916 hadde Eivind Eckbo fullført byggingen av Sjøfartsbygningen som etter hvert skulle bli en viktig inntekstkilde til det som i dag er et milliardkonsern. Den tidligere forbundssekretæren sørget for å unngå ubehagelige skatter og avgifter ved å benytte stiftelsesinstituttet som ramme for forretningene. Ved angivelig å skulle drive veldedighet har konsernet i snart 100 år kunnet belønne noen få luringer under dekke av å være de trengendes gode fe.

AV ERLING FOLKVORD,
ANNE KATHRINE ECKBO OG ESPEN MATHISEN

Forfatterne har gitt oss innsyn i hvordan noen få familiemedlemmer gjennom generasjoner har forkledd sin grådighet med et veldedighetsteppe vevet av legater.

Stiftelsen Eckbos Legater har fungert som familiekonsernets ramme for forretningene. En lukrativ krukke hvor utvalgte familiemedlemmer og vennligsinnede advokater og politikere har forsynt seg rikelig.

Stifteren, major og advokat Eivind Eckbo hadde kanskje mange gode intensjoner både for verdig trengende og for sine etterkommere. Man skal da ta i betraktning at stiftelsesmidlene ble behandlet nærmest som en del av familieøkonomien. Når etterkommerne ble flere og familien vokste, begynte kampen om penger, prinsipper og posisjoner. Det var ikke plass til alle lenger.

Stiftelsesmodellen med sine legater og mange selskaper har vært en effektiv måte å slippe unna skatt og brysom kontroll. De mange gode formål i statuttene har inntil 2008 hatt magre kår. Utdelinger virker å ha vært en årlig, beskjeden pliktøvelse mer enn formålet.

I nyere tid ville kanskje utgiftskontoene for utdeling blitt benevnt som en utgiftskonto for "good-will", omdømmebyg-

ging eller sponsormidler. I stiftelsen Eckbos Legater må man ha tenkt etter det gamle prinsippet; utgift til inntekts ervervelse. Som en slags frivillig skatt hvor pengene øremerkes spesielle formål. Og skatten måtte selvfølgelig være minst mulig.

Stiftelsen har etter hvert blitt et milliardkonsern hvor de reelle verdiene skal skjules for all verden og ingen myndighet tør å ta tak i kontrollen til tross for påvist utroskap og underslag av stiftelsesverdier. Dette til tross for gjentatte henvendelser til fylkesmann Kåre Willoch fra sentrale familiemedlemmer med bønn om granskning.

En modig kvinne og medforfatter Anne Kathrine Eckbo dukker opp som nytt familiemedlem med sine 7 barn i 2006. En DNA test bekreftet at hun er sønnedatter av stifteren Eivind Eckbo. Hun forteller om en hektisk tid etter familiegjenforeningen. En tid preget av en kamp om innsyn i milliardforretningen til de få, men selvvalgte familiemedlemmene. En kamp for å få det offentlige kontrollapparatet på banen med tanke på stiftelseskonsernets drift og formål. Heller ikke hun lyktes. Mange krefter beskytter aktørene og kanskje aller mest de som skal kontrollere.

Når vi får fortellingen og kildeopplysningene på hvordan styremedlemmer og advokater først og fremst har funnet seg selv som verdig trengende gjennom det meste av forrige århundre og fram-

til i dag, rakner bildet av aktverdighet og gode formål. Det tegner seg et stygt bilde av grådighet, maktkamp, sluhet og triksing som forsøkes skjult under veldedighetsteppet.

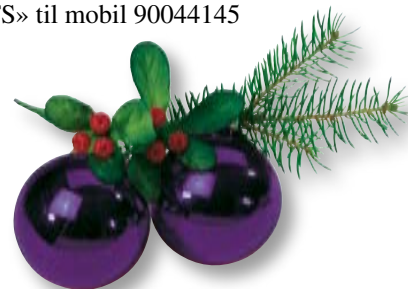
Det har ikke manglet på hjelpere. De viktigste hjelperne har kanskje vært fylkesmann Kåre Willoch, advokat Ole Lund og advokat Michael Tetzschner. Hvorfor blir Kåre Willoch en hjelper for disse? Boken gir oss ikke svar på dette. Kanskje en granskning vil gi oss et svar. Hva advokathjelperne angår gir honorarene alene svar.

Forfatterne skisserer enkle grep som kan gjøres for å rydde opp og å forebygge fremtidig misbruk av stiftelsesmodellen. Det gjenstår å se om nye og gamle hjelpere igjen vil lykkes med å forhindre dette.

Boken er ikke bare et viktig dokument som gjør en granskning påkrevd. Den er også en kriminalroman fra virkeligheten.

Tilbud til medlemmer av FFFS: kr 95 portofritt. (Veiledende kr 168).

Bestilles ved å sende en sms merket «FFFS» til mobil 90044145





Aker Verdal er innenfor Aker Solutions ansvarlig for ingeniørarbeidene og fabrikasjon av tunge stålkonstruksjoner og stålunderstell for oljeindustrien til havs. Siden etableringen i 1970 har Aker Verdal levert et bredt spekter av flytende og faste installasjoner til oljeindustrien i Nordsjøen. 10 halvt nedsenkbare plattformer, 33 stålunderstell, et stort antall moduler og dekk, undervannsrammer, bruer, flammestårn og en lastebøye er levert fra verkstedet. Sommeren 2007 inngikk bedriften sin første kontrakt på levering av stålunderstell til offshore vindmøller. Våre ansatte representerer et mangfold i alder, kunnskap, kjønn og kultur. Denne sammensetningen sikrer kvalitet i beslutningsprosesser, bidrar til nyskaping og høy produktivitet.

Vår kompetanse - din sikkerhet

Aker Verdal planlegger, bygger, dokumenterer og leier ut stillaser.

Vi tilbyr stillasmateriell av høy kvalitet sammen med meget kvalifiserte medarbeidere som har lang erfaring fra oppdrag med ulik vanskelighetsgrad.

Sammen finner vi løsninger som reduserer liggetid på dine fartøy, for eksempel byggetilkomst for å ta nødvendig vedlikehold / rengjøring av tanker, ved havn eller under overfart til neste havn.

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.

Kontakt oss for en uforpliktende samtale omkring våre tjenester

Aker Verdal AS
Hamnevegen 7
7650 Verdal

Per Arne Leirset
Telefon nr 97 75 44 72
per-arne.leirset@akersolutions.com

Ove Østerås
Telefon nr 45 41 17 24
ove.osteras@akersolutions.com

Aker Solutions ASA, er gjennom datterselskaper og tilknyttede selskaper ("Aker Solutions"), en ledende global leverandør av ingeniørtjenester og fabrikasjon, teknologi-produkter og totalløsninger. Virksomheten i Aker Solutions omfatter en rekke bransjer, inkludert olje- og gassproduksjon, raffinering, kjemiindustri, gruveindustri, metallforedling og kraft. Virksomhetene i konsernet benytter Aker Solutions som et felles varemerke. Aker Solutions har en samlet årsomsättning på omlag 58 milliarder norske kroner og sysselsetter cirka 24 000 ansatte i rundt 30 land.

 **AkerSolutions**

part of Aker



Ved "Crete Cemets" forlis i Oslofjorden i november, var redningsskøyta "Odd Fellow II" først på plass og sikret mannskapet og startet jobben med lensing. (Foto: Redningsselskapet)

Regjeringens forslag til statsbudsjett svekker tryggheten til sjøs

Gang på gang har Redningsselskapets redningsskøyter utført førstehjelp som har avverget potensielle miljøkatastrofer langs kysten. Redningsselskapets faste og frivillige mannskaper redder liv, berger verdier og driver et omfattende forebyggende arbeid som sparer samfunnet for over en milliard kroner i året. Likevel strupes bevilgningene, hvis Regjeringen får det som den vil i forslaget til statsbudsjett for 2009. Redningsselskapet fratras derved mulighetene til å utføre en tilfredsstillende jobb som Hovedredningsentralen fastslår er av avgjørende betydning i Norges sjøredningstjeneste.

GENERALSEKRETÆR ØYVIND STENE
I REDNINGSSSELKAPET

FÆRRE SKØYTER I DRIFT, MEN INGEN MISTER JOBBEN

Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009 gjør at Redningsselskapet ikke kan opprettholde dagens beredskapsnivå og må redusere antall bemannede redningsskøyter i drift i 2009. I forslaget gis selskapet 41 millioner kroner – 29 millioner mindre enn de 70 millioner kroner vi søkte om og som er nødvendig for å opprettholde dagens tilstedeværelse langs kysten.

Dette betyr likevel ikke at vi kommer til å nedbemanne. Målet er å gjennomføre en overgang til færre skøyter ved hjelp av naturlig avgang i kombinasjon med tilbud om videreutdanning og sertifikatoppgradering.

Både Sjøfartsdirektoratets og Rednings-selskapets statistikker viser at det de siste årene har vært en jevn økning av ulykker på norskekysten. Det gjenspeiler seg også i antallet aksjoner Rednings-selskapet utfører. Vi vet samtidig at trafikken innenfor 12-mils grensa foregår med fartøy av svært varierende kvalitet. Vi ser derfor med stor bekymring på at vi nå må redusere vår mulighet til å bistå og være i beredskap for brukerne av og miljøet på norskekysten.

GOD AVKASTNING

Den foreslåtte statsstøtten utgjør bare en sjettedel av kostnadene ved å drive de 40 redningsskøyte langsg Norges kyst. Frivilliges innsats tilsvarer nesten like mye som statens bidrag.

I følge Transportøkonomisk Institutt's beregninger utgjør redningsskøytenes innsats alene en milliard kroner hvert år i direkte samfunnsnytte, bare i form av reddede menneskeliv og avvergede miljøkatastrofer. I tillegg kommer Redningsselskapets omfattende forebyggende arbeid rettet mot barn og unge.

SAMMENBLANDING AV STØTTE

Økningen fra 40 til 41 millioner kroner fra 2008 til 2009 gir ikke engang full kompensasjon for prisstigningen på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle lønnsøkning. I forslaget til statsbudsjett argumenteres det med at staten også bidrar til Redningsselskapets drift gjennom Kultur- og kirkedepartementets kompensasjon for bortfallet av automatinntekter. Denne kompensasjonen er en erstatning for bortfallet av automatinntektene og har ingen sammenheng med bevilgningen over statsbudsjettet som reelt sett er stadig blitt redusert. Uten Redningsselskapet som en frivillig organisasjon ville disse midlene gått til annen frivillig innsats, ikke sjøsikkerhet. Etter bortfallet av automatinntektene har Redningsselskapet gjennomført store omorganiseringer og effektiviseringstiltak for å klare seg med 60 prosent av den tidligere omsetningen. Organisasjonen valgte i 2008 å budsjettere med et betydelig underskudd ettersom tilskuddet fra tippemidlene ville øke i 2009, og i troen



Generalsekretær Øyvind Stene.

på at Staten ville ta større ansvar for sjøsikkerheten og øke tilskuddet tilbake til 2005-nivået på 60 millioner kroner. Indeksregulert til dagens nivå vil det si 70 millioner.

VÅRT BIDRAG TIL SJØSIKKERHET ER NEDPRIORITERT

I 2006 ble tilskuddet redusert med 10 millioner. I fjor og i år var reduksjonen på 20 millioner kroner. – Med budsjettforslaget for 2009 har Redningsselskapet i denne stortingsperioden fått et redusert tilskudd på til sammen nominelle 69 millioner uten at vi kjenner til at rammen til Fiskeri- og kystdepartementet er blitt redusert tilsvarende i samme periode. Urimeligheten av dette ser heldigvis ut til å uroe både fagmiljøer og politiske partier – også på den rød-grønne siden. Vi har ennå et håp om at Regjeringen skjønner alvorret i situasjonen for å sikre kysten og de sjøfarende.

*FFFS ønsker
alle sine medlemmer
en riktig
God Jul og et
Godt nytt år*





En underlig farkost, laget i tre og som ligner mest på et egg. I full størrelse skulle den være 10 alen lang, dvs. seks meter. Foto fra Digitalarkivet.

Neste år er det 100 år siden det norske ubåt-våpenet ble etablert. Bergens Sjøfartsmuseum markerer dette med en egen utstilling som åpner den 23. april 2009.

En norsk undervannsbåt fra 1808

Leonardo da Vinci (1452-1519) skal i sin tid ha utformet utkast til diverse konstruksjoner av farkoster som skulle kunne dykke og bevege seg under vann. Disse kom riktignok ikke lenger enn til tegnebordet, men illustrerer likevel at drømmen om å ta seg frem under vann går langt tilbake i historien. Imidlertid skulle det ta lang tid før denne ideen ble en realitet.

AV STIG WERNER FORSBERG,
BERGENS SJØFARTSMUSEUM

Først under den amerikanske uavhengighetskrigen (1776-1784) hadde man kommet så langt at ubåt kunne tas skikkelig i bruk. Året før krigen startet hadde oppfinneren David Bushnell konstruert "Turtle". Denne var en såkalt angrepsubåt. Ubåtens funksjon skulle være å bore

hull i fiendtlige skipsskrog og plassere tidsinnstilte bomber i skrogene. Dette ble forsøkt på det engelske flaggskipet HMS Eagle i 1776, men på grunn av tekniske problemer måtte oppdraget avbrytes. På et senere tidspunkt ble ubåten senket av fienden. På tross av tapet av "Turtle" var det nå for første gang blitt benyttet en ubåt i kamp.

Mikkel Halsteinson Lofthus (1782-1850) var en husmannsgutt fra Kjepso i Ullensvang. Lofthus var smed og bygde

både vannverk og konstruerte maskiner til glede for bygdefolket i Hardanger. Han var det vi kan kalle et bygdegeni, eller – som sognepresten uttrykte det – "et lykkelig mekanisk hoved". Om Lofthus kjente til historien om "Turtle" vites ikke, men i hvert fall laget han konstruksjonstegninger og en modell av en angrepsubåt i 1808. På det tidspunktet var Danmark-Norge alliert med Napoleon, og dermed i krig med England. Det var iverksatt blokade av norskekysten. Korntilførselen fra utlandet var kraftig

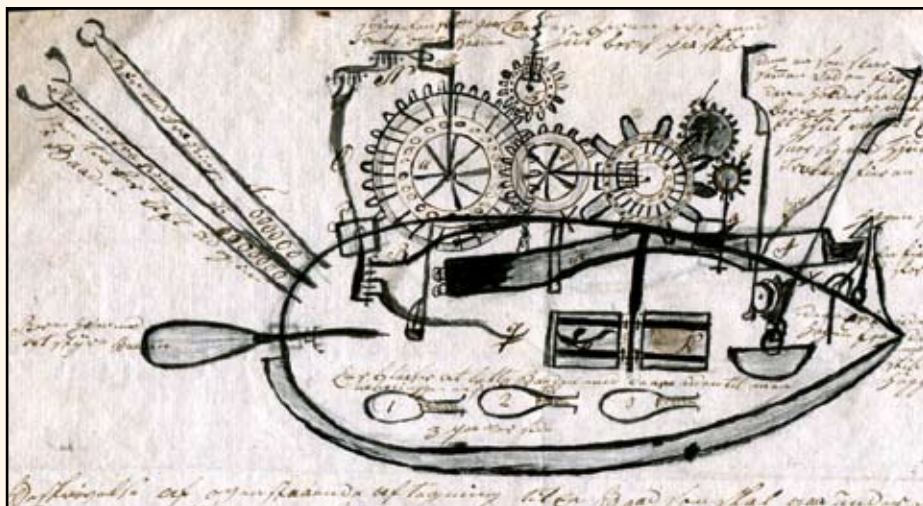


Foto fra Digitalarkivet

redusert og norske skip og sjømenn ble tatt i arrest av den engelske marine. Den 16. mai 1808 hadde man ved Alvøen utenfor Bergen sendt ut fire kanonjoller (alle med én kanon) og en kanonskonert (med to kanoner). Hensikten var å kjempe mot den engelske fregatten "Tartar". Denne hadde sneket seg inn mot Bergen havn på jakt etter et nederlandsk fartøy som lå inne for reparasjon. I kampen som fulgte fikk fregatten så store skader at den måtte trekke seg tilbake. Sjøslaget var over på en time. De norske fartøyene hadde med dette vist at det var mulig å slå tilbake selv større fartøyer. Hvilket fortrinn ville det da ikke være å ha en ubåt i krigen mot engelskmennene? Dersom det var slaget ved Alvøen som inspirerte Lofthus, brukte han bare fem uker på å pønse ut den dristige ideen om båten som kunne "gaa under Søen". Den 21. juni sendte han ubåttegningen til stiftsamtmannen (forgjengeren til fylkesmannen) i Bergen.

Modellen av undervannsbåten ble laget slik han mente den burde se ut, nettopp som en fisk. På den måten ville den lett kunne ta seg frem under vannet. Det er det samme prinsippet som dagens ubåter er formet etter. Intensjonen var at båten og mannskapet skulle snike seg under fregattene, bore hull i skrogene og dermed senke fiendtlige fartøyer. Dette var omtrent det samme som "Turtle" hadde forsøkt vel 30 år tidligere. Videre så han for seg at man skulle flytte ballast frem

og tilbake og ro båten opp igjen med årer. Lofthus søkte om 1000 riksdaler, hvilket skulle være tilstrekkelig for byggingen av ubåten. I tillegg til at den skulle lages i tre, skulle den også kles med skinn innvendig.

Selskapet for Norges Vel syntes tanken om en norsk ubåt var interessant og forsøkte å følge opp ideen i årene 1812-13. Derimot var stiftamtmanden i Bergen tvilende til prosjektet da han fikk se tegningene og modellen. Til tross for skepsisen tok han kontakt med general Hesselberg og andre militære eksperter, men de ønsket heller ikke å bruke så mye penger på et så usikkert prosjekt. At ubåten syntes spennende og interessant var en annen sak.

Hva var så grunnen til at man ikke ville satse på ubåten? Ekspertene mente den ville bli vanskelig å styre og at luftinntaket var sårbart. Det var også uklart hvordan ubåten skulle komme opp igjen til overflaten etter et dykk. Alt tatt i betraktning vurderte man at det ville være en for stor risiko knyttet til det å bygge ubåten. Dette gjaldt både det utgiftsmessige og det sikkerhetsmessige. Både modellen og konstruksjonspapirene ble derfor liggende i arkivet til stiftamtmanden, og aldri realisert. Initiativet og virksomheten til Lofthus ble likevel ansett å være av betydning for fedrelandene under de kritiske omstendighetene. Derfor ble han gjort til "Dannebrogsmann" av kong Frederik 6 i januar 1813. Denne utmerkelsen ble først og fremst brukt

for å ære betydelig innsats for Danmark-Norge, og også til å inspirere andre til lignende heldedåd.

Det skulle ennå gå mange før Norge fikk sin første ubåt. Etter den fredelige oppløsningen av den norsk-svenske unionen i juli 1905, fikk Sverige etablert eget ubåtvåpen sent samme år. Regjeringen Michelsen satte dermed i gang et tilsvarende arbeid her i landet. Høsten 1906 foreslo den daværende forsvarsminister, Christian Olsson, å kjøpe en ubåt til den norske marine. I mai 1907 gav Stortinget sin tilslutning, og byggingen av en undervannsbåt ble påbegynt i Tyskland. Den 28. november 1909 kunne man i Kiel heise kommandoflaget på ubåten "Kobben".

KILDER OG LITTERATUR:

Yngve Nedrebø: "Norsk angrepsubåt anno 1808" i Atle Thowsen og Tore L. Nilsen (red.)

Sjøfartshistorisk årbok 1997. Utgitt av Foreningen "Bergens Sjøfartsmuseum", Bergen 1998.

Øivind Ask: "Bygdegeniet fra Kjepso. Ubåtmodell – laget for 200 år siden."

Artikkel i Bergens Tidende, 25. juni 2008.

Samtale med statsarkivar
Yngve Nedrebø, 8. november 2008

! ETTERLYSNING

Jeg skriver en bok om Ørkenen Sur, den beryktede søppelfyllingen i Brooklyn hvor flere hundre norske sjøfolk bygde seg primitve skur i begynnelsen av 1930-åra. En god del av disse var stranda sjøfolk som ikke fikk hyre og ble sittende fast New York uten noe særlig rettigheter til å bli hjulpet. Alle lesere som har informasjon om Ørkenen Sur, personer som var innom der, seilte med tidligere Ørkenen Sur beboere, eller hadde slektninger som hjalp disse menneskene er velkommen til å kontakte forfatteren.

Mvh Roger Kvarsvik

Mail adresse kvarog@hotmail.com – telefon 92062663

info@fffs.no – www.fffs.no

→ Uranus

→ Neptune
→ Venus

→ The Moon
→ Jupiter
→ Mercury

Planetshow på kveldshimmelen! Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard

Planetshow på kveldshimmelen

På selveste nyttårsaften opplever vi en fantastisk, sjelden og vakker samling av planeter og en tynn nymånesigd. I tillegg kan planeten Merkur lett sees. På grunn av sin nærhet til Solen er det mange som aldri har sett den. Vi får også solid hjelp til å finne Neptun, Solsystemets ytterste planet.

Alle planetene i Solsystemet går i sine egne baner rundt Solen og med ulike hastigheter. En sjelden gang fører dette til at planetene kommer tett sammen på vår jordiske himmel. Nå i desember opplever vi dette flere ganger. Allerede 1. desember samlet Jupiter, Venus og nymånen seg og Venus forsvant bak Månen.

MERKUR OG JUPITER

I romjulen får vi en ny runde: Fra 28. desember står Merkur og Jupiter tett sammen. 29. desember har vi et fantastisk planetpanorama på sørvesthimmelen etter solnedgang: Jupiter og Merkur står tett sammen like ved den knapt to dager

gamle nymånen. Som om ikke dette er nok finner vi Venus som en sterkt lysende flekk litt lenger opp på himmelen. Ikke langt fra denne planeten kan man med en kikkert se etter Neptun – Solsystemets ytterste planet.

Dermed kan man se to planeter i Solsystemet som mange aldri har fått et glimt av: Merkur forsvinner som regel i sollyset og kan aldri sees på mørk himmel. Bare i kortere perioder befinner den seg såpass langt fra Solen på himmelen at vi får et glimt av den. En av disse periodene inntreffer i romjulen. Neptun er så langt unna og derfor så lyssvak at den aldri kan sees uten en kikkert. Selv



Artikkelforfatter
Knut Jørgen Røed Ødegaard

i teleskoper kan man vanskelig se den som mer enn en liten lysende prikk som ikke skiller seg så mye fra stjernene. Det er derfor nødvendig med litt hjelp for å finne ut nøyaktig hvor den står. Den hjelpen gir Venus oss i slutten av desember!

Merkur og Jupiter står aller tettest sammen på selveste nyttårsaften. Merkur blir også synlig en drøy uke inn i det nye året, men den vil ikke da stå så sett sammen med Jupiter.

MESSENGER

I år har romsonden Messenger to ganger passert veldig nær planeten Merkur og tatt en rekke nærbilder. Fordi Merkur

-Uranus

-The Moon
-Neptune

-Jupiter
-Mercury

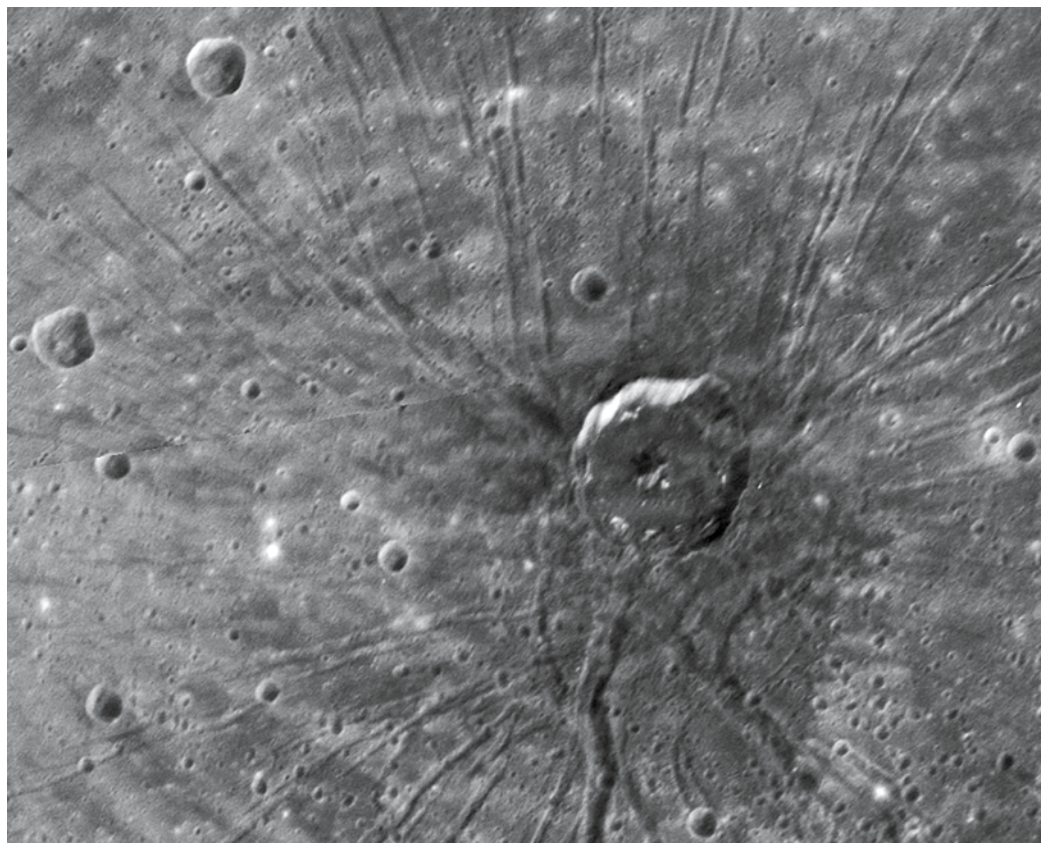
Sydhimmelen på selveste nyttårsaftnen vil by på et fantastisk show av planeter og ikke minst en tynn månesigd (knappt fire dager gammel).
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard

befinner seg bare 50 millioner kilometer fra Solen, tre ganger nærmere enn Jorden, forsvinner den i solskinet sett fra Jorden. Av samme grunn er den vesle steinplaneten meget vanskelig å utforske. I 1974 og 1975 ble Merkur besøkt av romsonden Mariner 10, men den klarte bare å kartlegge halvparten av overflaten.

Romsonden Messenger skal rette på dette. Først har den passert nær to ganger, men i 2011 kommer den til å gå inn i bane rundt planeten og kommer da virkelig til å utforske Merkur.

Selv om Merkur er en steinplanet og ligner litt på Månen, er den ikke noe trivelig sted: På solsiden er det omkring 450 varmegrader, på nattsiden rundt 180 kuldegrader. Det er bare totalt ubetydelige spor av atmosfære og ikke noe vann.

For en del bilder fra Merkur, se http://www.astro.uio.no/ita/artikler/tema/messenger/oppdater_messenger.html



Edderkopplignende krater på Merkur oppdaget under Messengers nærpasseringer i 2008.11.24
Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington

info@fffs.no – www.fffs.no

Oljemarererittet



PÅ HAVETS BUNN: Nordsjødykkernes historie har vært mye opp i lyset. Nå er deres dystre skjebne dokumentert i enda ei bok.
Foto: Alexander Nordahl

CHRISTIAN CATOMERIS og OLIVIER TRUC
«Fra dypet. Nordsjødykkernes historie»
Spartacus Oversatt av EG FREDHEIM
Anmeldt av STIAN BROMARK

Villanden er den mest fornemme av alle fugler, ifølge Henrik Ibsen. Stolt og totalt fri. Dødsritualet er majestetisk: Hvis anda blir skadet, dykker den til havsens bunn og biter seg fast. Omtrent som hovedpersonen i «Det store blå» (1988). Luc Bessons film handler om to fridykkere som konkurrerer om hvem som kan komme lengst ned i det stummende mørket. Vår helt føler seg i økende grad forbundet med havet. Fortellingen slutter med at han griper tak rundt en delfins ryggfinne på over 100 meters dyp uten oksygen.



ETTERVIRKNINGER

Mange nordsjødykkere har av sluttet sine liv uten poetisk bakgrunnsmusikk. En novemberkveld i 1993 festet den tidligere offshorediver Bjørn Sørmarken veker til kroppen og hoppet ut i sjøen.

Dagbladet skrev seinere om saken under overskriften «Hvordan forklare en liten gutt at pappa valgte døden?»

I åra mellom 1965-1990 døde rundt hundre dykkere på jobb i Nordsjøen i jakten på det svarte gullet. De andre er merket for livet, og lider av konsentrasjons vansker, glemsomhet, leddsmarter, tretthet, problemer med hørsel, nedsatt lungekapasitet, forsinkelser i nervereaksjoner mellom hjerne og kropp, og depresjon. Utallige har, som Sørmarken, valgt å ende plagene for godt.

JAKTEN

Nordsjødykkernes skjebne er nå utførlig dokumentert i »Fra dypet» av SVT-jour-

nalist Christian Catomeris og Le Monde-korrespondent Olivier Truc. De støttet seg på rapporter og arkivmateriale, men overbevisningskraften kommer fra de intervjuene journalistene har gjort med dykkerne selv, spesielt de som framstår som hovedpersoner; Guttorm Engebretsen og Tom Engh. Begge var i sin tid stolte, livsglade og vågale menn, men etter utallige pioneropdrag som satte deres helse på spill, ble de redusert til pengelense og uvirksomme nervevrak.

På begynnelsen av 1990-tallet finner de sammen og bestemmer seg for å samle inn mer informasjon om kollegenes liv etter det svarte gullrushet på 1970- og 80-tallet. De reiser landet rundt for å finne dem, uten egentlig å ha råd til bensin. Tragikomisk? En gang «låner» de drivstoff fra en båt, de går stadig på grønnsakslang og må samle flasker for å få råd til ferjer. De overnatter underveis i en gammel minibuss som forflytter seg mot alle odds.

KLAUSTROFOBISK

«Fra dypet» er førsteklases journalistikk. Catomeris og Truc beveger seg under huden på dykkerne og gjenforteller deres historie uten sentimentalitet eller indignasjon, men med klokkeetro på at beretningene er øyeåpnere i seg selv. Det er litterær høydramatikk på hver side. Skildringene av dykk på flere hundre meters dyp, om- sluttet av kulde og mørke, med tonnevis av betong kneisen- de over det lille mennesket, hvor skillet mellom liv og død er en navlestreng med gass - du skal være avstumpet som menneske for ikke å få gåsehud, frysninger på ryggen eller klump i halsen.

Spesielt når man vet at selskapene, og den norske regjeringen, på dette tidspunkt var lemfeldig med sikkerheten, Tom Engh opplever å befinne seg under en slik oljeplattformsmønstre når den

”
Intenst ubehagelig om heltene fra det svarte gullrushet.”

begynner å krenge. Det buldrer som et uvær og trykket suger ham innover mot hull som truer med å forvandle ham til spagetti. Så stopper attpå til tilførselen av gass. Guttorm Engebretsen er dykkeleder, 25 år ung.

ANSVARET

Helter og antihelter, skyld og ansvar, liv og død: Nordsjødykkernes historie er en tragedie på vei til å få en lykkelig slutt. Mange nordsjødykkere har fått sin eksistens ødelagt for sitt bidrag til å gjøre Norge til et av verdens rikeste land, men til slutt får de den oppreisning, belønning og takknemlighet de har krav på.

Problemet er at staten ikke har skjont det ennå. Tar du livsløgnen fra en gjennomsnittsstatsråd, tar du den nasjonale stoltheten fra ham med det samme.

«Fra dypet» bevitner at tida er overmoden for at regjeringen ser sannheten i hvitøyet:

Veien til oljeeventyret er brulagt med statsfinansierte mareritt.

ENDELIG EN GOD NYHET

Petroleum Geo-services (PGS) flagger 9 skip til norsk flagg. PGS flagger inn i det nye norske tonnasje-kattregimet med effekt fra 1. januar 2008. FFFS håper at dette er et kraftig signal til andre redere som har skipene under bekvemmelighetsflagg.

LRV

LUKSUS DU HAR RÅD TIL



The Beach er utviklet og eiet av

HVIDSTEN



EIENDOM

er du på www.the-beach.no eller www.hvidsten.no

- vi gjør Thailand bedre



Vihar 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.

Visningscenteret er også under bygging

Dette har vi fått godkjent tidligere, og byggingen er i full gang. Det skal inneholde eksemplere på leilighetene, showroom, leiligheter for servicepersonalet og serveringssteder. Det åpner mot slutten av året.

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.

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

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



En tidligere Nordsjødykker forteller

I den senere tid har man observert hvor engasjert regjering/storting, samlet pressekorps, forsvaret og den generelle mannen i gata kan være når det oppstår konflikter og stressede situasjoner med - som i dette tilfellet i Afghanistan - dødelig utfall, hvor altså nordmenn har vært involvert.

*TOM HELGESEN,
TIDLIGERE NORDSJØDYKKER*

Undertegnede må/vil ikke misforståes: de fleste av oss oppegående med et snev av empati overfor pårørende, kolleger o.a. synes selvfølgelig at slike traumatiske hendelser med døde nordmenn - uansett yrke eller oppholdssted - er dypt tragisk og føler for å kondolere på et eller annet vis.

Men - for å skjære litt igjennom - hvor var empatien, medfølelsen, sorgen og engasjementet da h.h.v. Thor Eriksen, Rune Opsahl, de fem på "Byford Dolphin" og alle de andre av totalt 86 Nordsjødykkere avgikk med døden i embeds medfør. Nevnes kan også Trond Karlson som i dag sitter mer død enn levende i rullestol - med et dessverre svinnende håp om å "våkne" igjen - oppe på Ringsvassøy i Troms!

Alle var de spesialister, unike på hvert sitt felt (kommer tilbake til dette) og NORSKE familiemenn som antagelig også ble dypt savnet av sine.

De navngitte var personlige venner av meg - og så vidt meg bekjent var det kun ulykken på Byford Dolphin som fikk et minimum av oppmerksomhet i form av et innslag på Dagsrevyen! Grunnen til det var åpenbar: de døde jo ute på feltet hvor allmennheten, media og foresatte rett og slett krevde en form for redegjørelse.

Når det gjelder Thor Eriksen og Rune Opsahl, samt flere (totalt 23 dykkere har nå etter hvert begått selvmord) jeg derimot ikke har arbeidet sammen med - så valgte de altså å ta sitt eget liv!

Og hvorfor valgte de denne utveien?

Og hva er det som gjør at de valgte dele-

gerte som styrer her i landet til de grader velger kynisme, ansvarsfraskrivelse og provoserende bortforklaringer angående oss eksnordsjødykkere?

Thor og Rune m/flere døde altså ikke på jobb. Men jeg med flere vet at de ikke tok sitt liv på tross av at de hadde en jobb, men faktisk på grunn av jobben de hadde! Ikke for å trække noen på tærne, eller forsøke på noen negativ fremstilling av dagens psykiatriske kriseberedskap - men poenget her er ufravikelig at på 70-, 80- og 90 - tallet var oppfølging, beredskap og kjennskap til psykisk ettervern blant oss Nordsjødykkere 100 % fraværende!

Vi som omgikk ovennevnte hedersmenn, skjønnte at gutta slet og at utfallet ville kunne bli tragisk. De var - som de aller fleste norske dykkere - veldig dyktige. De var så erfarne og dedikerte at de ofte ble satt "på panelet" for å lede dykkene.

Men altså - angst, nerver, svinnende selvsikkerhet og et indre inferno av tanker omkring: "dette er et tøft liv - mestrer jeg det - jeg vil, men får det ikke helt til...." og ingen med faglig tyngde og medfølelse å snakke med - ble etter hvert så tungt og slitsomt å leve med på egenhånd, at de rett og slett ikke fikset det lenger.

Dette vet jeg. Ikke bare basert på egne mentale påkjenninger og erfaringer i etterpåklokskapens navn ... - men også utfra div. samtaler oss gutta imellom de gangene vi var nede i kjelleren p.g.a. enten alkohol ved landligge, eller etter endt karriere. Selvfølgelig finnes/fantes det dykkere med et enten fandanivoldsk syn på livet eller en iboende aversjon mot å snakke om egne psykiske plager - seilte under samme flagg selv! Men vi som dykket på 70-, 80- og 90-tallet er nok i dag temmelig samstemte i at vi var tøffe, men dog ofte redde, ofte veldig slitne og ikke

minst særdeles lykkelige hver gang døren til kammeret gikk opp etter en lang decomp. - i visshet om at det igjen hadde gått bra og at man nå kunne senke skuldrene og lade opp mentalt og fysisk i hvert fall en viss tid fremover...

For hva hadde vi vært med på de (ofte) foregående 3 ukene: Man tar med seg noe undertøy, en joggedress eller to, lesestoff og toalettmappe. Entrer så et kammer system som består av h.h.v. oppholds, sove og et dusj - kammer på til sammen ca. 18 m² fordelt på nevnte 3 kammer. Her skal man altså sove, spise, dusje og tenke i 3 uker.

En liten digresjon: Vi sammenlignet ofte disse 3 ukene med å "sitte inne", for eksempel sone for "fyllekjøring". Forskjellen var her at vi "satt på" seksmanns - celler og "sonet i snitt 5 ganger i året..."

Nu i disse dager har myndighetene konkludert med at enhver fange i norske fengsler skal ha enmannscelle ... fordi det visstnok gjør noe med psyken til folk å aldri få noe privatliv...

Når man "er blåst ned" til arbeidsdybden på 140 mtr. f.eks på Statfjord, rigger man seg til og gjør klart for dykking. Man skifter til varmtvannsdrakter og setter seg ned for å vente... denne ventingen var ekstrem. Ofte ble vi sittende i timevis, i egne tanker om hva vi nå skulle begi oss ut på:

Ville klokkeløpet gå greit, vil Re-claim systemet (gassgjenvinningssystem) fungere denne gangen? Dette var ofte utilfredsstillende p.g.a. systemsvikt og feil vekta umbilical slik at kondens, smørevæske m/m rett og slett rant ned (om umbilicalen var positiv, dvs. fløt opp) i maska slik at man pustet inn en blanding av gass og mye annen "drit". Ville gass- og varmtvannforsyning fungere greit nok denne gangen? Ville sikten være overkommelig slik at man fant frem der nede? Ville kommunikasjon med overflaten bli problematisk? (All kommunikasjon måtte foregå på engelsk - forbudt å snakke norsk - opplevde faktisk at en supervisor skrev "Near-miss"- rapport på noen som hadde ytret seg på norsk. Vi jobbet på norske båter, for norske selskaper, på norsk sokkel.)

Ville magen spille på lag - slik at man slapp det fornedrende i å måtte returnere til klokka for å gjøre fra seg, mens kompisen nesten satt oppå deg på grunn av plassmangel? Ville man greie dette fysisk som psykisk? Ville man mestre jobben?

Så når man da fikk grønt lys - om man fikk det (det hendte ofte at man fikk beskjed om å dresse ned for heller å gjøre seg klar om noen timer) - var man nede i 8 timer. Ved bra vær var dette prosedyren hver eneste dag.

Man jobbet i sjøen i 4 t. og man skal vite at på slike dybder er gassutvekslingen ekstremt og oksygen nivået i kroppen langt under normalen, slik at ethvert gjøremål er særdeles anstrengende - og i tillegg var det først på 90-tallet "vi fikk lov" til å returnere til klokka midt i økta for å drikke litt vann. Så byttet man - neste dykker skulle ha sine 4 t. i sjøen. Da var det å sitte standby i klokka for å passe på alle manometre, dykkerslanger, temperaturer, trykk, sensorer, oksygen - nivåer mm. Hadde man sovet dårlig og/eller var kjørt etter egne 4 t. på jobb - måtte man allikevel være i hjelpenn... man var jo ansvarlig for at kollegaen også skulle komme helskinnet "hjem".

Det hendte man var på båter med så små kammere at det ble et problem å sove. Når man selv skulle sove og et annet par skulle ned, måtte man stå opp og delta i å få inn deres utstyr. Ble man ikke KJØRT fysisk så var man i hvert fall "dødssliten" mentalt etter intensive 3 uker.

Og i.o.m. at det til tider hersket lovløse tilstander, med klienter (fra de forskjellige oppdragsgivere) som konsekvent kun tenkte fremdrift og profitt og følgelig lukket øynene, hoppet man i tillegg gladelig fra selskap til selskap på fritiden, slik at restitusjonen mellom øktene ofte var kun få dager. Dette foregikk lenge på 80-tallet, og det eneste som begrenset dette kjøret var kun og alene at man selv skjønte og kjente at dette ble for tøft...

Men ikke f... om det ble hevet noen pekefingerer fra noen om at dette - dette gutter - er IKKE BRA!

Aldri erfarte jeg noen restriksjoner eller hørte om noen som ble frarådet dette vanvittige kjøret...

Jo - faktisk én gang:

En viss Mr. Ron Tomon - for øvrig en ivrig og dyktig medarbeider på teamet - fra UK(England) deltok en gang (tror det var i slutten av 80-åra) i et forsøksdykk i England på 360 mtr. mellom to metninger i Nordsjøen! Dette ble behørig omtalt i media der borte og følgelig følte vel "noen" at skoen trykkes... han fikk sparken... For øvrig - så

vidt meg bekjent - den eneste som måtte gå, p.g.a. dette med overeksponering.

Slikt rovkjør på legemet over tid , har ifølge medisinsk ekspertise vist seg å være svært nedbrytende for alle og enhver!

Så kan man spørre seg: hvorfor - hvorfor - hvorfor, og hvordan ...kunne dette pågå uten at noen stoppet opp og innførte begrensninger og levelige forhold i henhold til forsvarlig adferd??

For det første var vi etter eget skjønn profesjonelle. Vi var tøffere og bedre rustet mentalt og fysisk, enn folk flest. De fleste av oss hadde bakgrunn som dykkere i forsvar. De som ikke "holdt mål", fysisk, psykisk, språkkyndig e.t.c. ble degradert (til luftdykkere), sparket eller sluttet selv. Internt jobbet og anstrengte vi oss maksimalt for å vise at vi dugde! Ikke på én metning men hver gang vi var i vannet. Slik oppsto jaget etter å bli akseptert som den man aller helst ville være: fast på metningsteamet og med tilfredsstillelsen av å være best! Yrkesstoltheten var til å ta og føle på.

Vi holdt ut det meste, koste hva det ville, i en eller annen tåkelagt forvisning om at dette, dette var 100 % safe, og senere i livet ville vi være stolte, oppegående og tilfredse med hva vi hadde fått utrettet, samt at vi også ville ha lagt oss opp en del kroner selvfølgelig. Lønna var jo tross alt langt over gjennomsnittet.

For det andre - vi var jo alle hellig overbevist om at oljedirektorat, operatørselskap, forskere o.a. ville oss bare vel, alt var medisinsk forsvarlig, og at vi tross alt jobbet etter optimale ryddige forhold. Hørte jo ALDRI et pip om det motsatte. Riktignok var det et knallhardt yrke - men vi likte jo også godt å se på oss selv som knallharde... ergo holdt vi ut - mange av oss i en "mannsalder".

Sist men ikke minst - likte vi også å tenke på at uten oss dypvannsdykkere ville ikke Norge kunne etablere seg som et av verdens rikeste land...

Men så er det dessverre slik at denne rikdommen hadde så absolutt sin pris. Hvor mange dykkere som i dag er uføretrygdet, invalidisert - psykisk som fysisk, døde og ikke minst eitrende frustrerte har man ikke eksakte tall på. Men det vi alle vet er at disse nå dessverre færre og færre (hvor mange skal dø før de får en eller annen kompensasjon) skadde ex-dykkere ikke hadde vært der de er om de rette instanser hadde reagert i tide istedenfor å kun tenke profitt !!!

Så altså: Viser det seg at de sittende regjeringer med deres lakeier og oljeministere som kom og gikk stilltiende har godtatt og akseptert

at vi slett ikke, på noen måte var sikret en forsvarlig sorti etter endt tjeneste! Tvert imot har man her i dette landet hemmeligholdt forskningsresultater, benektet og bevisst oversett faktiske fulldokumenterte bevis på at det vi drev med var alt annet enn medisinsk forsvarlig. Vi må nok dessverre bare erkjenne at vi aldri har vært betraktet som annet enn redskaper i et gigantisk prosjekt for å sikre Norge økonomisk langt inn i fremtiden...

Videre satt/sitter det altså opplyste delgerter mennesker på Storting og i regjering som påstår at de ikke har noe juridisk ansvar for det som har foregått der ute på Norsk territorium fordi "de ikke visste"!

En annen kjensgjerning i dette absurde spillet er at de som virkelig har hatt knowhow og grunnleggende kvalifikasjoner til å uttale seg aldri er blitt hørt!

Endre Sunndal, Kari Todnem, Svein Eidsvik, Arvid Jensen m./flere - hver med dykke og nevro medisinsk tyngde i verdensklasse, har jo hver for seg profetert det tragiske utfallet av Nordsjødykkingen generelt!

Man har altså tvert imot lyttet til ministere, byråkrater og juridiske saksbehandlere som åpenbart har konkludert som så: "redskaper = forbruksvarer og i en kynisk verden må man akseptere noe svinn - de som ikke skjønner det bør finne seg en annen jobb! - Dette gagnar jo allmennheten."

At dette "svinnet" tross alt handlet om en hel yrkesgruppe og at det hittil har vært nødvendig å erstatte 86 slike redskaper ser det ut til at kun et fåtall på Storting/regjering som tillater seg å tenke litt på!

Dette er ikke annet enn en storpolitisk skandale. Man kan spørre seg om det henger skilt på de respektive kontor: "Forbud mot å mene noe om dødsfall, følgeskader og selvmord i forbindelse med Nordsjødykking"... all form for empati og medfølelse ansees som irrelevant !"

På den annen side:

Om man mot formodning skulle ha kjøpt denne absurde argumentasjonen om "at de ikke visste": Hva kan være verre enn det - at OD. , Petroleumstilsyn, Arbeids og inkl.dep. m/flere "ikke visste" - jo nettopp det! "AT MAN IKKE VISSTE hva som foregikk! Her arbeidet en hel yrkesgruppe (på norsk sokkel, man betalte folketrygd/skatt til Norge, de folkevalgte fordømte plikt til å oppdatere seg osv.) med allverdens massive fokus rettet mot seg, grunnet de enorme forespeilte for tjenestemulighetene Norge snart skulle cashé inn av, uten at Staten visste hva som foregikk der ute....

"Alle" forstår at dette er så hinsides at man lurer på om man leser riktig!

De fleste av oss skjønner at ovennevnte er en så varm potet for myndighetene at det for lengst har gått prestisje i denne uhyrlige ansvarsfraskrivelsen.

Nå har våre utrettelige forkjempere Tom Engh og Guttorm Engebretsen (med uvurderlig hjelp av journalist Jan Rustad, forfatter Knut Ørjasæter, advokat Marius Reikerås & co. m/flere) omsider fått i hvert fall "noen" til å våkne, slik at selve "Dykkersaken" endelig skal føres for retten. (Den første rettsaken bør vel forbigås i stillhet. Der var vel de impliserte noe impulsive og dessverre mangelfullt oppdaterte i lys av den egentlige størrelsen på denne saken. Men ære være Henning Haug & co's entusiasme for å i hvert fall forsøke.)

Det i seg selv er så til de grader ufattelig at man gremmes. At to eksdykkere selv må jobbe ræva av seg for å innhente relevant og nødvendig dokumentasjon! ("Vi andre" er etter hvert bekymret for disse - blir utfallet infarkt og/eller mentale sammenbrudd p.g.a. overanstrengelse loves det her og nå represalier overfor delegerte ansvarlige!) for

å BEVISE noe som alle oppegående ellers i samfunnet for lengst har fått med seg. I anstendighetens navn burde selvfølgelig de folkevalgte selv ha nedsatt en komité (med uhildede, nøytrale og kvalifiserte mennesker) for å få alle facts, skivebom og nødvendig informasjon på bordet!

Okke som - (ære være Tom, Guttorm m/flere - vi "andre" takker varmt for innsatsen) - nå har altså regjeringen med sin advokat i spissen en alle tiders, maktpåliggende mulighet til å engang for alle rette opp i denne skampletten i kongeriket Norge. Det må jo for pokker være godt å kjenne på følelsen av å omsider kunne stå oppreist med hevet hode når man også har med denne yrkesgruppen å gjøre.

Nå bør staten følgelig komme tungt på banen - skrote prestisjen - innse at det er hold i munnhullet "aldri for sent å snu" - og sørge for en oppreisning de fleste eksdykkere, etterlatte og tilhørende familier kan være fornøyde med!

Det har vært - og er absolutt på tide å kunne skrive epilogen i dette bortimot kriminelle skuespillet!

P.S.
"Near-miss"(nestenulykker) er urovekkende underrapportert. Det er et faktum de fleste involverte vet mye om. Personlig har jeg opplevd 4 situasjoner hvor kun flaksen og tilfeldighetene berget meg. Disse episodene ble kun verbalt omtalt om bord på de respektive dykkerfartøy.

Dedikeres Thor Eriksen og Rune Opsahl som dessverre ikke orket å vente lenger - og i ærbødighet de 21 andre som også tok sitt liv... samt Trond Karlsen som muligens kan få det noe bedre i sin egen lille verden der opp på Ringsvassøy.

Mvh Tom Helgesen
Moss

FFFS tar de seilende på alvor

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®



Forandring fryder

På Frifagbevegelse sine sider kan man 17.10.08 lese at NSF og NSOF sendte tre representanter til Brussel for å demonstrere mot at det blir stadig færre europeiske sjøfolk. Det er gammelt nytt. Det nye er at norske sjømannsorganisasjoner vil "gjøre" noe med det.

I forbindelse med høringen til stortingsmelding 31 (2003-02004) "Vilje til vekst- for norsk skipsfart og de maritime næringer", hørte vi personlig at de tre andre forbundene ville utvide NIS registrets virkefelt. Det betyr i praksis inn til kysten. Når vi nå ser at de vil styrke norske sjømanns rettigheter, er det gledelig lesning. Men, for det er et stort men, når det gjelder troverdigheten til de tre andre.

Hvorfor måtte de vente til FFFS kom på banen? Denne kampen burde de påbegynt før. De skulle ikke sende tusenvis av norske sjøfolk ut i arbeidsløshet, i forbindelse med all den hjelpen de bidro med i opprettingen NIS - registret som fjernet ca. 18 000 norske sjøfolk.

La oss bare håpe at denne politikken vil fortsette, at de helhjertet og ærlig vil støtte sjøfolk, og ikke bare tale for galle-

riet. Arbeide for et skipsregister, ordnede seilingsforhold og hyrer.

I dag er det ingen sjøfolk som forstår hvorfor de må jobbe flere hundre timer mer enn andre i året for å oppnå en industriarbeiders lønn. Og det helt uten ferie, man avspaserer bare opptjent fritid.

Etter at de tre andre fikk konkurranse fra FFFS, har vi lagt merke til flere positive endringer og bedret oppførsel overfor sjøfolk. Bla. har NSF nå gått ut og sagt at de vil forandre på 62 års aldersgrense (§ 19 i sjømannsloven), og at de bare venter på at et eller flere medlemmer skal ta kontakt, slik at de kan få prøvd det for retten. Det sørgelige er at de sier dette etter at de først har nektet et av sine medlemmer dette, og at uttalelsen kom den samme dagen som rettsaken i Skien som ble ført av FFFS på vegne av det medlemmet NSF nektet, var avsluttet. Hun meldte seg inn i FFFS da NSF nektet henne støtte. Saken tapte vi, men har anket til høyesterett.

Forbundene begynner å innse at de ikke bare kan ture frem som de lyster. De har fått konkurranse i FFFS som taler sjøfolkernes sak, ikke bare i ord men også i handling.

De sakene vi har for retten, er et resultat av at de andre ikke har tatt sjøfolk på alvor. Det er ikke uten grunn at FFFS vokser mer enn de andre, vi viser at det er voksne folk vi har med å gjøre, ikke noen tullinger som ikke kan ta vare på seg selv. Sjøfolk er selvstendige voksne folk som ikke vil bli fratatt sin rett til å

bli behandlet på samme måte som sine kolleger på land.

HAR FILIPPINERE BLITT FOR DYRE?

På FriFagbevegelse sine sider 16.10.08, står det at LO sjefen og NSF's leder Jacqueline Smith har reist til Kina. Er det for å vurdere kinesiske sjøfolk?

I så fall står det i sterk kontrast til det oppdraget de hadde i Brussel. Det var ikke bare for moro vi nevnte galleriet og troverdighet. Husk at lønna som heves og utgiftene til reiser betales av medlemmene.

Vi vet fra før at NSF har vært i Kina for å evaluere sjøfolk. Hvorfor sender de en delegasjon til Brussel for å arbeide for bedre kår for norske og europeiske sjøfolk, samtidig med at sjefen selv reiser til Kina? Er det for å sikre seg inntektsgrunnlag om de norske sjøfolkene forsvinner?

Man kan ikke ri to hester samtidig og vente at man skal bli trodd og bli tatt på alvor.

Nå må det arbeides for norsk skipsfart som et hele. Norsk skipsfart er en stor industri, la oss sammen arbeide for at den kan utvikle seg til fordums størrelse, hvor både næringen, landet og ikke minst sjøfolkene er sikret en blomstrende fremtid.

LRV

Ilfoto: FFFS

Atles kommentarer



Hva er det som holder sammen medlemsmassen i Norsk Sjømannsforbund?

Vel, jeg har hørt noen få si at de har fått god hjelp der, når de har hatt bruk for det. Men alle de skrekkeksemplene hvor medlemmene ikke har fått hjelp, hører vi oftere om, og mange er rett og slett graverende.

Jeg forstår det rett og slett ikke. Etter at vi startet et, etter eget syn fullgodt alternativ, for alle sjøfolk. Allikevel klynger spesielt NSF's medlemmer seg fortsatt seg til NSF, som tar ågerpris for medlemskap, samtidig "stjeler" de penger fra sjøfolks hyre, folk som ikke engang ønsker å være medlem der. Tariffavgift kaller de det.

Nå blir det spennende å se utfallet fra Høyesterett i saken vi kjører mot NSF på tre av våre medlemmers vegne, men jeg registrerer at lederen for NSF ikke ser likheten på "tyveri og urettmessig" inngripen av andres hyre og eiendom.

Det jeg tenkte å gjøre her, var å sette opp et regnestykke for å anskueliggjøre hva man betaler for i NSF, kontra FFFS. En matros eller kokk betaler kr. 250,- pr. mnd. i kontingent til FFFS. For dette får han/hun fri retts hjelp og ellers alle andre medlemsrettigheter. D.v.s. at vi tar alle hans/hennes henvendelser alvorlig og hjelper til hvis han/hun har problemer i jobbsammenheng.

En matros eller kokk betaler 1,4 % av brutto inntekt pr mnd. til Norsk Sjø-

mannsforbund (før skatt, staten taper også penger).

Med en gjennomsnitt inntekt på Kr. 35 000,- pr. mnd. vil dette si Kr. 490,-. En forskjell på Kr. 240,- som igjen blir Kr. 2880,- pr. år.

For denne forskjellen på Kr. 2880,- får de en innboforsikring (den koster kr 1600 i året) som riktignok ikke har noen øvre grense, men jeg vil tro at de fleste vanlige folk vil komme langt med 1,5 Mill.

Men denne forsikringen er etter min mening ingen grunn for å betale denne kontingenten. Det kan man ordne selv, og kanskje oppnå enda gunstigere forsikring også.

Innboforsikring kan man selv skaffe seg fra kr. 600-700 og oppover, det er forskjell fra selskap til selskap

Når man også vet at hvis man har ektefelle som også er organisert i LO, så betaler også hun/han for slik innboforsikring.

Det er bare det at hvis uhellet er ute og man trenger denne forsikringen, så får man ikke mer enn en dekning. Da har man kanskje betalt i årevis for to forsikringer, som man kun får benyttet den ene av, fordelen da er at man slipper egenandel.

I FFFS kan vi vise til at vi totalt har løst ca. 500 tvistesaker for våre medlemmer, hvor de aller fleste er blitt løst i minnelighet ved telefonkontakt/brev med de respektive rederier.

Noen få har endt i retten og de tre mest spennende for tiden er saken om tvangstrekk av de tre andre forbundene, som har vært i Høyesterett, hvor vi vant, samt den mot Secora som muligens kommer opp i Lofoten Tingrett, og saken om oppsigelse ved fylte 62 år, anket inn til høyesterett.

Alle disse vil om vi vinner frem skape presedens, slik at vi får slutt på ukulturen en gang for alle. I tillegg har vi en sak som muligens skal opp i Ålesund Tingrett senere.

Når vi en gang i fremtiden (ikke så fjern fremtid håper jeg) blir akseptert, som forhandlingspartnere hos rederiforbundene, vil vi gjøre alt for å få til bedre, og mer rettferdige avtaler for sjøfolkene enn de som eksisterer i dag. Dette vil ikke nødvendigvis koste rederiene så mye, for mange av de tingene vi sliter med er politisk relaterte. Derfor jobber vi allerede tungt opp mot politiske miljøer og myndigheter for å få disse til å forstå, at ved å legge gunstige driftsbetingelser til rette for rederiene, er det ikke bare rederne det hjelper, men først og fremst den arbeidende sjømann/kvinne

Jeg er ikke ute etter å svarte NSF, det klarer de selv. Det florerer med fortellinger på sidene våre, fra medlemmer som har sine historier og om måten de har blitt behandlet på av NSF, så det overlater jeg til den enkelte leser.

Jeg ser det i denne sammenheng fra et rent økonomisk perspektiv.

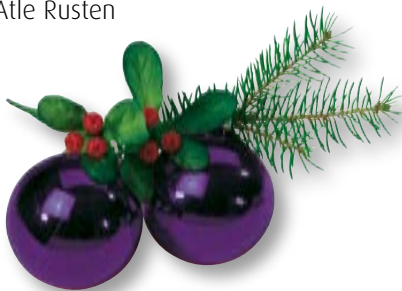
En annen ting, er at det er skremmende mange sjøfolk, som tror at man er nødt til å betale kontingent til de andre organisasjonene fordi de blir automatisk trukket når de får sin første hyreslipp, etter påmønstring. Selv i NOR eller utenlandske register hvor man har reservasjonsrett mot dette trekket.

Når man så opplever at man ikke er medlem likevel, fordi man ikke fysisk har meldt seg inn, da er det meget krittikverdig etter mitt skjønn. Mange vet ikke at de kan reservere seg fra dette

trekket ved henvendelse til rederiet, de vet heller ikke at de selv må melde seg inn hvis de skal ha medlemsrettigheter.

I den ytterste konsekvens kan dette medføre at man tror man er medlem og at man da også har innboforsikring, brenner det hjemme og så oppdager at man ikke har noen forsikring, har man store problemer. Dette er alvorlig, folkens, meget alvorlig.

Mvh
Atle Rusten



Informasjon til førstereisfolk

Jeg har blitt gjort oppmerksom på et lite problem som jeg ikke har tenkt så mye over tidligere, selv om jeg kjenner meg igjen fra den gang jeg skulle mønstre ut for første gang. Informasjon om hva som må ordnes og skaffes til veie før man får mønstre er i mange tilfeller mangelfull. Man får ofte ikke vite at man må skaffe seg legeattest og andre dokumenter eller at man må skaffe seg bilder for sjøfartsboka og lignende. For dere på rederikontorene som leser dette: Her må dere bli flinkere, for mange gutter/jenter som kommer og vil til sjøs, vet ikke dette på forhånd.

Mvh Atle Rusten

Hvem er sjømann? Hva skal til for å bli betraktet som en?

Etter flere besøk og henvendelser fra ansatte i flere fergerederier, er vi gjort oppmerksomme på at de ikke har sjømannsfradrag. Hva kan være grunnen til dette? Vi i FFFS velger å tro at det ikke ligger noe ondsinnet bak, men hva tenkte de andre organisasjonene på da dette ble vedtatt?

Det er lett å besvare første spørsmål, synes vi: Alle som arbeider på et skip er sjøfolk.

På det andre spørsmålet, må vi sende spørsmålet til de tre andre forbundene. De er så stolte av å ha forhandlingsrett, og gjør alt de kan for å nekte FFFS den samme rettigheten.

Men vi mener at har man forhandlingsrett, så skal den brukes til å forhandle frem bedre avtaler for medlemmene, ikke motsatt.

Slik vi har forstått det, må man ha en minimums seilingslengde for å ha rett til sjømannsfradraget. Med ferger er det jo slik at de har faste ruter å følge. Skal man da bli nødt for å ta en langtur innimellom for å få det andre sjøfolk har krav på?

Når det gjelder Sjømannsfradraget er det litt merkelig at det ikke er indeksregulert. De aller fleste sjøfolk arbeider i en 1-1 situasjon, med andre ord er de borte halve året, men må betale alle skatter og avgifter som om de var hjemme hele året. Alle vet at skatter og avgifter ikke står stille, men blir oppjustert ved hvert statsbudsjett, slik også i år, men sjømannsfradraget står stille i år også. 80 000 kr har fradraget vært i flere år, på samme tid har skatter og avgifter (veiavgift, NRK-lisens osv.) gått ganske

betydelig opp.

FFFS som, enn så lenge, har blitt nektet forhandlingsrett, har store vanskeligheter med å forstå at de forbundene som har slik rett ikke benytter den. Det er skammelig.

Hvorfor blir ikke alle sjøfolk inkludert i sjømannsfradraget? Mener de andre forbundene at de er for lite sjøfolk, så må de komme med en definisjon på hva en sjømann er. Slik vi forstår forbundenes tankegang, er medlemmene bare nyttige idioter som kan melkes for kontingent. Dette er både uetisk og i våre øyne kriminelt. Betaler man kontingent, frivillig eller tvungent, har man krav på å bli tatt på alvor. Betaler man for en vare skal den også leveres. Man betaler ikke for å komme dårligere ut ved forhandlinger. LRV.

Mannskapspolitikk?

Vi trodde ikke våre egne ører, da vi fikk beskjed om at passasjerene på fergene til Fjord1 MRF, ble oppfordret av ledelsen til å etterse om mannskapene drev med ulovligheter.

At arbeidsgivere kan, til de grader, behandle sine egne ansatte på en slik måte hadde vi ikke trodd var mulig. Dette leder tanken hen til tider og systemer vi regnet med var borte en gang for alle, men vi må beklageligvis revurdere våre tanker om god mannskapspolitikk.

Om arbeidsgiver regner med å få trofaste ansatte etter et slikt oppslag om bord, tar de feil. Mannskapene er naturlig nok fly f...!

Følgende plakat ble opphengt om bord på ferjene:

Fleire billettkontrollar

For å sikre at alle som reiser med våre ferjer blir korrekt billettert, har vi funnet det naudsynt å gjennomføre fleire uanmelde billettkontrollar. Kontrollørane vil nokre gonger opptre anonymt, men vil då alltid legitimere seg uoppfordra.

Desse kontrollane er med på å sikre gode tilbod til deg som reisande. Sørg difor for at du alltid har gyldig billett.

Hugs å sjekke billetten din.

Som reisande er du ansvarleg for at du blir riktig billettert. Kontroller at du har motteke riktig billett og vekslepengar, og at billetten har korrekt dato og klokkeslett. Oppbevar gyldig billett under overfarten for eventuell kontroll.

Har du motteke billett som ikkje syner det du har betalt?

Ta kontakt med vår administrasjon.

Kva skjer om du ikkje løyser billett?

Dersom du ikkje kan vise til gyldig billett har Samferdselsdepartementet fastsett at det skal betalast eit straffegebyr på det dobbelte av taksten for enkeltbillett på aktuelle strekninga, men minimum kr 200 for personar og kr 400 for kjøretøy.

Meiner du å ha spesielle grunnar til ikkje å betale gebyr, ser vi gjerne at du kontaktar administrasjonen vår i etterkant av reisa framfor å diskutere i ein stressa situasjon ombord

- ha ein triveleg reise.

Om man leser det vi har markert med rødt, så virker det nesten som om rederiet mener at alle ansatte er kjeltringer. Å mistro sine ansatte offentlig, fører bare til vantrivsel og at mannskapet søker seg til andre steder. Dette er et stjerneeksempel på hvordan ting ikke skal gjøres.

Etter vår mening har rederiet bare en ting å gjøre, nemlig offentlig å beklage overfor de ansatte.

LRV

Har du problemer med at Hurtigruten Group (HRG) trekker deg for penger?

FFFS har i det siste mottatt flere henvendelser om at mannskaper i HRG, blir trukket for større eller mindre beløp. Dette dreier seg om "forskudd" gitt for lenge siden. Det har i ettertid vist seg at "forskuddet" i noen tilfeller i virkeligheten er feriepenge, som ikke skulle vært trukket i utgangspunktet. Flere år etter at "forskuddet" er utbetalt, blir altså mannskapene nå trukket i hyra. Man kan selvfølgelig stille spørsmålet om det bare er rot på regnskapskontoret, eller om de har fått inn "kompetente" folk som "vet" hva som må gjøres. Så vidt vi vet er det prosedyrer for hvordan man skal rydde opp etter en glipp fra regnskap. Har man betalt ut for mye eller for lite en måned skal det rettes opp på neste hyreavregning. Ikke flere år senere. Kan dette være en ny måte å refinansiere på, for selskaper i pengenød?

Om du har det samme problemet, ta kontakt med FFFS, så vil vi ta opp problemet med HRG sentralt.

LRV

*FFFS ønsker
alle sine medlemmer
en riktig
God Jul og et
Godt nytt år*



NSF kommenterer i Maritim Logg (ML) rettssaken FFFS førte for to medlemmer i Nedre Telemark Tingrett i Skien

Det er vi glade for, men det er et lite problem.

For den uinnvidde leser kan det fremstå som om det var NSF som hjalp sine medlemmer. Det var det langt i fra.

At NSF kommenterer at noen arbeider bra for sine medlemmer, er vi glade for, men å prøve å stjele æren for det, liker vi mindre. I artikkelen fremkommer det ikke noen steder at det var FFFS, på vegne av to av sine medlemmer, som førte saken i Skien.

Det er sørgelig å konstatere at NSF ikke gjør noe forsøk på å være ærlige.

Nå har de fått konkurranse, likevel velger de å fortsette som før.

Vi er ikke her for å gi noen råd, men overlater til deres egen samvittighet å formidle hva de selv ønsker i sitt eget magasin, men med tid og stunder er det de selv som taper på uærligheten.

FFFS har ikke til hensikt å legge seg på latsiden, men fortsette samme kurs vi har holdt til nå, nemlig å hjelpe våre medlemmer, også når det gjelder å ta urimeligheter til retten. Selv om NSF og de andre to hevder at det er bra at saken kom opp for retten, har de ikke lagt to pinner i kors for at så skulle skje. Tvert i mot.

Det merkelige er at NSF's advokat Birger Mordt sier at det er på høy tid at denne saken blir prøvd i rettssystemet, likevel nekter NSF å hjelpe medlemmene sine til nettopp det. Den ene av de FFFS førte saken for, hadde bedt NSF om hjelp før hun kontak- tet oss, men fikk blankt avslag.

Etter at FFFS tok saken til retten oppfører NSF seg som om det var de som førte saken. Dette er lavmål. Det som står i ML, er at de mener at det er en viktig sak og bør føres for retten. Ikke et ord om at de selv har nektet å gjøre det.

FFFS nekter å godta at sjøfolk skal fortsette å være melkekyr for uærlige organisasjoner.

Vi vil arbeide for at sjøfolk skal bli tatt på alvor!

Som NSF og de andre vet hadde vi en annen sak som var oppe i høyesterett 4. – 5. november, en sak vi vant, og der har vi bare avslørt en liten del av den ulovlige praksisen som i mange år har vært brukt mot sjøfolk.

Om NSF også vil omtale den saken i ML, vil det bli vanskelig å vri det til som om at det var de som førte saken på vegne av tvangstrukne sjøfolk. Dette er nemlig en sak mot NSF og de to andre. FFFS har slåss for å fjerne tvangskontingenten i NIS og deler av NOR registret, noe vi nå har klart.

FFFS ser med spenning frem til omtalen i ML.
LRV



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



Leserbrev

Sjømannspensjonen - myndighetenes "tyveri" av våre opparbeidede rettigheter

Sjømannspensjonen

Da Sjømannspensjonen ble vedtatt 3. desember 1948, ble vi sjøfolk lovet at vi skulle være sikret pensjon livet ut etter oppnådd pensjonsalder, og vi – sammen med rederne – betalte inn vår premie i alle år siden, i god tro om at så ville skje. Samtidig betalte vi også vår alderstrygdavgift i likhet med alle andre arbeidstakere.

I 1967 ble Folketrygden innført. Den retten vi hadde opparbeidet til en trygg pensjon resten av livet, ble da redusert til 10 år, senere 7 år (60 – 67 år), til gjengjeld skulle vi få folketrygd – men det fikk jo alle! Vi skulle også få beholde "litt" for den tiden vi hadde opparbeidet før 1967.

Så fra 1. januar 2001 ble også dette "lille" tatt fra oss – med et pennestrøk, for å sette det på spissen. Dette gjaldt pensjonister som fyller 67 år etter 31. desember 2000. Riktignok fikk en del av disse et tillegg i pensjonen, men for de som ikke fyller kriteriene for dette tillegget, forsvant dette lille de skulle få beholde. Dette gjelder også alle enkene, de mistet også "det enda mindre" de fikk beholde tidligere.

Dette var i korthet bakgrunnen for den "saftige" overskriften.

Tønsberg-gruppen mot nedbygging av Sjømannspensjon.

Gruppens historie og hva vi har drevet med de siste 5-6 årene

Det hele startet med at gruppens leder – sjøkaptein Tore Løken – fylte 67 år på nyåret 2001. Han har vært 47 år i internasjonal shipping i rederiet Wilh. Wilhelmsen hvorav 20 år i aktiv sjøtjeneste. For dette oppebar han sjømannspensjon fra 60 år, noe han trodde – som alle andre – skulle vare livet ut, dog var han klar over at det var foretatt visse forandringer etter 1967. Men – det han trodde han skulle få beholde etter 67 år, var plutselig borte. På egen hånd begynte han å undersøke litt rundt, kontaktet de forskjellige sjømannsorganisasjonene, Rederiforbundet, politiske partier etc., og han fant fort ut at å få gjort noe med dette, som han så på som en stor urettferdighet, ikke var noen enmannsoperasjon. Han tok kontakt med en ikke ukjent dame når det gjelder pensjonssaker – fru Irene Nordmo – som sa seg villig til å assistere som rådgiver og døråpner til de politiske kretser. Han søkte også og fikk støtte fra Tønsberg Sjømannsforening, undertegnede representerer denne forening. Våren 2002 hadde disse møte med Arnljot Muren fra Dnmf. Og Ralf Stahlke fra Nsf. Dette møtet virket positivt i utgangspunktet,

men munnet ikke ut i noe konstruktivt – disse hadde jo vært med på å utforme regelendringen av 2001. Sjøoffisersforbundet var ikke interessert. Siden hadde vi et møte med stortingsrepresentant Svein Flåtten (H) fra Vestfold, dette kom det ikke stort ut av. Våren 2003 fikk vi et positivt møte stortingsrepresentantene Harald Nesvik og Per O. Width fra FrP som i hvert fall førte til et brev fra Nesvik til sosialminister Inngjerd Schou. Der var det ikke mye forståelse å hente – en lang utredning om alt vi kunne fra før med en tre linjers konklusjon om at "Dette var vedtatt av et enstemmig Storting, og hun kunne ikke se noen grunn til å ta dette opp igjen" – men dette var dog en begynnelse.

Etter flere avisoppslag i Tønsbergs Blad våren 2003 begynte snøballen å rulle. Vi ble kontaktet av flere som i det små hadde engasjert seg på liknende måte i samme sak. Bl.a. kom sekretæren i Tønsberg Maskinistforening med i gruppen. Han hadde i flere år arbeidet med en parallell sak, nemlig et absolutt tap av all innbetalt pensjonsavgift i 450 mnd. da han ble uføretrygdet.

Mot slutten av 2003 sendte vi brev til alle landets sjømannsforeninger og maskinistforeninger hvor vi informerte om saken vår og anmodet disse om å kon-



Leserbrev



takte deres respektive politikere på nøytt nivå. Noen svarte positivt, men de fleste var tause. Vi ble tidlig lei av å høre: "Det er flott at dere tar opp denne saken – stå på" – ferdig med det. Vi sendte brev til de samme et halvt år senere med rapport om "utviklingen", dessverre var ikke responsen noe bedre.

Politikere

Foruten tidligere nevnte politiske kontakter, har vi ved to anledninger vært i møte på Stortinget, første gang i mai -04. Da hadde vi fått avtalt et møte med Vestfoldbenken v/leder S. Flåtten (H). Her møtte ca. Halvparten av Vestfoldbenken, resten hadde ikke fått beskjed. Foruten lederen som var godt informert om saken, var de øvrige totalt uinformert. Dette møtet ga ingen nevneverdig respons. Vi laget et notat om møtet som ble sendt de øvrige Vestfold-representantene – har ikke hørt noe. Senere har vi hatt møte på Stortinget med representanter fra Høyre under ledelse av Jan T. Sanner, han lyttet og var ganske positiv, men senere respons var lik null.

Vi har hatt møte med Inga Marte Torkildsen, hun var flink til å lytte og skulle se hva hun kunne gjøre – resultat lik null. Vi fikk et møte med administrasjons- og inkluderingsminister Bjarne Håkon Hansen. Her hadde vi også NRK-Vestfold med oss, men her var det også standard svar – han kunne ikke se at det var noe å gjøre, men han lovet å se på saken. 2 år senere sendte vi et purrebrev, men har ikke hørt noe. Senere har vi også snakket med hans etterfølger – som kommer fra Vestfold – men det er fortsatt stille.

Vi har tilskrevet alle ordførere i Vestfold. Dette førte til at de tilskrev statsråd Dag

Terje Andersen. Svaret derfra var det samme som vi har fått – det var ikke engang oppdatert fra tidligere svar, eks.: Det ble henvist til at de avventet innstillingen fra pensjonskomitéen. Som kjent er denne både levert og behandlet for lengst. Svarbrevet var datert 29.8.2008. Det er tydelig at det er en spesiell byråkrat som forfatter svarene, statsråden bare signerer.

Som det framgår, så stanger vi hodet i veggen når det gjelder politikere – det er ikke mye hjelp å hente fra den kanten. Og det er trist – for saken bør løses politisk.

Den juridiske vei

Vi har henvendt oss til ESA (EFTA Surveillance Authority), dette fordi vår sak muligens også kan innbefatte EU-borgere som har seilt på norske skip eller norske sjøfolk bosatt i EU. De innhentet opplysninger fra norske myndigheter, svaret derifra (forfattet av samme byråkrat som nevnt ovenfor) inneholdt bl.a. direkte feilaktige opplysninger. Dessverre kan ikke ESA gjøre noe da det ansees som et indre norsk anliggende.

Rettsens vei

Vi har diskutert rettsak mot staten, men dette kan bli en tung vei å gå rent økonomisk. Vi har snakket med flere advokater og andre juridisk sakkyndige. Stort sett mener de at en slik sak krever en grundig utredning fra en tungvekt på området trygderett. Vi har vært i dialog med landets eneste trygderettsprofessor, men han vegrer seg for å uttale seg offisielt, men rent uoffisielt mener han at vi har et poeng. Vi kan muligens vinne fram i tingretten, men saken vil helt sikkert i tilfelle bli anket helt fram til høyesterett – og her blir det straks vanskeligere å vinne fram.

Hva består vårt juridiske hovedmoment i: Vi hevder: Lovendringen av 21. desember 2000 nr. 124 (i kraft 1. januar 2001) er gitt **tilbakevirkende kraft**. Dette strider mot Grunnlovens § 97. Vi forlanger at Staten viser respekt for lovede og opparbeidete rettigheter – det er faktisk nedtegnet i Grunnlovens §§ 97 og 105 hvor det bl.a. står at **senere lovendringer ikke kan frata pensjonister "velervervede rettigheter"**.

Og slik står saken per i dag. Vi har også i løpet av den tiden vi har holt på, hatt en hel rekke andre aktiviteter, henvendelser og oppmøte med plakater på stands under flere valgkamper, men det vil føre for langt å ramse opp alt dette. Vi har hele tiden framhevet at vi er 100 % upolitiske, og vi har således henvendt oss til samtlige politiske partier. Men det er ikke å ta for hardt i å si at enkelte partier har vært mer positive enn andre.

Selv om vår aktivitet har vært fokusert primært på lovendringen av 2001, så har også den forandringen som ble gjort i 1967 vært i bakhodet. Sjømannspensjonen har vært ansett – selv av myndighetene – som en tjenstepensjon. Hvilke andre tjenstepensjoner har vært behandlet likedan? Men å få endret en over 40 år gammel stortingsbeslutning er vel for mye å regne med.

På vegne av Tønsberg-gruppen mot nedbygging av Sjømannspensjon

**Arne Christophersen
pensjonert maskinsjef**



Leserbrev



JEG ER SÅ LANGT ET FORNØYD MEDLEM AV FFFS

Vi hadde besøk av en representant fra Norsk Sjøoffiserforbund i dag 28.10-08, på skolen, jeg går på teknisk fagskole i Trondheim nautisk line 1. år.

Da det kom fram at jeg var medlem i FFFS, ble jeg nesten latterliggjort foran hele klassen.

Jeg begrunnet mitt medlemskap med at jeg har mer tro på FFFS enn noen andre forbund.

Svaret jeg fikk, var at det hadde ikke noen hensikt, da FFFS ikke har forhandlingsrett. Han fikk dere til å virke som noen som ikke hadde peiling på det som skjedde på sjøen, og at jeg bare kastet bort penger på dette. Virket for meg som om NSOF og de andre hater dere... Når det kommer til lønnsforhandlinger og forhandlinger generelt hva kan FFFS gjøre?

mvh Preben R

NSOF SITT INFORMASJONSMØTE, TRONDHEIM MARITIME SKOLE

Hei Preben

Takk for mail angående møtet NSOF holdt ved skolen deres.

Du skriver at NSOF representanten mer eller mindre holdt deg for narr på grunn av at du er medlem i FFFS. Det skal du ikke ta deg nær av, det forteller mer om han enn om deg.

Han pukket på at medlemskap i FFFS er bortkastede penger, grunnet at han mener pengene blir bedre anvendt i NSOF.

Da må man spørre seg om hva pengene går til, er det til medlemmenes beste eller er det til ledelsens beste?

Når det gjelder pengene FFFS får inn, går de rett tilbake til medlemmene i form av støtte og hjelp, Dråpen og drift. Våre regnskaper er tilgjengelig for medlemmene på forespørsel. Vi skal være helt gjennomtsiktige uansett hva det dreier seg om. FFFS arbeider for at sjøfolk skal ha samme rettigheter som arbeidstakere på land. Vi skal ha samme rettigheter som andre når det gjelder avgang ved aldersgrense, derfor skal vi ha Arbeidsmiljøloven til sjøs. Vi må sammen med næringen fortelle politikerne hva som må til for å ha en levedyktig skipsfart i Norge.

I august hadde vi en sak i Skien tingrett, en sak vi tapte men som vi har anket. Om du leser Maritim Logg nr. 7 i år vil du se at de omtaler saken som om det var de som førte saken. FFFS er ikke nevnt med et ord. Først nektet de sitt eget medlem støtte, siden prøver de å "stjele" saken.

NSOF er en av eierne i Maritim Logg, og jeg mistenker at det er nære bånd til LO siden det er de som har layouten på bladet.

Når NSOF representanten bruker forhandlingsrett som et argument for ikke å bli medlem i FFFS, er det bla. fordi at NSOF har fortalt løgner om oss til blant annet Fraktefartøyenes Landsforening, med det mål for øye at vi ikke skulle få forhandlingsrett. "FFFS er ikke en gang et registrert og lovlig fagforbund", påstår NSOF til ovennevnte rederiforbund.

Selv vil vi hevde at foreløpig er det viktigere å ha rett, enn forhandlingsrett. FFFS bruker hundretusenvise av kroner

i året på advokater og rettssaker slik at våre medlemmer får rett, noe som hadde vært unødvendig om de tre "store" hadde gjort jobben sin.

Til nå i år har vi fått inn ca. 200 saker, det viser at de andre ikke gjør det de sier.

Hittil i år har vi hatt tre rettssaker. Saken i Høyesterett vant vi. Det handlet om uærligheten til de tre andre med hensyn til tvangstrekk i NIS og deler av NOR registret.

Tvangstrekket av kontingent enten du er medlem ikke, er rett og slett forbrytersk, sett med rettens øyne.

Når det gjelder forhandlingsrett for FFFS, vil den tvinge seg frem, enten de andre forbundene liker det eller ikke.

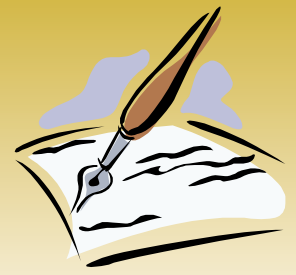
Du fikk inntrykk av at NSOF og de andre to hater oss, det er vi stolte av, de legger merke til at vi gjør den jobben de skulle gjort for mange år siden. Vårt medlemstall øker og deres minker. Det betyr også mindre penger i kassen, og det er katastrofe. Penger for de tre "store" betyr mer enn medlemmene. Det ser vi på måten seilende blir behandlet på, med tvangstrekk i både NIS og NOR registrene, uten å hjelpe medlemmene når det trengs.

Å hate betyr at de har følelser for oss, FFFS føler ingen ting for dem. Vi er realister. **Når vi har slike motstandere, hva skal vi da med fiender?**

LRV



Leserbrev



Sjømann, en likeverdig arbeidstaker?

Året 1977 var året jeg ble født, Elvis døde og norske arbeidstakere kunne trekke ett lettelsens sukk, da de fikk arbeidsmiljøloven. Eller, fikk nå alle norske arbeidstakere ett regulert arbeidsforhold gjennom denne lovpålagte reguleringen av arbeidsforhold? Nei dessverre, som Fellesforbundet for Sjøfolk et LO uavhengig forbund, gang på gang har påpekt.

Det er naturlig og til dels forståelig at en sjømanns situasjon er noe annerledes en det øvrige arbeidsliv. Mindre forståelig er det at man ikke med enkle grep skulle klare å ta med sjømannen i arbeidsmiljøloven. Enda mer uforståelig er det at sjømannen, dens kone og samboer og dets familie ikke alltid har krav på sosiale rettigheter!

Nylig opplevde jeg og min samboer å havne i en situasjon som så mange andre sjøfolk har kommet i før, og som tidligere har vært reist spørsmål om til både departement og i Dråpen 02/06. Vårt felles barn ble syk igjen, ikke kronisk sykdom, og alle mors sykedager var brukt opp. For arbeidstakere flest betyr dette at far da benytter sine sykedager, og tar hånd om barnet. Men når far er sjømann eller riggarbeider er det ingen mulighet å kunne gjøre dette.

Nå var gode råd dyre og en ringerunde ble foretatt, først NAV så forbund.

Svarene var både nedslående og sjokkerende. Det er ingen mulighet til å la far overføre sine omsorgsdager til mor. Konsekvensene av dette er økonomisk tap i form av tapt arbeidsinntekt for mor.

Ettersom man kan se i loven er der mulighet for at en av foreldrene kan få 20 stønadsdager, eller 10 for hver av de to foreldrene. Her trekkes frem avtjening av verneplikt eller innsatt i fengsel, men altså ikke den gode norske borgeren som har sitt yrke til havs.

Det føles ikke godt og nok en gang måtte oppleve at sjømannen er en til dels glemt arbeidstaker i det norske samfunn, glemt helt til noen finner det for godt å trekke frem foreldete floskler fra en svunnet tid – for ytterligere og nedverdige en hel gruppe arbeidstakere. Hvilken annen arbeidsgruppe har måttet leve med det som oppfates som ulovlige tvangstrekk av såkalt tariffavgift som det gjøres for alle seilende i NIS?

Det er ikke lenge siden Norge feiret seg selv som selvstendig demokratisk nasjon, en nasjon med likeverd som et evig langt mantra. Nå må også vi få vårt likeverd!

**Geir F. Rasmussen,
Matros lærling**

Takk til alle støttepillere i kampen for fagforeningsfrihet blant sjøfolk

Høyesterett har avsagt sin dom, og vi har vunnet!

Det er 5 år siden jeg begynte med denne saken, og den har vært til behandling i alle 3 rettsinstanser i Norge.

Rettferdigheten seiret tilslutt, og jeg vil på denne måten takke alle som har trodd på meg, og gitt meg positive støtteerklæringer underveis. Jeg vil spesielt trekke fram FFFS, uten dem i ryggen, og med garantier om faglig og økonomisk støtte, ville jeg aldri våget å sette i gang denne prosessen.

Advokat Marius Reikerås, som «brenner for» menneskerettigheter, har ukuelig stått på med stor faglig tyngde i rettssal etter rettssal. Han har jobbet utrolig mye med denne saken, og brukt uendelig mye tid på forberedelser og framlegging av dokumentasjon. Marius, du er en fantastisk flott advokat og person! Jeg vil også takke arbeidskolleger, arbeidsgiver, venner og familie. Det har varmet under hele prosessen at «alle» rundt meg har støttet opp, og trodd på et positivt resultat tilslutt.

Elin Tåsås



Leserbrev

Tanker fra en rettsal - og etterpå

SÅ ER VI HER – I NORGES ØVERSTE DOMSTOL, HØYESTERETT

Saken om "tvangstrekk" til Norsk Sjømannsforbund er blitt godkjent av Høyesteretts kjæremålsutvalg. Det er kun de prinsipielle spørsmål som slipper inn til behandling i Høyesterett. Det er i første rekke de vidtrekkende juridiske problemer Høyesterett befatter seg med, spørsmål av juridisk art hvor avgjørelsen får betydning utover det konkrete saksforhold.

Det er "høytid" i disse ærverdige lokaler i dette gamle bygget fra 1903.

Underveis har det huset 3 rettsinstanser, men i 1994 flyttet lagmannsretten og tingretten inn i nye lokaler. Det åpnet en mulighet for å bøte på Høyesteretts hardt tiltrengte plassbehov. I 1996 sto Justisbygningen ferdig oppusset, og Høyesterett fikk endelig et eget bygg som er en statsmakt verdig. Det som ble Høyesteretts Hus er blitt beskrevet som en av landets mest monumentale bygninger, fornyet og forskjønnnet i den ånd som den var oppført, og som ved sin enkle verdighet, gjennomtenkte nøkternhet og velmodulerte formspråk er blitt et symbolsk uttrykk for den statsmakten det huser.

Det er med stor respekt en inntar en gedigen resepsjon, opp brede og skinnende trapper, og videre inn i rettssalen. Det er høyt oppunder taket. Rommet er "unorsk" i sin arkitektur. Søylar i marmor,

fantastisk stukkatur, dekorering i gull og svære buede vinduer dekket med metervis med gardiner.

Dommerne kommer inn gjennom en gedigen dør, alle reiser seg. Her er respekt og alvor, vi er sterkt preget av det som skal komme.

Vi stiller sterkt, det er godt og ha støtte rundt seg i en slik stund.

Øyvind er her, han er i samme situasjon som meg, ufrivillig "sponsor" til NSF. Fra kontoret har vi Leif og Harald, de har stått på for oss med krum hals i flere år – nå ser vi fram til at det skal bli resultater i rettferdighetens navn.

Foran oss har vi hovedpersonen i dag, vår flinke advokat Marius. Høyreist og flott i sin sorte kappe.

Det er nå det gjelder, mye informasjon skal formidles til dommerne. Det er tungt og vanskelig stoff, mye er på engelsk. Her gjelder det og ha tunga rett i munnen og blikket klart og fast.

"Høyst ærverdige rett, rikets øverste dommere".

Slik tiltales dommerne i høyesterett

VI ER I GANG!

Marius åpner. Vår kjære advokat er godt forberedt, og legger fram uttalige saker og masse dokumentasjon som er med og belyser vår sak.

Her er uttalige eksempler på "closed shops", som flere er dømt for opp gjennom årene. Det er ikke lov å tvinge noen til medlemskap noen plass i forbindelse med ansettelse.

Demokratiet må også gjelde på arbeidsplassene til sjøs. Det er faktisk fagforeningsfrihet i dette landet. Om noen kaller det tariffavgift eller fagforeningskontingent, er ikke hovedpoenget her. Og særlig fordi beløpet som blir trukket hver måned er identisk om du er medlem eller ikke.

LO advokat Einar Stueland representerer Norsk Sjømannsforbund.

I sine innlegg prosederer han på at det vi diskuterer i retten er en "frivillig og lovlig avtale". Han presiserer også at det mangler "tvangs-element" i vår sak. Det blir også nevnt at uorganiserte har tilsvarende service som medlemmene, med unntak av forsikrings-tilbudet.

Det er igjen på sin plass å imøtegå disse påstandene:

Om denne tariffavtalen er lovlig og frivillig, stiller jeg meg sterkt tvilende til! Lovligheten vurderer jeg dit hen at den strider mot norsk lov, og frivillig er den i hvert fall ikke!

I min ansettelsesavtale står det: "Hyre/overtidsbetaling og andre vilkår etter overenskomst mellom NSF Nordisk NIS og NR".

Hvis man ikke undertegner avtalen inkl. denne setningen, har man ingen jobb! Da har jeg vanskelig for å tolke det som "frivillig".

Lite ante jeg også på det tidspunktet om at denne lille setningen skjuler avtaler om "tvangstrekk og automatiske innmeldinger i fagforbund".

Som arbeidstaker og nyansatt, har man ingen mulighet til å gå i dybden på denne type avtaler i det øyeblikket papirene ligger foran deg, klar til underskriving.

Jeg vil også påstå at slike som meg, som betaler tariffavgift, og ikke er medlem – må se langt etter noen som helst slags service fra NSF. (Vi er jo bare "gratispassasjerer" til full pris, må vite!)

En annen påstand vår motpart kom med i retten denne gangen, er at tariffav-

giften som blir automatisk trukket fra ikke-medlemmer, kun skal dekke administrering/vedlikehold av denne tariffavtalen, og pengene skal dermed ikke gå til annen type drift eller arrangementer. Dette vil da si at ikke-medlemmer er utrolig kostbare å administrere, det koster like mye å vedlikeholde tariffavtalen for disse, som ordinære medlemmer betaler i medlemsavgift og medlemspengene brukes i alle ledd og til drift av hele organisasjonen!

Kanskje så lite som 10 % (dette tallet er bare for å illustrere, jeg har ingen dokumentasjon om dette) av medlemspengene går til tariff- arbeid, mens 100% av ikke-medlemmenes innbetaling utgjør de samme utgiftene.

Selv om det er mye penger som uten vår godkjenning blir tappet fra vår lønn hver måned, er det ikke pengene som er hovedingrediensen i denne saken.

Det er Friheten til å velge. Friheten til selv å melde seg inn i et forbund eller organisasjon som en føler tilhørighet med. Friheten til ikke å være medlem, om en føler at det er riktig.

Det er nærliggende å bruke så sterke ord som overgrep og diskriminering i denne saken.

Overgrep fordi lønnen blir tappet for beløp uten din godkjenning.

Diskriminering fordi du er uønsket som arbeidstaker i NIS- flåten om du ikke betaler 1,4 % av lønnen din til NSF.

Vi må få slutt på denne uverdige og urettferdige praksisen en gang for alle!

Elin Tåsås

www.fffs.no – info@fffs.no

Nyttårsønsker

2008 har vært året for de store omstillinger for oss ansatte i Color Line.

Med en nesten halvert flåte og store nedbemanninger er det overraskende ryddig og rolig om bord. Her er det på sin plass å gi en fortjent honnør til de som har forhandlet fram kriteriene fra NSF sin side. Det har vært gjennomført åpne møter og grei informasjon. Nå er det landsiden som skal ta de store utfordringene med å tilpasse seg dagens virkelighet. En helt nødvendig prosess. Forhåpentligvis vil våre kollegaer på land også være heldige med sine forhandlere slik at man opplever prosessen som rettferdig, logisk og ryddig. Det var med en viss ettertanke jeg mottok lønnen for november. På nyhetene hadde jeg akkurat fått med meg at de ansatte i NOTAR ikke fikk lønnen sin. Statistisk Sentralbyrå kom med ferske prognoser med opp til 120 000 arbeidsledige i løpet av neste

år. Ingen ønsker å bli en del av den statistikken! Vi er ofte uenige og oppgitte over rederiledelsen. Men, så langt har vi til gode å ikke motta lønnen vår. Da må de nok ha gjort NOE riktig. Sannsynligvis er MYE gjort riktig og noe gjort feil.

En feil er at markedsavdelingen ikke har forstått hvilket enormt potensiale det ligger i de ansattes kontaktnett. Vi kan være de beste selgere om prisen er riktig. Bruk oss!

Nyttårsønsket mitt nå er at roen kan senke seg i et lenger tidsperspektiv. At vi ser fulltegnede avganger med last og passasjerer. At vi kan få et godt samarbeid mellom våre kontaktpersoner/representanter i FFFS, TVU og ledelse.

Godt Nyttår!

Jane Issa

*FFFS ønsker
alle sine medlemmer
en riktig*

*God Jul og et
Godt nytt år*





Leserbrev



Brutte illusjoner

Gjennom hele min oppvekst, og langt inn i den voksne alder, hadde jeg illusjoner om at NORGE, var et av de mest korrupsjonsfrie og rettferdige land man kunne bo i. Man følte at man var født under en lykketjerne ved å bli født og fikk vokse opp i et så rent og rettskaffent land.

På veldig mange måter er det riktig, men illusjonene blir brutt av mange og brutale overgrep fra organisasjoner og statlige institusjoner, slik at man i mange tilfeller blir helt "målløs".

Leser man noen av Erling Folkvords bøker, eller følger med på daglige nyheter, slår det en at mye av det man får informasjon om er ting, som man i sin villeste fantasi ikke kunne tro kunne skje her.

Det blir nesten daglig dokumentert korrupsjon, utarming av fremmede lands ressurser, og det, med den norske stats velsignelse og ved bruk av statseide/kontrollerte firmaer/rederier.

Den siste utkommende bok i regi av Erling Folkvord er et samarbeidsprosjekt mellom Anne Kathrine Eckbo/Espen Mathisen og Erling Folkvord. Denne boken heter "I POSE OG SEKK", og handler om, i store trekk, missbruk av milliardformuen i Eckbo's legater. Jeg vil også tilføye, grov forsømmelighet fra myndighetenes side, ved mangel på handlekraft i forbindelser ved kontroller.

Foruten dette er det siste, som fikk det til å gå kalt gjennom meg, dokumentas-

jon om lakseoppdrett. Det viser seg at for hver kg. produsert laks, går det med 4 kg annen fisk til for. Det har lenge vært rovfiske utenfor Chile, for å skaffe for til oppdrettsanleggene i Norge, på en slik måte at kystfiskerne i Chile er blitt arbeidsløse. Nå vil vel mange bemerke at vill-laksen også vil ha et forbruk på fisk for å vokse, men jeg tror nok at forbruket innen næringskjeden da ville ha blitt etter næringskjedens premisser og ikke som nå, utarme et allerede fattig land, for å berike er allerede rikt land.

Arbeidsmiljøloven beskytter de fleste av arbeidstakerne i Norge, bortsett fra tradisjonelle sjømannsykker. Sjøfolk blir jo ikke regnet med som fullverdige nordmenn.

Man skulle tro at arbeidsgivere, og i særdeleshet rederier som er hel/eller deleid av den Norske stat, skulle være forpliktet til å holde de samme moralske retningslinjer i fremmede land, som i sitt eget.

Slik er det ikke, det er i den senere tid dokumentert overgrep på naturen og i industrien. Jeg har nevnt rovfiske i Chile, men jeg vil også sette søkelyset på Teleanors utnyttelse av arbeidskraft i Bangla Desh. Det blir benyttet barnearbeidere i livsfarlige miljøer og ved farlige arbeidsoperasjoner, uten verneutstyr og ordnede arbeidsforhold. Alt for å holde utgiftene nede, og å øke profitten.

Den Rød Grønne Regjeringen har også kommet med en ny pensjonsordning

som regjeringen har beregnet til å bli 20% billigere enn nåværende. Statsminister Jens Stoltenberg har sagt at:

"Den nye folketrygden blir ikke dårligere enn dagens folketrygd".

Å få til dette, ser jeg på som nærmest umulig, så jeg fulgte med på hva Siviløkonom Agnes Bergo mente om saken. Bergo driver uavhengig finansrådgivning gjennom firmaet "Penge-doktoren", og hun har blant annet erfaring med pensjonsspørsmål. Bergo hevder følgende:

Løgn nummer en

"Den nye folketrygden blir ikke dårligere enn dagens folketrygd"

- Dette har statsminister Jens Stoltenberg selv sagt. Men det er løgn, sier Bergo.

Hun viser til at det samtidig er beregnet at det nye systemet skal bli drøye 20 % billigere for statskassen.

- Det blir ikke dårligere, men vi sparer ca 20 prosent – simsalabim!

-Nei trylling er best i barneselskaper konkluderer Bergo.

Løgn nummer to

"Den nye folketrygden skal få flere til å jobbe lengre".

- Det er forbannet løgn, mener Bergo.

- Den nye folketrygden er solgt inn som om den bygger på "arbeidslinjen" – at det skal lønne seg å jobbe lengst mulig.

Hun har en lengre utredning om dette,

men kortversjonen er at hun mener at fremtidige pensjoner blir en finansiell beslutning om hva som lønner seg, og at pensjonsordningen ikke blir mer bærekraftig da det åpner for stortiltet spekulasjon i pensjonen.

Løgn nummer tre.

"Ny folketrygd var nødvendig fordi det blir stadig færre lønsmottakere per pensjonist".

Hvis de to andre påstandene var løgn og forbannet løgn; er dette statistikk. Statistikk som ikke holder vann for fem flate øre, mener Bergo.

- Man legger til grunn at det i fremtiden bare blir 1,6 arbeidstakere per pensjonist. Men den påstanden er jo bare helt hinsides. Det er som om jeg nå skulle fortelle deg om været sommeren 2050 blir godt eller dårlig, sier Agnes Bergo.

Siviløkonomen er ikke særlig imponert over dem som har designet det nye pensjonssystemet. Hun sier rett ut at hun tror politikerne med viten og vilje har spart seg selv for konsekvensene.

- Behovet for å stramme inn gjelder for alle andre enn de som har foreslått og vedtatt den nye folketrygden, og det må vi ikke finne oss i sier Bergo.

Dette og mye mer kom frem på NHO-konferansen om forsikringer og pensjoner på Sundvollen Hotell tirsdag den 11.11.08, men jeg tror jeg har fått med det vesentligste.

Fagtilhørighet

Jeg trodde i mange år at fagtilhørighet, var en privat og et personlig valg. Dette har jo "Dråpen" dokumentert at det ikke er, og sågar stevnet Norsk Sjømannsforbund for.

Nytt nå er at det som jeg har tatt for medlemskontingent, blir dementert av NSF forbundsleder Jacqueline Smith, til Dagbladet den 6. november 2008.

Hun sier følgende:

Det er en stor belastning å bli beskyldt for å tvangsorganisere noen.

Vi bestrider at det dreier seg om tvangskontingent, det samme har vi gjort i tingretten og lagmannsretten.

Etter vårt syn dreier det seg om en tariffavgift for å vedlikeholde service

ovenfor sjøfolk som seiler på NIS – skip som er dekket av våre avtaler.

Jeg føler at det ikke er nødvendig å kommentere dette, men lar den enkelte leser dømme selv.

Det er klart at illusjoner blir brutt.

Gladmeldinger er det også i media, men mitt inntrykk er at de er i mindretall. En ting som gleder meg og som absolutt er en gladmelding, er om firmaer som fører en god personalpolitikk.

SSP

Senter for seniorpolitikk.

Årets seniorinitiativ 2008.

Hedres for god seniorpolitikk.

- Årets seniorinitiativ 2008 tildeles Aker Stord AS fordi bedriften vektlegger utvikling og vedlikehold av kompetanse i sin seniorpolitikk, og viser dette gjennom god ledelse.

- Godt voksne medarbeidere representerer en verdifull ressurs som Aker Stord AS ønsker å beholde, sier Åsmund Lunde, direktør i senter for seniorpolitikk (SSP).

Forskning viser at følgende faktorer forebygger tidlig avgang fra arbeidslivet:

- En givende jobb med varierte arbeidsoppgaver.
- Muligheter til å utvikle sin kompetanse.
- Opplevelse av å være ønsket, inkludert og etterspurt.
- Og være en del av et godt arbeidsmiljø.

- Aker Stord AS har utviklet en rekke seniorpolitiske tiltak som SSP mener er viktig å fremheve, sier Åsmund Lunde og nevner:

- Egne seniorsamlinger for linjeledere og mellomledere om seniorpolitikk.
- Egne medarbeidersamtaler for seniorer.
- Motivasjonssamlinger for seniorer.

Jeg slutter meg til gratulantene og kan bare tilføye at Aker Stord AS er et eksempel til etterfølgelse, og som hjelper til å beholde noen illusjoner.

Per Hagerup

Vedrørende besøk fra NSOF

Jeg er elev ved en maritim skole, og der fikk besøk av en av NSOF sine representanter. Jo da, det startet bra med mye skryt av det arbeidet de gjorde, og mange lovord over hele linja. Jeg spurte om det var flere forbund som drev med det samme. Da fikk jeg nesten kaffen i vranghalsen! Jo da det var noen som hadde startet opp med et forbund for sjøfolk som het "fellesforbundet" men de skulle vi ikke bry oss om, de drev bare med tull. Han brukte ord som kopiering fra andre, og at Fellesforbundet hadde null gjennomslagskraft. De sto ikke i spissen for å hjelpe de som trengte hjelp, de gikk frem med løgn og usannheter. Han brukte faktisk 10 -15 minutter av sin tid til dette.

Jeg synes det er urimelig at et annet forbund skal reise rundt og drive negativ fokusering på andres forbund. Jeg ble bare satt ut, og sa takk for meg. Han slengte da fra seg noen nøkkelknipper, penner og noe annet tøv. Nå er det mye styr og forvirring i klassen om dette. Hva skal de gjøre, hvor skal de melde seg inn, osv? Grunnen til det, er at en voksen mann (tidligere sjøkaptein) står frem på en slik måte, og bruker like mye negativ omtale om andre forbund, som positiv for sitt eget.

Jeg prøvde å fortelle det jeg viste om Fellesforbundet sitt motiv, for å drive et forbund, at det var drevet av sjømenn med sjøfolkene i fokus, for et bedre liv og tilretteleggelse på sjøen for alle. Jeg kunne tenkt meg å spørre hvor NSOF var i en del saker.

Jeg har sjøl vært i lag med folk som har fått NSOF til å fronte saken deres, dette har som regel endt med negativt utfall. Folk har mistet sine jobber. Det er lenge siden jeg mistet troen på NSOF, og flere med meg har gjort det. Det kommer vel og frem på medlemstallet hos FFFS, som stiger.

Jeg har tross alt passert 25 år med fartstid, kysten, Nordsjøen, ferger, hurtigbåt og Kystvakten. Så i løpet av årene har man opplevd og erfart en del. Så konklusjonen ble at alle som hadde startet med å fylle ut innmeldingspapirene til NSOF la dem vekk, de ønsket å sjekke litt mer om både FFFS og NSOF

Jeg vil med dette få takke FFFS for sitt gode arbeid for oss som er sjøfolk, og skal forsette arbeidet til havs.

Hilsen en som fortsetter i FFFS, og så er det jo så fint med det at det er gratis medlemskap i FFFS, når en tar utdanning.



Leserbrev



LO sitter i glasshus og kaster stein

Den 24.09 kom Roar Flåthen med en uttalelse vedrørende StatoilHydro sitt engasjement i Qatar.

Sitat hentet fra NRK:

LO-leder Roar Flåthen mener Hydro bør utfordre myndighetene i landet og kreve bedre rettigheter for arbeiderne.

– Hydro har et ansvar til å ettergå denne saken skikkelig, å gjøre nødvendige endringer slik at disse gjestearbeiderne får gode og anstendige arbeidsforhold, sier LO-lederen til NRK.

Her er vi i utgangspunktet helt enig med LO, alle arbeidstakere skal ha rett til å påvirke sitt eget arbeidsmiljø, lønnsforhold og sikkerhet. Det Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) ser på, som det største problemet, er som det gamle ordtaket sier at:

Man skal ikke kaste stein når man sitter i glasshus

Grunnen til jeg reagerer er at LO er moderorganisasjonen til Norges Sjømannsforbund, og i den anledning skal på se at sine egne underavdelinger handler ut ifra hovedorganisasjonens tanker og retningslinjer.

Handlingene som dette forbundet gjør, viser klare tegn på at man ikke skal akseptere fri organisering ei heller at andre enn LO og dets underavdelinger skal få representere. I vårt tilfelle gjelder dette sjøfolks rettigheter og lønnsvilkår i hovedforhandlinger, eller å få delta i fastsettelsen av rettigheter.

Hva mener da lederen for LO, når han kommer ut med massive angrep på andre organisasjoner/bedrifter som ikke greier å få tilrettelagt andres FRIE RETTIGHETER? Han står selv som leder for en organisasjon,

som konsekvent motarbeider arbeidstakere som er uenig eller misfornøyd med rettigheter som LO's underavdeling har forhandlet frem, med det resultat at det er dannet et konkurrerende fagforbund?

FFFS har forespurt rett til å forhandle på vegne av våre medlemmer, vi har nå passert 1600 i medlemsnummer fordelt på alle avdelinger innen maritimt mannskap, på alle typer skip. Vi får ikke lov til å representere våre medlemmers rettigheter, eller at arbeidsgiver frivillig og mot arbeidsgiverorganisasjonenes ønske, inngår avtale med oss. Det som er mest urovekkende er monopolet de har innlagt i avtaleverket med sin motpart.

Avtaleverket vi sjøfolk er nødt til å akseptere, for i det hele tatt å få lov til å jobbe, inneholder blant annet:

Mot sjømannens vilje er arbeidsgiver pålagt, iht. avtale med de andre sjømannsforbundene, å sende opplysninger til en felles sentral for de tre maritime fagforbundene som skal ha opplysninger som; fødsel og personnummer, arbeidssted og arbeidsgiver. Jeg har bevis på at representanter fra disse forbundene har en løselig omgang med disse opplysningene, og legger dem igjen på åpne datanettverk.

Ifølge Datatilsynet hadde de ikke noen betenkeligheter med dette.

Viser forøvrig til alle de identitetstyveri som skjer verden over, og dette er tross alt personopplysninger.

Sjømannsloven som disse organisasjonene kjemper for å opprettholde og ikke ønsker å forandre, inneholder klausuler om at det er

mulig å tariffeste dårligere vilkår en det som er fastsatt i loven.

FFFS ønsker en integrering av arbeidsmiljøloven i sjømannsloven, eller at arbeidsmiljøloven skal erstatte gjeldende lovverk. De stikker kjepper i hjulene når vi ønsket å uttale oss om den siste revideringen, og våre innspill ble ikke vurdert.

Jeg vil på bakgrunn av disse få fakta, dette er bare et lite utvalg, stille ROAR FLÅTHEN spørsmålet, om han kan ha noen som helst grunn til å komme på banen og angripe andre ledere for manglende tilrettelegging for organisasjonsrett?

Vi har en lovfestet rett til fritt å velge å stå i en fagorganisasjon, eller ikke i Norge. Hvordan kan han da forsvare at underavdelinger av Norges største fagforeningssammenslutning kjemper med nebb og klør for å opprettholde monopolet?

Vi lever i et demokratisk land hvor meningen ikke er monopolisert og man har lov til å opponere mot regjerende ledere.

Jeg vil utfordre Roar Flåthen til å rydde opp i sine egne rekker og la andre fagforbund delta i utviklingen av sine rettigheter og lønnsvilkår. Gjør han dette skal jeg vurdere å respektere LO, men det forutsetter at de lar andre delta, spesielt når vi og våre medlemmer mener at de eksisterende representanter ikke gjør en god nok jobb.

I Norge har vi en lovfestet organisasjonsfrihet i motsetning til en del andre land. La oss rydde opp her hjemme før vi forlanger at andre land skal rette seg etter oss.

Bjarte Helland
Fellesforbundet For Sjøfolk



Leserbrev



Kuppet mot Bergen Maskinistforening

Jeg er takknemlig for spalteplass i deres blad «Dråpen» Jeg ser ingen annen mulighet til å få belyse faktaopplysninger, om hva som skjer i Bergen Maskinistforening (BMF). I vårt medlemsblad «Maritim Logg» er maskinistene til BMF helt avskåret fra å komme med informasjon. Man må antagelig helt til Nord Korea for å finne et slik inngrep i ytringsfriheten. Det er med vemod jeg går til dette skritt, men jeg mener medlemmer til DnMf har krav på å få vite hva som skjer i DnMf og BMF. I dag BMF, i morgen er det kanskje en av deres andre maskinistforeninger som står for fall. Bergen maskinistforening er en av 18 lokalforeninger, som igjen danner Det norske maskinistforbund. Pr dags dato er den fullstendig styrt av landansatte, ikke maritimt utdannet personell (maskinister). Det foreligger en «Grense-dragingsavtale» mellom KFO og DnMf som det overhode ikke ble tatt hensyn til da ca. 700 ansatte i Bergen Kommune kom inn som medlemmer. Videre foreligger det fra Landsmøtet til DnMf et vedtak, i Geiranger 1999, en Strategiplan, om at det skal kun inntas medlemmer med maskinistsertifikat, land eller sjø

Iht. til dagens vedtekter er det ikke mange landansatte som skulle vært medlemmer i Bergen Maskinistforening (BMF). Maskinistene i BMF reagerer kraftig på det som har skjedd. Ikke kvalifiserte medlemmer ble tatt inn sentralt av Generalsekretæren til DnMf Arnljot Muren, og daværende Forbundsformann Per Ove Mostraum og overført til BMF.

Leserinnlegg fra maskinistene i Maritime Logg blir ikke tatt inn, av Generalsekretæren. Etter gjentatte påtrykk fra maskinistene i BMF har Styret til DnMf omsider funnet ut at de skal kvalitetssikre hvem som kan være medlemmer. Fullstendig unødvendig hvis vedtektene hadde blitt fulgt. I denne såkalte «kvalitetssikringen» blir denne tilintetgjort

med følgene bisetning. Eksempel: 1 Bergen Brannvesen. Dersom en brannmann går av med pensjon, var det enighet i forbundsstyret at en nyansatt som tar over vedkommendes plass må også kunne bli medlem sammen med resten av sine kollegaer. Altså går medlemskapet for disse folkene i arv.

En maskinistutdanning til for eksempel høyeste sertifikat er et langt lerret å bleke. 3 års verkstedtid, 3 års skolegang og lang fartstid mellom sertifikatene, fra 12- 15 år for å bli maskinsjef. DnMf er en offisersorganisasjon, og så skal vi bli assosiert med parkeringsvakter, plenklippere, steinarbeidere, brannmenn, vaskedamer mf. Jeg har stor respekt for det arbeidet de utfører, men tilhørighet til maskinistforbundet og i en maskinistforening er langt over smertegrensen som maskinistene tolererer.

Kr 45 pr medlem pr. mnd. får BMF tilbakeført av kontingenten til Forbundet, som maskinistene har brukt til å bygge opp eigendommer og hus, samt tilbakeføres etter søknad fra tillitsmennene, penger til tillitsmannsarbeid i rederiene for deres arbeid, men må dokumenteres. De landansatte tar ut igjen kr 35 av disse kr. 45,- som de kaller tillitsmannsarbeid uten at det blir ført regnskap på hva pengene går til, i 2007 ca. Kr 300.000.

Kuppet i FrPs lokallag i Bergen, av Hjelmeland / Veivåg og co er en tro kopi av kuppet i Bergen Maskinistforening. Det er ganske utrolig at AP og LO medlemmer kupper en YS forening. Hva er tanken bak? I FrP er Veivåg ekskludert fra partiet. Men i DnMf og BMF går infiltratørene fortsatt med høy sigarføring.

Utdrag fra Bergens Tidende 9. sept i år, utaler Frode Hjelmeland følgene: I et fuktig samvær etter et styremøte i Bergen Faglag fødes ideen om å få en mann fra DNA inn i FrP. Videre utaler Hjelmeland at han kaller inn til

møte, og det tegner til å bli et fuktig lag og vi kjøper inn noe flytende for anledningen. Tar også høyde for at det kan bli en bytur ut på kvelden.

Mange medlemmer har reagert på at Hjelmeland og Co gikk til media med slike uttalelser som medlemmer av forbundet på denne måten, at det var et fuktig samvær når viktige avgjørelser tas. På dette reagerer jeg og flere med meg, med vantrø. Har selv vært tillitsvalgt i mange år for maskinister. Videre uttaler Hjelmeland at han er konserntillitsvalgt for DnMf og leder av Bergen Teknisk Fagforening BTFF Ingen enkeltmedlemmer eller styret i BTFF eller BBFF har demotert Hjelmeland sine uttalelser i Media, eller på deres egne sider på dnmf.no Heller ikke fra andre saker i denne forbindelsen, Kopping - muldvarp etc.

Jeg tillater meg å sette opp styret til BMF

Formann	Sigvart Røyrvik , Maskinsjef Valgt av de landansatte
Nestformann:	Kjell Olav Solheim Brannmann Valgt av de landansatte
Styrem.	Øyvind Vatle , Maskinsjef Valgt av de landansatte Tore Kjøsnes , Maskinsjef Valgt av de landansatte Kristin Schjolden , Vaskehjelp Valgt av de landansatte Bernt Bernsen , Maskinsjef Valgt av de landansatte Arne Claeson , Maskinist Valgt av de landansatte Trond Hjelmeland , Steinarbeider, Valgt av de landansatte Frode Bødtker , Brannkonstabel Valgt av de landansatte Tor Thorgrimsen , Pensjonistgruppen

Hermann Vinnos
Maskinsjef



Leserbrev

HMS for alle?

Den som skriver dette er forpleiningssjef på en moderne ROV.

Vi jobber på en ROV som stort sett operer i Norskehavet med en bemanning på inntil 60 personer. Foruten meg selv har vi en nattkock og fire forpleiningsassistenter, hvorav en av disse jobber om natten. Det betyr at tre av dem nødvendigvis må gå om dagen.

Her er vi ved sakens kjerne, vi har bare to catering lugarer, det betyr at to forpleiningsassistenter må både arbeide sammen, ha sin fritid og sove samtidig, i felles lugar, i en lugar med to sovealkover (små rom på 2-3 kvm).

Vi er klar over at det ikke står noe i loven eller vedtektene som forbyr dette,

men er det psykisk og mentalt forsvarlig?

Har ikke dette med helse og miljø, og i ytterste konsekvens med sikkerhet å gjøre? Jeg bare spør.

Som forpleiningssjef er du i en vanskelig situasjon. Sammen med forpleiningsassistenterne har vi prøvd å finne løsninger, blant annet har vi foreslått å gå med to assistenter om dagen og to på natt, da hadde problemet vært løst. Men nei det ble for dyrt for rederiet (natt tillegg for to personer isteden for en).

For meg som forpleiningssjef betyr det dårlig motiverte kollegaer, fordi de er de eneste av 60 personer som bor slik. Og selvfølgelig et dårligere arbeidsmiljø

fordi jentene ikke er ordentlig uthvilt hverken mentalt eller fysisk. Slikt blir det sykemeldinger av, og er ikke helseforebyggende.

Når skipet ikke er maks bemannet så kan jentene flytte inn i en lugar som er ledig, men, og det er et stort men her og. Du må være flyttbar. Det er derfor helt vanlig at dem flytter i snitt fem ganger i løpet av en fire ukers tur. Er dette forsvarlig i forhold til HMS?

Jeg spør derfor; er HMS for alle?

Vil gjerne høre om det andre som har lignende erfaringer.

Hilsen fortvilet Stuert

*FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig
God Jul og et
Godt nytt år*



Svar til en av våre aktive på hjemmesidene våre” Si din mening”

Kjære Kåre Holmes

Du har en del meninger om FFFS, deriblant at vi ikke er demokratiske, du kommer også med en anmodning om å slå opp i fremmedordboka. Det har vi gjort for lenge siden, om du hadde lest, og forstått, det som står i Dråpen, ville du sett at ordet demokrati for lengst er oversatt. Til din informasjon har det ingenting med kommunikasjon innad noen steder å gjøre, men kommer av to greske ord som er sammensatt, Demos - som er folk og Kratein - som er folkestyre. Om du selv går inn i fremmedordboken kan du også lese hvordan demokrati fungerer.

Jeg har også lyst å sitere den franske filosofen Voltaire, han sier blant annet;

Jeg liker ikke det du sier, men skal kjempe til min død for at du skal få lov til å si det.

Dette er noe av filosofien til FFFS også, det har også noe med demokrati å gjøre.

Når du hevder at Hr. Helland gir en forklaring på hvorfor FFFS byttet adresse, og Hr. Prytz noe annet, har du rett. Saken er bare at begge to har rett. Vi hadde behov for større kontorer, noe vi også sparte penger på. Når det gjelder teletrøbbel, kommer det av flyttingen.

Når du snakker om at våre medlemmer er bare førstereisgutter, som ikke er tørre bak ørene enda, kan jeg fortelle deg en liten historie om en som ganske sikkert er tørr bak ørene.

Medlem nr. 500 i FFFS leste bladet under et sommeropphold hjemme i Norge, han bor til vanlig på Kanariøyene, han var den gang 75 år og pensjonist. Han hadde seilt hele livet og gikk av etter endt arbeidsdag som kaptein. Han meldte seg inn med den begrunnelse at FFFS nå gjorde det han hadde ønsket hele livet, samle alle sjøfolk i et forbund som arbeidet, ikke bare for medlemmene, men for hele næringen. Han forlangte samtidig at han skulle betale full kontingent. Pensjonistene i FFFS har kontingentfritak, som mange andre også har.

Du finner ut hvilke om du leser Dråpen

En av de største yrkesgruppene som er medlemmer i FFFS er kapteiner, de må du vel være enig i, er tørre bak ørene? Vi vet selvsagt ikke hvor lenge du har seilt til sjøs, men siden du karakteriserer alle vår medlemmer som førstereisgutter, og det med tyngde, kan ikke rekrutteringen blant ungdommen være så ille som vi har trodd allikevel. Er det ikke slik, mener vi at du ikke skal beskyldte andre for personangrep, på bakgrunn av det de kan, vet eller mener.

Du sier at det blir umulig å innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs/fiske, hvorfor det?
Du må tydeligvis vite noe utlendingene ikke vet.

I følge Kristen Madsen i Fiskeriets Arbeidsmiljøråd i Danmark (www.f-a.dk) er arbeidsmiljøloven implementert i sjømannsloven også innen fiske i Danmark. Videre kan han fortelle at det ikke var økonomisk vanskelig å innføre den. Madsen fortalte også at etter at de innførte loven for 16 år siden, sammen med den øvrige skipsfarten, har alle typer ulykker gått drastisk ned. Kanskje det er på tide at du forteller danskene at det er umulig å få det til.

Arbeidsmiljøloven er innført til sjøs i resten av Europa, av de nasjonene som har skipsfart. Norge er eneste sjøfartsnasjon i Europa som ikke har fått det til. Kan det være andre årsaker til at det ikke er gjort?

FFFS har nå vært gjennom tre rettssaker mot NSF. Grunnen til at vi har gått til så drastiske steg, er at vi mener at demokratiet skal få bedre vilkår. Vi mener at alle skal få lov til å slutte seg til det forbundet de ønsker. Problemet er bare, at med Sjømannsloven i hånd, kan de andre forbundene trekke hvem de ønsker i kontingent, enten de seilende ønsker det eller ikke. Byttes Sjømannsloven med Arbeidsmiljøloven kan man ikke lenger drive med et slikt udemokratisk system som tvangskontingent.

Siden du er en slik flink kar og har svaret på det meste, har vi prøvd å maile deg, vi forsøkt telefon og skattelister, men ingen personer med det navnet du bruker eksisterer. Seiler du under falsk flagg?

Vi håper du leser dette og tar kontakt, vi har tydeligvis mye å lære og vi er mer enn villige til nettopp det.

Med vennlig hilsen FFFS
LRV

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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



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

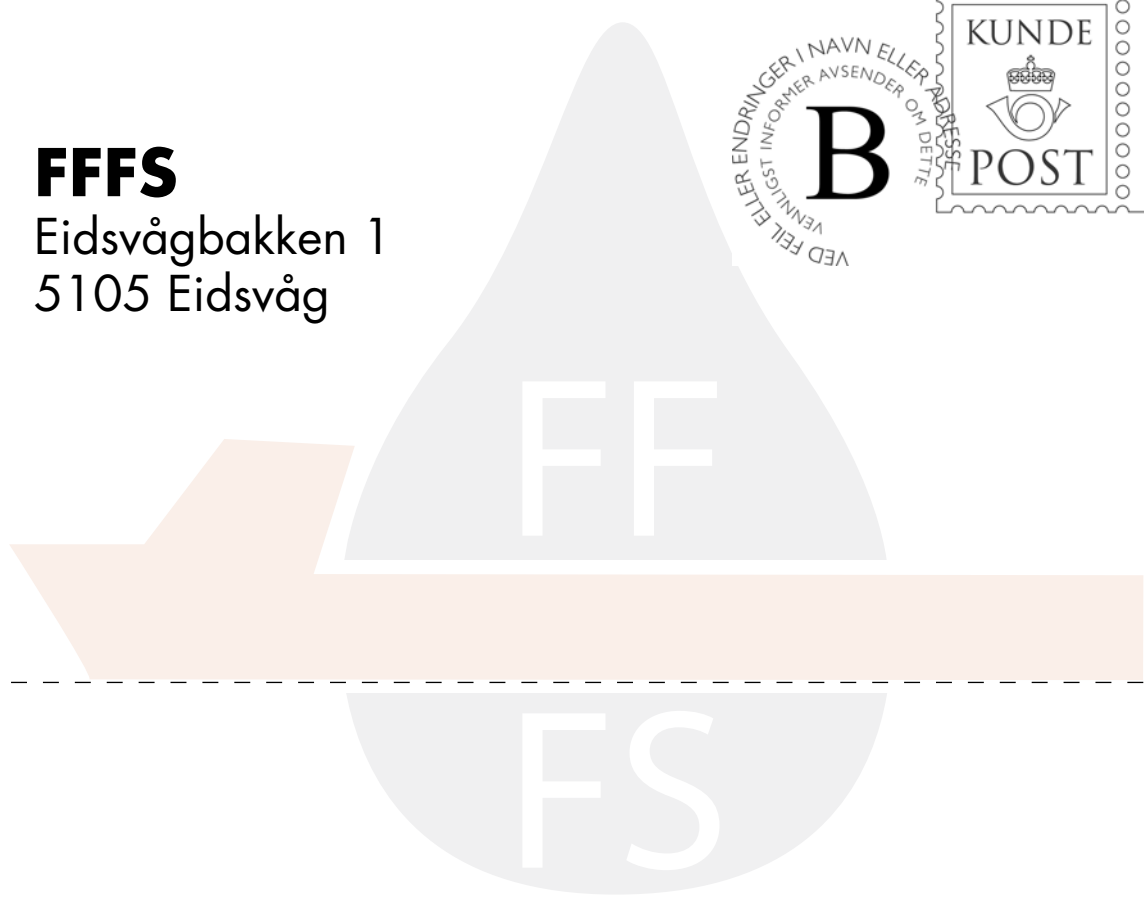
i..... Forbund,

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

NetShop HandleKonto Frihet til å velge!

NetShop tilbyr deg nå å finansiere varene dine gjennom NetShop HandleKonto. Du kan dele opp beløpet og betale litt hver måned. Dette er et tilbud til deg som vil kjøpe i dag og betale senere.

Mer info om finansiering, varer og frakt se på www.netshop.no



60" IMPONERENDE DESIGN OG KVALITET!

LG PG7000 er LG's største plasmaskjerm i den eksklusive rammeløse Edge-serien. Det nye Full HD-panelet er blitt utstyrt med Bluetooth, 100Hz, 4xHDMI, 50.000:1 i dynamisk kontrast.

28.995,- 986,- Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 35.489,-
Varenr: 32708 inkl.mva



Packard Bell

12.1" PACKARD BELL EASYNOTE

Easynote BG45U-024 er en liten men toff bærbar PC som har et utrolig pent design. Med sin 12" skjerm og bare 1,6 kg i vekt er den en perfekt partner på reise, ferie og jobb!

Varenr: 32553

3.995,- 245,- Nedbetalingstid 24 mnd, kredittkjøpspris kr 5.857,-
inkl.mva



SONY

40" KDL-40W4500 SONY'S ACTIONHELT!

Opplev utrolig klare og definerte bilder med BRAVIA ENGINE 2 som tar bildekvaliteten til et nytt nivå. Med Motionflow 100Hz teknologi og full-HD, er du garantert superskarp action fra første sekund!

Varenr: 32409

10.995,- 458,- Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 16.467,-
inkl.mva



Canon EOS 1000D m/ 18-55mm IS!

Med 10,1 megapiksler CMOS-sensor og teknologier hentet fra Canons profesjonelle modeller, tilbyr EOS 1000D avansert EOS-fotografering i et rimelig og brukervennlig kamerahus.

Varenr: 31732

3.995,- 245,- Nedbetalingstid 24 mnd, kredittkjøpspris kr 5.857,-
inkl.mva



ÅRETS HJEMMEKINOSYSTEM - EISA 2008

Samsung HT-IXQ120 er den perfekte løsningen for eiere av flatskjermer, og som ønsker seg 5.1 lyd med høy kvalitet. Design og lyd kvalitet i førerret med høyttalere i sort pianolakk. 1000W utgangseffekt, HDMI og USB.

Varenr: 27520

5.995,- 268,- Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 9.636,-
inkl.mva



15.4" KRAFTIG BÆRBAR ASUS X59SR

Denne Asus maskinen har kraftig prosessor og kraftig integrert grafikklossing, slik at den egner seg til det meste av oppgaver inkludert spilling. Intel Dual Core T3200, 3GB, 250GB, WLAN, Webcam, Radeon HD 3470 m/512MB, VHR.

Varenr:34626

5.995,- 268,- Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 9.636,-
inkl.mva



APPLE IPOD NANO 16 GB MP3 SPILLER

iPod nano er nå tilgjengelig i ni elegante farger. Men det er ikke alt som er nytt. Når du føler den buede designen i aluminium og glass, kommer du ikke til å ville legge den fra deg. Du kommer til å bli nanokromatisk glad i denne!

Varenr: 33101, 33102, 3310, 33104, 33105, 33106, 33107,

1.595,- 218,- Nedbetalingstid 9 mnd, kredittkjøpspris kr 1.959,-
inkl.mva

Om du ønsker det kan du hente varene dine selv i Oslo, Sandefjord eller Sarpsborg. Besøk oss på www.netshop.no eller ring 33 42 22 00