



DRÅPEN

NR. 4 • 2009 • 8. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



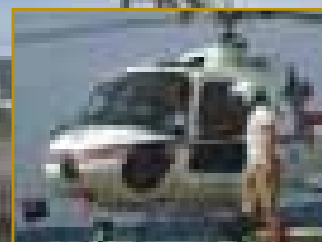
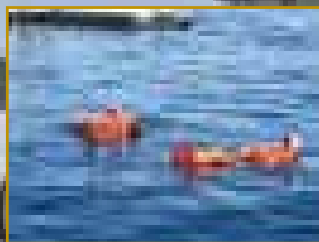
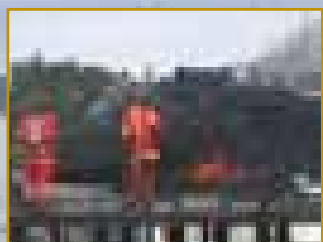
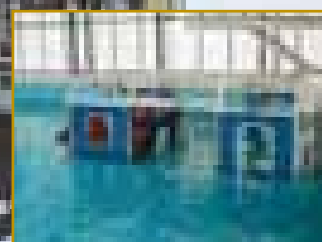
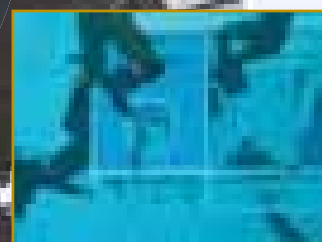
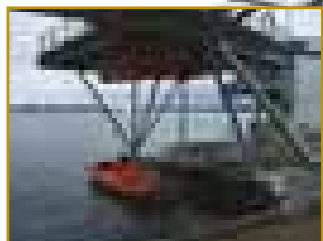
**Minneord til
Ole Martin**

**Human
Factor**

**Skitne triks og
kriminelle handlinger**

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



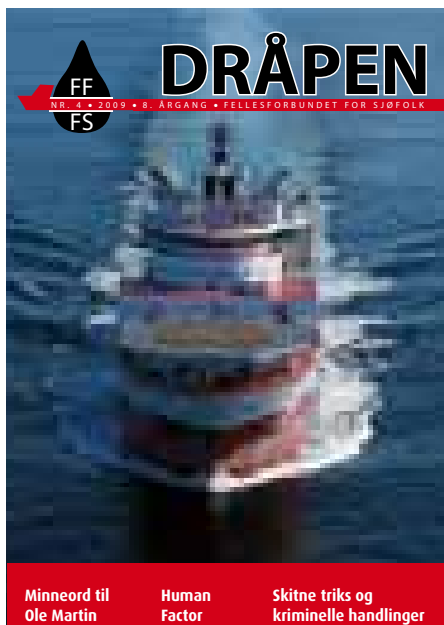
NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

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





INNHold Dråpen nummer 4 • desember 2009



Nr. 4 desember 2009 - 8. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
Førstad Shipping

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Leder	side	4
Sikkerhetsbarometer for trygge fergestrekninger	side	5
Det har vært en travel høst for FFFS	side	7
Minneord til Ole Martin	side	7
Avtale/forhandlingsrett	side	8
Det hjelper å belyse problem i Dråpen	side	10
Er medlemskapet ditt i orden?	side	11
Et hjertesukk på vegne av norske sjøfolk	side	12
FFFS anke antatt i høyesterett, igjen	side	13
Permitteringer og dårlige tider	side	14
Human Factor	side	15
Nytt om "Kronprins Harald"	side	16
Tusen takk	side	17
En sjørøver går i land	side	18-21
Sjøfarten og arbeidsmiljøloven	side	22-25
Om 2. verdenskrig	side	26-29
SÅ er vi i gang igjen	side	30-32
Høringsnotat	side	34-36
Klovnar og advokatar	side	37
Himmelbegivenhetene i 2010	side	38-40
Atles kommentarer	side	41
Leserbrev	side	42-46
På seminar kan man få høre mye	side	47
Skitne triks og kriminelle handlinger	side	48-49
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

*Leif R. Vervik
formann*

FFFS har vist alle skeptikere at det å starte et forbund fra start, ikke er en umulighet

Vi fikk høre fra forståegpåere at vi ville være historie etter ca seks måneder, men vi er her enda. Vi har nå kommet et godt stykke inn i vårt tiende år, og har aldri vært sunnere enn nå.

I den forbindelse sender vi, sammen med denne utgaven av Dråpen til medlemmer, en kalender for jubileumsåret. Vi har fått den tegnet spesielt for oss. Som dere vil se er den ikke av det alvorlige slaget, og vi håper den faller i smak. Den er bare ment som en oppmuntring, og selvfølgelig det en kalender skal brukes til.

Som dere kan lese lenger bak i bladet, har det vært en veldig travel høst. Vi har hatt flere rettsaker og meklinger. To saker har vi fått svaret på, de blir anket, vi tapte i tingretten i Førde i en sak om tilbakeholdelse av oppsigelseslønn. Advokaten vår og oss selv, mener at det var feil lovanvendelse som ble brukt, derfor anker vi.

Den andre saken, Secora saken tapte vi og, her mener vi at Lofoten tingrett også brukte feil lovverk. Vi tar sakene til Strasbourg om nødvendig, vi har vist før at det nytter å stå på til vi har en rettferdig avgjørelse. I Stavanger tingrett inngikk vi et forlik for vårt medlem, han fikk en god erstatning.

I tillegg til egne saker har vi også vært innkalt som vitne i saken politiet har anlagt mot Secora.

I tillegg til de sakene vi har hatt siden sist Dråpen ble utgitt, har vi også fått beskjed fra Høyesterett at sekstitoårssaken er antatt der. Når vi vet at ca 90 % av alle sakene som kommer inn til Høyesterett blir avvist, er det helt fantastisk at FFFS har fått inn to saker på mindre enn 18 mnd. taper vi i Høyesterett går veien til Strasbourg. Denne saken kommer opp i Høyesterett 26. januar 2010.

Vi har i lang tid fått melding om at Dråpen ikke kommer frem til skip, eller blir fjernet før mannskapet får lest den. Derfor ber vi nå medlemmer om å ta Dråpen med seg om bord, slik at alle som ønsker det kan få lest bladet. Vi kunne selvsagt også adressert Dråpen til medlemmets båt, problemet da er at de er rederimønstret og ikke på et spesielt skip. De blir ofte flyttet fra skip til skip, derfor vil en slik ordning i mange tilfeller bare føre til rot.

I september sendte vi brev til Justisministeren (se Dråpen 3-09) om at han så på forholdet mellom Sjømannsloven og Arbeidsmiljøloven. Nå har vi endelig fått telefonisk beskjed om at saken er sendt over til Handels og Næringsdepartementet for vurdering, derfor vil det ta enda lenger tid før vi får vite om de vil fjerne Sjømannsloven. Vi lever i håpet om at de vil høre på oss, gjør de ikke det blir det enda en sak.

Som nevnt ovenfor, sendte vi brev til justisministeren, gjengitt i forrige nr. av Dråpen. Denne gangen følger vi opp saken med et brev til Barne og likestillingsdepartementet, i forbindelsen med et høringsnotatet: Et helhetlig diskrimineringsvern- NOU 2009: 14. Her følger vi opp 62 årssaken fra en ny vinkel. Les brevet lenger bak i bladet.

Til slutt vil vi ønske alle lesere en riktig god jul og et fremgangsrikt nyttår.

Leif R. Vervik

Sikkerhetsbarometer for trygge fergestrekninger?

Sjøfartsdirektoratet (SD) vil ikke se på sikkerheten i forhold til bemanningen på ferger. Dette må noen gjøre noe med. Derfor vurderer FFFS sterkt å opprette og offentliggjøre et sikkerhetsbarometer for fergestekningene.

Vi vil ikke lenger finne oss i at medlemmene våre på ferger utsettes for et umenneskelig press. Det må ikke være slik i fremtiden at SD kan si at det er opp til kapteinene å ta avgjørelsen om at det er trygt å legge fra kai eller ikke. Det skal være tilstrekkelig med mannskaper om bord til enhver tid, slik at kapteinen slipper å tenke i disse baner i det hele tatt.

Alle vet at om skipperen legger fergen til kai på grunn av underbemanning, bemanning satt i forhold til SDs utregning av "sikkerhetsbemanning", vil han enten bli sparket eller satt til en mindre attraktiv tjeneste i rederiet. Konsekvenser vil det i alle fall få for kapteinen. Når vi snakker om sikkerhetsbemanning (les minimumsbemanning), mener en det som må til av bemanning for å seile et fartøy trygt fra A til B. Dette er også den bemanningen som brukes når fergene er i

ordinær fart, med passasjerer og biler.

Alle vet at om en ferge med slik bemanning, med fullt belegg, skulle komme ut for en ulykke, det være seg brann, grunnstøting eller andre ting, så vet vi at med det minimale mannskapet som er om bord, blir dette en umulig redningsoppgave for besetningen. Vi har ferger med bemanning helt ned i to- tre mann, og om noe skulle skje, vet vi også hvor hver mann skal være. En mann på brua, en i maskinen, sistemann skal ta seg av alt som har med passasjerenes trygghet, brannslukking, utsetting av livbåter/flåter og livreddende behandling av skadede. Med andre ord en umulig oppgave.

Dette vil ikke SD ta seg av, men sier i en kommentar til FFFS, at om kapteinen mener at det ikke er forsvarlig å gå med fergen kan han bare fortøye, og forlange flere folk. Dette er ansvarsfraskrivelse. Det er SD sin oppgave å påse at det alltid er nok mannskaper og en sikker bemanning ombord. De vet like godt som oss at rederiene vil tjene mest mulig penger, og at de bemanner fergene etter SDs forskrifter og regler.

Det SD må gjøre er å sette i gang med en troverdig evaluering av bemanningssituasjonen på fergene langs kysten. Sette opp bemanningen der det trengs og gi de

reisende og mannskap en trygg reise. De kan være sikre på at om så ikke skjer vil FFFS sette opp et sikkerhetsbarometer for ferger, bygd på mannskapenes egne meninger ombord på sitt fartøy, og sitt fartsområde. De vet hvor skoen trykker. Videre vil vi informere media om hvordan det står til med sikkerheten for reisende langs kysten.

Vi lurte også på hvordan SD ville forklart en ulykke i etterkant, om det viser seg at fergemannskapet ikke klarte å gjøre det de er pålagt i en krisesituasjon. De er, på mange ferger, pålagt en umulig oppgave, men fergene seiler allikevel under lovene SD har bestemt, og som SD mener er god og sikker nok bemanning.

LRV



Illustrasjon: Teisten, Tide

Dråpen 04/09 5



Westcon Løfteteknikk AS (WCL) operates from premises in Haugesund, Bergen and Stavanger - and the company is a premier provider of lifting technology products and services. WCL represents a commercial total concept which comprises direct import for sales and rentals of cranes and lifting equipment, expert access technology services, multiskilled personnel, material control and certified working equipment safety training.

TOTAL CONCEPT SOLUTIONS WITHIN LIFTING TECHNOLOGY

- Sales/rentals of cranes and lifting equipment • Specialist inspection and certification
- Certified safety training • Engineering services

WESTCON
LØFTETEKNIKK AS

Det har vært en travel høst for FFFS

I løpet av tre uker har vi hatt tre rettssaker og en mekling. Dette er veldig mange saker for et såpass lite forbund som FFFS. Selve rettssaken er en forholdsvis kort affære, en til to dager på hver, men før man kommer så langt skal mye arbeid gjøres.

Før sakene kommer for retten skal det mye forberedelser til, sakene skal klargjøres slik at advokatene våre forstår hva vi snakker om. Domstolene skal finne tid til saksbehandling, vitner må være tilgjengelige. I mange tilfeller er det et stort puslespill som må legges for at brikkene skal falle på plass. Det verste er i mange tilfeller å få de vi representerer på plass i retten, de seiler jo halvparten av året.

To av sakene dreier seg om usaklige oppsigelser, en om tilbakeholdelse av hyre.

Vi fikk til et godt forlik i Stavanger, og erstatning er utbetalt.

De to andre sakene tapte vi, men vi anker til Lagmannsretten.

FFFS har også fått til noe som de fleste forståelsepåere er imponerte over. Vi har nemlig fått vår andre sak opp for Høyesterett på litt over ett år. Denne gangen

er det for å sikre senioren blant oss en tryggere arbeidsplass. Vi skal fjerne innholdet i § 19 i Sjømannsloven, slik at det ikke lenger er opp til rederen å bestemme når man skal gå av med pensjon, det skal være opp til sjømannslegen og den seilende selv. Vi har ikke fått tidspunktet for saken enda, men regner med at saken kommer opp 26. januar 2010.

I og med at vi har så mange saker, må det nødvendigvis gå ut over noe. Slik situasjonen har vært nå blir det for lite skipsbesøk. Selv om det er den mest givende delen av jobben vår, må den vike plass for det som er viktigere for andre enn oss selv. Nemlig de som blir utsatt for urett på grunn av lovverket vi som sjøfolk må følge. Får vi fjernet Sjømannsloven, vil det føre til at vi får mindre saker og kan konsentrere oss mer om medlemspleie på et mer direkte plan, med besøk der dere er, ombord.

LRV

Minneord til Ole Martin

Så ufattelig, så trist og leit

Telefonen som kom, om den brutale og uforståelige voldsepisoden på Torden-skjolds pub i Stavern, rammet som et hammerslag. Senere kom budskapet om Ole Martins død, og smerten gikk over i en dyp sorg og fortvilelse.

Ole Martin kom til Stavern 17. juli 2007 og tiltrådte sin stilling som maskinist om bord i RS Askerbæringen.

Han hadde da avsluttet en periode i Sjøforsvaret som befal. Under sin tjenestetid der, tilegnet Ole Martin kunnskap og erfaring som gjorde han godt kvalifisert til tjeneste i Redningselskapet. "Kvm Ole Kristensen har ferdigheter og kunnskaper til å gjennomføre et kurs, eller hospitere på ambulanse", skriver Lt. Kjetil Elsetrøningen fra Kystjeger Kommandoen.

Det å begynne i ny stilling på en redningsskøyte i Oslofjorden midt i den aller travleste tiden, er ikke lett. Ole Martin var ikke av den oppfatning, tvert imot. Dette var ikke noe problem, men en utfordring. Og den utfordringen taklet han med en iver og et pågangsmot som tok pusten fra de fleste. "Ikke noe problem, det ordner vi" var svaret kystpatruljemedlemmer ofte fikk når de kom til Ole Martin med et eller annet maskinteknisk problem. Ingen arbeidsoppgaver var for stor eller for liten og de ble løst med et stort engasjement og faglig dyktighet. Det spilte heller ingen rolle om oppgaven som skulle løses var under vann. Dykkerferdighetene utviklet seg med oppgavene.

Ole Martin var en sosial og utadvendt person som brydde seg om, og tok vare på, sine medmennesker. Med han kunne du snakke om alt. Han fikk derfor mange venner i Stavern. Om det var den 82 år gamle Tore eller 9 år gamle Lillian som kom på besøk i bua, så ble de tatt imot på en utmerket måte av denne "hengslete" trønder'n med glimt i øyet og sprudlende humor. Alltid tilstede, alltid der for noen.

Takk for tiden vi tilbrakte sammen, du vil ikke bli glemt!

Tankene går til alle de som står igjen med savnet og tomheten.

Hilsen ansatte og kolleger i Redningselskapet samt FFFS

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
Godt nytt år*





Illfoto: FFFS

Avtale/Forhandlingsrett

06.11.09 sendte FFFS brev til Rederienes Landsforening med varsel om stevning til retten, dersom vi ikke får forhandlingsrett for våre medlemmer.

Fristen de fikk for tilbakemelding var en uke. Siden vi nå ikke har mottatt et positivt svar innen denne fristen, har vi sendt stevning til retten. Dette er i aller høyeste grad en så prinsipiell sak at det også vil få konsekvenser for de andre rederiforbundene.

Vi vet at det er en stor og dyr sak vi begir oss inn på, men vi gjør alt som er nødvendig for at våre medlemmer skal ha de samme rettigheter som alle andre i Norge.

Vi får stadig høre at mange sitter på gjerdet og venter med å melde seg inn i FFFS. Melde seg inn skal de gjøre, sier de, men først når FFFS har kjempet seg til forhandlingsrett. Om de mener det de sier så er tiden mer enn moden til å melde seg inn nå. Nå trenger forbundet støtte fra så mange som mulig. Det en tøff

kamp vi tar opp. Rederiforbundene har penger og advokater nok, FFFS trenger derfor din støtte. Meld deg inn og hjelp forbundet - og deg selv. Med flere medlemmer styrker vi kravet og bedrer økonomien. Selv om FFFS vokser for hver dag som går, er vi små sammenlignet med dem vi tar opp kampen mot.

FFFS står på for medlemmene 24/7 hele året!

LRV

*Att: Rederienes landsforbund
Vedrørende: Varsel om søksmål for krenkelser på EMK artikkel 11 i forhold til prinsippet om den frie og uhindrede forhandlingsrett på vegne av våre medlemmer.*

Det vises til tidligere korrespondanse i forbindelse med ovennevnte forhold. Et betydelig antall av de ansatte i Eide Marine, er medlemmer av FFFS. Som deres fagforbund, er vi imidlertid avskåret fra å forhandle på vegne av våre medlemmer.

Blokkeringen blir gjort, ut fra de avtaler som er nedfelt i Rederienes landsforbund.

Det å blokkere for vår forhandlingsrett på vegne av våre medlemmer, er et åpenbart og betydelig konvensjonsstridig inngrep i den frie forhandlings- og organisasjonsretten og jeg kunne ha nøyd meg med å vise til dommen fra i fjor hvor vi vant over Sjømannsforbundet. Det vises til Høyesteretts dom av 27. November 2008.

På tross av at Høyesterett stadfester en sterk beskyttelse av den positive og negative organisasjonsfriheten, konstaterer vi at det fortsatt, ved gjentatte tilfeller, legges betydelige hindre i å utøve denne retten fritt.

Herved varsles at om at dersom ikke blokkeringen opphører innen en uke fra dags dato, vil stevning bli tatt ut uten ytterligere varsel.

Denne henvendelse er å regne som prosessvarsel, se tvisteloven § 5-2.

Bergen den 6.11.09

*Leif Vervik
Fellesforbundet for Sjøfolk*

Velg eksklusiv og lønnsom FFFS Mobil-avtale



Mobilavtale for FFFS sine medlemmer med Officer nå!

12 % rabatt på prisene oppgitt under:

Månedspris per abonnement Kr. 0,00
Etableringspris per abonnement Kr. 0,00
SMS internt i FFFS Kr. 0,00
Minuttpris viderekobling til NwN mobilabonnement Kr. 0,00
Minuttpris mellom mobilabonnement i FFFS Kr. 0,00
Minuttpris til mobiltelefon og fastlinje i Norge Kr. 0,39
Pris per SMS Kr. 0,39
Pris per MMS Kr. 1,49
Pris datatrafikk per Megabyte Kr. 0,99
Startpris per samtale Kr. 0,69

(Alle prisene er inkl. mva.)

Så enkelt tegner du avtale:

Send følgende informasjon til tom.watnedal@officer.no eller svenn.frydenberg@officer.no

- For-/etternavn
- Fullt personnummer på juridisk eier av nummer
- Adresse, postnr./Sted
- E-post, mobilnummer, eller evt. nytt nummer fra Officer
- Medlemsnummer hos FFFS

Flere nummer på samme avtale, ta kontakt for mer informasjon.

Kontaktpersoner:

Tom André Watnedal: tom.watnedal@officer.no. Mob: 930 90 315
Svenn Frydenberg: svenn.frydenberg@officer.no. Mob: 930 90 306

Officer
kommunikasjon - helt enkelt

Officer er en landsdekkende kjede som tilbyr skreddersydde telefoni- og IT-løsninger innen all privat og offentlig virksomhet uansett størrelse. I kombinasjon med våre unike service- og driftsavtaler sørger vi for at våre kunder alltid er tilgjengelig. Vi har valgt Network Norway som telefonoperatør og kan tilby de beste og mest kostnadsbesparende telefoniløsninger til bedriftsmarkedet i dag. Med Officer er den gode servicen og kundebehandlingen tilbake i mobilmarkedet. Vi gjør det enklere for bedrifter å være mobilkunde. Les mer på www.officer.no eller besøk din nærmeste forhandler.

Det hjelper å belyse problemer i Dråpen

Som vi skrev i forrige nummer av Dråpen, så hjelper det å fokusere på dine problemstillinger. Dette har vist seg å ha gyldighet igjen. 2-3 uker etter at Dråpen ble utgitt, hørte vi de andre organisasjonene i alle medier: "Nå må vi stoppe nedbemanningen av ferger og hurtigbåter"

Det er ikke første gang det skjer. Det samme skjedde også da vi sist gang skrev om problemet. Da skrev vi om å skifte kokken ut med en mikrobølgeovn (se Dråpen 2-07). Den gang kom de andre også på banen på samme måte som nå. Den gang la vi også med et brev fra Sjøfartsdirektoratet (SD), som viste at de andre organisasjonene hadde vært med på å godkjenne nedbemanningen.

Vårt spørsmål er, hvorfor kan ikke forbundene være ærlige og arbeide for det de sier? Ikke bare snakke for galleriet. Det har ingen hensikt i å godta en avtale i ene øyeblikket, for så i neste hyle opp om at det, nå må bli slutt på uvesenet.

De fleste som arbeider på ferger og hurtigbåter kjenner til problemet. De tar kontakt med oss og ber oss om å gjøre noe, noe vi også gjør innefor de rammene vi har. Vi blir nektet samarbeidsavtaler med de forskjellige rederiforbundene, med god hjelp av de andre forbundene. Derfor blir det også vanskelig for øyeblikket for FFFS å gjøre noe annet enn det vi gjør.

Når resten av de seilende innser at vi arbeider iherdig for å hjelpe og støtte dem, kommer oppslutningen til FFFS til å bli større. Da får vi også større mulighet til i større grad å omsette ord til handling. Det beste vi kan gjøre nå er å belyse problemene på best mulig måte, og håpe at noen der ute forstår det og gjør noe med det. Hva med et tilskudd til rederiene som sliter med økonomien for å holde hjulene i gang? Hva med netto-lønnsordning? Eller overføringer på linje med riksveifergene, som eksempel på løsninger.

Nå er det bare kroner som teller, ikke sikkerheten for båt, mannskap og passasjerer.

HVA MED DET SOSIALE?

Vi har skrevet mye om bemanningen på norske ferger, og det som er sagt fra vår side, står vi for. Bemanningen er for liten. Vi vet også hva som vil skje om noe uforutsett skulle oppstå.

Det vi i FFFS har hatt mindre fokus på er, hvordan går det med det sosiale på arbeidsplassen, når man er så få.

Med få mannskaper til enhver tid, der alle har sin bestemte plass om bord, blir det liten tid å diskutere fag eller andre ting. Man løper hele skiftet, man har knapt nok tid til å spise. Spise i felleskap blir det i alle fall ikke tid til. Dette skaper mange problemer for de ansatte. Man får ikke diskutert problemer som oppstår, man har ingen mulighet til endre ting som kan være vanskelig for enkelte.

Vi vet at dette er et stort problem. Om noe skulle skje, er det også vanskelig å sette i gang skikkelige rutiner, man har ikke hatt tid til hverken øvelser eller andre nødvendige ting i forbindelse en eventuell krisesituasjon.

Det sosiale er en viktig faktor for trivsel, og trivsel er en forutsetning for at sikkerhet kan utføres på en forsvarlig og trygg måte. Da stoler man på hverandre.

LRV



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Er medlemskapet ditt i orden?

Dette er spørsmålet Odd Rune Malterud stiller i et brev, sendt til skip. Da må FFFS stille spørsmålet; er Malteruds samvittighet i orden? Under kan dere lese hva Malterud skriver.

Er medlemskapet i orden?

Sjekk ditt medlemskap på www.dnmf.no – for medlemmer – min side
Det er flere som betaler kontingentavgift, men som ikke har signert sitt medlemskap, noe som medfører at en er uten rettigheter i forhold til bla. medlemsfordeler, forsikring og juridisk hjelp, noe som er dumt å oppdage når en har brukt for det i disse, konflikt, permittering og oppsigelsestider!

Kommer du ikke inn på siden til DNMF med de brukernavn og passord som kreves, eller ikke får Loggen til din hjemmemadresse er du antagelig IKKE medlem – ta kontakt med forbundet på post@dnmf.no eller meld deg direkte inn på web siden.

Er du ansatt på NOR avtale kan du også skriftlig meddele om du vil reservere deg for tariffavgift.

Velkommen som fullverdig medlem!

Best Regards
Odd Rune Malterud
Department manager - maritim
Norwegian Union of Marine
Engineers

Malterud har tydeligvis ikke forstått, eller så gir han blaffen i Høyesteretts dom av 27.11.08, hvor retten ettertrykkelig sier at trekk fra andre enn dem som er medlemmer er ulovlig.

Når Malterud skriver at de betalende ikke har noen rettigheter for pengene de blir trukket for, snur han tingene på hodet.

DNMF har ingen rett til å beholde pengene rederne ulovlig trekker på vegne av dem. Returner de ulovlig trukne pengene til eierne!

Som dere kan lese i brevet sier han at; ”er du ansatt på NOR avtale kan du skriftlig meddele om du vil reservere deg for tariffavtale”. Dette er renspekka tull. Alle seilende har selvbestemmelsesrett over sine egne penger, ingen kan med loven i hånd si at de skal betale noe som helst.

Det som foregår er rett og slett ulovlig.

Stikker man hendene i lommene til andre enn sjøfolk i Norge, havner man bak lås og slå hvor de hører hjemme. Når det gjelder sjøfolk, er praksisen den samme om man følger loven, men det gjør man ikke. De tre andre sjømannsforbundene er så arrogante at de gir blaffen i hva landets høyeste domstol har sagt. De fortsetter som om det ikke var avsagt noen dom. I deres øyne er sjøfolk deres eiendom og de gjør med dem som de vil.

Til de av våre medlemmer som fremdeles blir utsatt for denne praksisen, bli trukket kontingent mot deres vilje, ta kontakt med oss og vi lover oppvask. Til de av dere som ikke er medlemmer noen steder, forlang pengene tilbake med renter og anmeld forbundet som trekker til politiet. Nå må det bli slutt på ulovlighetene.

LRV

Et hjertesukk på vegne av norske sjøfolk

Overskriften på en artikkel på LO sine hjemmesider (15.10.09), lyder:

"Styrker samarbeidet med Vietnam"

"Sammen med LO sjef Roar Flåten, er ikke overraskende Jaqueline Smith leder i NSF. De skal arbeide for et tettere samarbeid mellom Norge og Vietnam. Lederen for Sjømannsforbundet har fått god uttelling. – I møtet med min vietnamesiske kollega ble vi enige om å formalisere samarbeidet for å sikre lønns- og arbeidsforholdene for vietnamesere på norskeid bekvemmelighetsflaggede skip, forteller Smith."

Dette er flotte ord som også FFFS støtter. Sjøfolk uansett nasjonalitet skal ha rettferdige forhold. Det er en menneskerett. Det vi derimot ikke er like enige i, er at man skal neglisjere norske medlemmer, bruke innbetalt kontingent for å tilrettelegge forholdene til andre nasjoners sjøfolk, før man har gjort det for dem man i første rekke representerer, nemlig norske sjøfolk.

Hvorfor arbeider man ikke med å indeksregulere sjømannsfradraget, gi alle som er mønstret sjømannsfradrag, arbeide for en trygg og sikker bemanning på ferger og så videre? Vi har mange uløste oppgaver her hjemme. Hva med å fjerne Sjømannsloven? På grunn av denne loven brytes menneskerettighetene

hver eneste dag for norske sjøfolk. Det er på bakgrunn av Sjømannsloven FFFS har vært nødt til å gå til retten flere ganger.

2010 nærmer seg med stormskritt, og Norge har et lovverk som resten av Europa kvittet seg med for mange år siden. Den fremste av sjømannsorganisasjonene i Norge er faktisk den som kunne ha gjort noe med dette for lenge siden, men de nektet. Grunnen er ganske enkelt at de er redde for å miste inntekter. Sjømannsloven favoriserer de etablerte sjømannsforbundene. Det blir derfor det minste og yngste forbundet som må ta opp kampen, nemlig FFFS, men vi skal klare det med medlemmers støtte. For å klare dette har vi heldigvis også en av Norges

dyktigste, om ikke **den** dyktigste, menneskerettighetsjuristen, Marius Reikerås, med på laget. Han har vist at selv om han har vært forsøkt kneblet av myndighetene, er han mann for sin hatt. Han har fått rakrygget i stormen, og rettferdigheten vinner nok til slutt. Bevillingen hans som advokat er foreløpig inndratt, men kompetansen kan ingen ta fra ham. Den kan han fortsatt bruke, og den kommer til å seile til nytte.

Med slike folk på laget er vi trygge på å vinne frem med våre menneskerettighetssaker.

LRV



Registrer din CV

på www.hr-center.no og se vår nettside www.hr-center.no for utlyste maritime jobber over hele verden.

Registrer your CV at www.hr-center.no and follow our Vacancy list for annonced maritime jobs world wide.

HRC

personalhuset maritime

Phone: +47 7000 8650 - Fax: +47 7000 8651 - P.b. 40 - 6069 Hareid - Norway
Email: post@hr-center.no - www.hr-center.no

info@fffs.no – www.fffs.no

FFFS's anke antatt i Høyesterett, **igjen**

FFFS har lidd to tap i lavere rettsinstanser i forhold til saken om 62 års aldersgrense for sjøfolk. Nå har vi endelig fått den beskjeden vi håpet og ventet på: Høyesterett har vurdert vår anke, og finner at den fortjener å prøves for landets høyeste domstol.

Som dere kan se arbeider FFFS for sine medlemmer, vi tar ikke et nei for et nei selv om andre nok ønsker det. Dersom vi mener at våre medlemmer har rett, står vi på til det ikke finnes flere muligheter igjen. Heldigvis har vi så langt sluppet å ta saker til EMD i Strasbourg.

Høyesterett så, i den foregående saken vi hadde oppe, at systemet som var benyttet

til å tvangstrekke seilende i kontingent til forbund de ikke var medlemmer i, så urettferdig og kriminell at det ble endret praksis på dette feltet.

Vi fikk en ny lov.

Nå håper vi at Høyesterett også ser det urimelige i at friske og velfungerende mennesker skal tvangspensjoneres mot

sin vilje, bare på grunn av alder, ikke av medisinske eller helsemessige årsaker, men utelukkende på grunn av alder. Nå venter vi i spenning på dato for behandling i Høyesterett. Saken kommer opp 26. januar 2010.

LRV

FFFS tar de seilende på alvor

Legekontoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

Sjømannshelseundersøkelser, bedriftshelsetjeneste, vaksiner, råd og resepter for 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



PERMITTERINGER OG

DÅRLIGE TIDER

Utflaggingsspøkelset rører fremdeles på seg, paradoksalt nok samtidig med at det bygges flere og flere skip til offshore. Det rare er at næringen gjentar seg selv i sykluser på ca. 25- 30 år.

På slutten av -70 og begynnelsen av -80 tallet hadde vi samme problem. Wilhelmsen og Parly Augustson så at offshoremarkedet hadde et stort potensial for fortjeneste. De og andre produserte supplyskip og andre offshorerelaterte skip alt det remmer og tøyler kunne holde. Verftene spydde ut supplyskip som perler på en snor. Resultatet kjenner vi; ratene sank som et blysjøkke. Aksjonærer og komanditter tapte så det kvein, og rettssak fulgte rettssak. Sjøfolk ble oppsagt og kysten var full av skip i opplag. Nå skjer det samme igjen - flere skip og lavere rater.

En vis mann sa en gang; kjenner man ikke historien kan man heller ikke planlegge fremtiden. Det som er tydelig nå er at de som virkelig hadde hatt nytte av denne visdommen har ikke fått den med seg. Resultatet er at de som ikke har spekulert i hurtig fortjeneste nå står igjen som tapere.

Sjøfolkene sliter hver dag for seg og familien. De har fått med seg at de må planlegge fremtiden. De er nøysomme og bruker ikke sine surt tjente penger på spekulasjon. Takken er i mange, ja alt for mange, tilfeller, at de står igjen uten jobb.

Det verste er at enkelte redere bruker disse omstendighetene til å kvitte seg med "dyre" norske sjøfolk, og erstatter dem med billigere utlendinger. Dette mener FFFS er en råttten måte å drive mannskapspolitik på. Sosial dumping heter det.

DOF har i disse dager sendt ut permitteringsvarsel til mange av sine ansatte, med begrunnelse i at det er dårlige tider. Mitt spørsmål er om dette er hele sannheten?

I Maritim Logg (ML) nr. 7-09 hevder nemlig Geir Hagerupsen, at han på et møte DOF hadde med Logistikk i Statoil, SUL, overhørte mannskapsansvarlig Nils Olav Troland si (sitat fra ML):

DOF ønsker å redusere antall norske sjøfolk i rederiet. Han sa rederiet ikke skulle ha en eneste nordmann mer enn strengt tatt nødvendig. Jeg var til stede og hørte hva han sa, forteller Hagerupsen.

Om dette medfører riktighet ser vi en

helt annen holdning i rederiet enn det vi før har sett.

Vi har tidligere hatt saker mot DOF, der Troland selv var med, og da var det ikke måte på velvillighet. Han utviste en fantastisk flott holdning til mannskapene sine.

Er det aksjonærene som nå har inntatt og overtatt mannskapspolitikken? Er kynismen satt i forsetet slik at pengene nå betyr mer enn de som har gjort rederiet både stort og solid?

Når rederiet, ikke bare DOF, snakker om at alle vil bli behandlet ut fra ansiennitet, er det bare spill for galleriet. Om ML refererer rett skal i alle fall DOF kvitte seg med de norske sjøfolkene i størst mulig grad. Hvorfor ikke være ærlig og si rett ut at vi flagger ut?

Da vet i alle fall de seilende hva de har å forholde seg til. Samtidig skal vi i FFFS gjøre alt det vi kan for å stoppe denne galskapen med sosial dumping. Nå er det på tide at lovgiverne våkner mens vi fremdeles har skipsfartsnæring i Norge. Det er også på tide å få litt moral inn i rederistyrene.

LRV

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

“Sikkerhetsbemanning”

Zeebrugge, 06. mars 1987. Fergen Herald of free Enterprise ligger kantret i den Engelske kanalen. Det var 459 passasjerer om bord og en besetning på 80 i tillegg til 81 biler, 3 busser og 47 trailere. Hvorfor skjedde dette? Fordi en i besetningen ikke hadde stengt baugporten før fergen forlot Zeebrugge. Resultatet var at fergen tok inn vann og i løpet av sekunder lå på siden. Personen som hadde ansvaret for baugporten gjorde en feil. Det var selvsagt ikke gjort med vilje, men menneskelig svikt har ført til at enkeltpersoner er blitt stilt for retten og straffet selv om det å gjøre feil er en naturlig del av vår adferd.

Vi blir nødt til å akseptere det faktum at vi gjør feil og tilrettelegger systemer slik at konsekvensen av dem ikke blir katastrofale. I dag har systemet sviktet de menneskene som er gitt oppgaver som kan bli katastrofale om de ikke blir korrekt utført eller glemt.

Innen risiko er det noe som kalles redundans. Det eksisterer i nesten alle former for tekniske system for å sikre at en funksjon fortsatt vil være tilgjengelig dersom en komponent slutter å virke. Derfor har man (minst) to av hver.

(Drivstoffpumper, Hydraulikkpumper, generatorer, batterier etc. - redundans) Når det gjelder mennesker, som av mange blir betraktet som det svakeste leddet i en prosess, så er altså en person tilstrekkelig? Ulykker og uhell vil skje med større hyppighet og rettssalene vil bli mer opptatt med å straffe sjøfolk, men sikkerheten vil ikke bli bedre.

I krisesituasjoner er det samarbeid og utveksling av informasjon som skaper gode mentale modeller inne i hodene våre. Hvordan enkeltmennesker oppfat-

ter en situasjon når det oppstår en krise avhenger av mange mentale forhold. Risiko, forventninger, erfaring, trening, tretthet osv. Om et menneske får feil oppfattelse av virkeligheten vil et team kunne bringe flere vinklinger og synspunkt for å bringe oppfattelsen nærmere virkeligheten og danne grunnlaget for at de riktige beslutningene blir tatt. Det betyr også at feil som blir gjort av en person vil bli fanget før den kan forårsake en katastrofe.

I Herald of Free Enterprise var det EN person som forsov seg og ikke fikk gjort oppgavene som han var pålagt. Er det usannsynlig at et menneske kan forsove seg? Man kan diskutere om det er akseptabelt, men det har ingen verdi når vi snakker om sikkerhet. Det kan, og vil skje igjen. Vi er tross alt bare mennesker. Forholdene og systemet som han opererte i hadde ikke nødvendig redundans på det menneskelige planet og EN feil var nok til at 150 mennesker pluss en besetning på 38 mistet livet.

Konklusjon: Det er sikrere med en mann for mye ombord enn en for lite, i det lange løp vil det også bli billigere.

FFFS tar de seilende på alvor

Nytt om "Kronprins Harald"

I innlegget "Sjøfarten, de korruperte og de varsomme" i forrige nummer av Dråpen er det en feil som bør opprettes. Det gjelder Kronprins Haralds grunnstøtning i Oslofjorden 15. juli, som er omtalt på side 27. Nye opplysninger med nøyaktig beskrivelse av hendelsen viser at opplysningene, fra Color Line, om at det bare var en "grunnberøring", var mer bortforklaring enn forklaring, og min hypotese om en grunnberøring stemmer heller ikke. Jeg beklager at det ble feil ved første forsøk og iler til med å rette på det.

Denne ulykken framstår som noe unik i sjøfartshistorien. Man hører ofte om småbåter som i stor fart gjør lange "hopp" etter å ha støtt på land. Kronprins Harald, som er på 31 000 bruttotonn, gjorde det samme. Skipet, som ikke hadde losplikt, gikk i full fart (18-20 knop) rakt på en av tre grunner som ligger i (vestre) ytterkant av leia utenfor Nesodden. Grunnene kalles Torpene, og det minste dypet er oppgitt til 7 meter. Sammenstøtet løftet akterskipet og rev opp en flenge i bunnen, men dobbeltbunnen hindret at vann trengte videre inn i skipet. Dermed fikk skipet på sin ferd over grunnen et vippepunkt under akterskipets styrbord side, som for det første presset skipet opp og gav babord slagside, og for det andre vippet forskipet ned og satte baugen dypere. Dette kan ikke bety annet enn at skipet, som er oppgitt med et dyptgående på 6,8 meter (nybygd) hadde så mye akterlig trim at forskipet gikk fritt, men akterskipet

støtte på grunnen, og som pga av farten skrapte over grunnen uten å bli sittende fast.

"Hoppet" over grunnen kan ikke ha tatt mer et titall sekunder. Skadene var ikke verre en at skipet kunne fortsette til Moss for egen maskin, der passasjerene ble satt i land, og derfra videre til Emden (Tyskland), der skipet ble dokket og skadene reparert. Den 19. juli var skipet tilbake i ruten igjen.

Det er bekreftet at kapteinen, som høyeste ansvarlige på brua, hadde forlatt sin plass (stol) i styrehuset og oppholdt seg ute på styrbord broving sammen med fruen, som var med på turen. Dette samtidig som Kronprins Harald fikk to skip på babord side i leia, som må ha holdt seg midt i leia, som her er ca. 500 meter bred. Et skip, som på kapteinens ordre ute fra brovingen, ble passert om styrbord, og et møtende skip som under passeringen kom opp derimellom, som gjorde at styrmannen etter eget skjønn la enda mer mot styrbord.

Det var folk ombord på Kronprins Harald som grep telefonen og ringte Akersgata (media) etter grunnstøtningen, og det er ikke lange veien derfra ut til plassen der skipet grunnstøtte, men tydeligvis nøyde både Akersgata og andre media seg med bortforklaringen som kom fra rederiet gjennom NTB, om at det kun dreide seg om en grunnberøring. Ibland kan det imidlertid skje små glipp her og der, som er avslørende. Blir ikke samrøren mellom reder og direktorat nøyte samordnet internt i direktoratet, kan hemmeligheter som ikke er ment for offentligheten komme fram, som for eksempel denne.

I en oversikt om sjøfartsulykker i 1999 skriver Sjøfartsdirektoratet i 2000 at: "På vei ut Oslofjorden grunnstøtte roro-passasjerskipet MS Kronprins Harald ved Torpenegrunden 15. juli. Skipet fortsatte til Moss for egen maskin, der passasjerer og kjøretøyer ble satt i land. Skadene i bunnen, på propell og ror var små, men

måtte repareres før skipet kunne fortsette sine seilinger mellom Oslo og Kiel." Her blir altså skader på både *propell* og *ror* nevnt, men det ble holdt skjult for offentligheten under behandlingen av saken etter ulykken. Dette betyr også at skroget kan ha vært revet opp helt akterover mot rorstammen. Skipet er 166 meter langt, og hvor lang revnen var avhenger av hvor langt bak treffpunktet var.

Å bagatellisere en så alvorlig ulykke var selvsagt ikke enkelt. Men med hjelp av sjøfartsinspektøren i Oslo, Finn Paulsrud, og Sjødyktighetsloven (nå Sjøsikkerhetsloven) ble det funnet en løsning. I Sjøfartsdirektoratets regler for sjøforklaring skilles det på de to begrepene grunnberøring og grunnstøtning. Det heter i § 301 nr. 5 at:

Sjøforklaring er obligatorisk ved alle tilfelle av grunnstøting. Dette innbefatter også alvorlige tilfelle av grunnberøring. Derimot vil lettere tilfelle av grunnberøring som anses som ledd i regulær navigering, ikke omfattes av bestemmelsen om tvungen sjøforklaring.

Altså gjaldt det å få dette til å bli en lett grunnberøring, og dermed kom man også unna sjøforklaring, som kunne blitt besværlig. Sjøfartsinspektøren har selv politi- og påtalemyndighet, og Paulsruds "etterforskning" av ulykken resulterte i forelegg om bøter for kapteinen og vakt-havende styrmann for dårlig navigering. Etter det vi hittil har avslørt i Dråpen om de to Color Line-skipene Prinsesse Ragnhild (se Dråpen nr. 2 og 4 2008) og Kronprins Harald er tiden kommet til å stille spørsmålet: Hva gjør man når selve kontrollmyndigheten svikter og ikke en gang kan kontrollere seg selv? Dette spørsmålet bør Handels- og næringsdepartementet og Stortinget kunne svare på.

John Nikolai Omark

info@fffs.no – www.fffs.no

Tusen takk!

FFFS vil med dette få takke våre dyktige skribenter for alle innlegg i året som er gått.

Spesielt vil vi takke våre faste bidragsytere ved Bergen Maritime museum, Knut Jørgen Røed Ødegård, Tor Henrik Krokstad, John N. Omark og sist men ikke minst filosofen fra Stavanger Per Inge.

Uten bidrag fra disse hadde Dråpen vært et fattigere blad. Dråpen skal ikke bare være et blad utelukkende bestående av saker og problemer, det skal også være underholdende og lærerikt. Det hjelper våre faste skribenter oss med.

Bergen Sjøfarts museum gir oss innblikk i gårdagens maritime hverdag på en veldig interessant og lærerik måte. Vi som har vår bakgrunn og arbeidsplass på sjøen, har sikkert lettere, enn andre, for å for å sette oss inn i hvordan det må ha vært for sliterne som tråkket opp veien for oss.

Norges mest entusiastiske stjernetitter Knut Jørgen Røed Ødegård, gir oss på en glimrende måte innblikk i det store universet vi er en del av. Han setter det i et perspektiv som gjør at vi forstår hva som skjer, på en lettfattelig måte. Det blir ikke bare selvfølgeligheter, som at stjernene bare er der, men lar oss tenke selv til å forstå hvorfor ting er som de er.

Tore H. Krogstad er en riktig øyebrynløfter og aha mann. Han kan sammenlignes med Martin Luther som oversatte bibelen til et språk folk forsto. Det samme gjør Tor, han forteller oss om ulykker og ulykkessammenhenger vi før ikke har tenkt på, samtidig med at vi slipper unna fine ord og vendinger. Han skriver slik at det blir forstått. Vi forstår den menneskelige faktor i den store sammenhengen.

John N. Omark er en kilde av historiske og etterrettelige historier om sjøfolk og den nære sjøfartshistorien. Samtidig som han er gravende og dyktig hva ulykker til sjøs angår, han kjenner lovverket. Han tar ikke konklusjoner fra sjøfartsdirektoratet, rederier eller fagforbund

for å være ubetinget sanne. Har han den minste mistanke om at her ligger det fakta skjult, finner han dem og avslører virkeligheten. Flott at slike mennesker finnes.

Per Inge har mange og dype tanker, det er ikke alltid det som er skrevet, som er den dypeste mening, mange ganger det stikk motsatte. Å lese Per Inge sine innlegg er ikke bare fornøylig, det er i høyeste grad medisin. Slik vi har lært, forlenger en god latter livet. Konklusjonen er at jo lenger han er som han er, og deler det med oss, vil vi bli trollgamle alle sammen.

Takk til dere alle.

LRV

EN SJØRØVER

GÅR I LAND...

PIRATER SOM TEMA PÅ SJØFARTSMUSEET

På Bergens Sjøfartsmuseum får vi ganske ofte besøk av barn, enten fra skoler eller barnehager. Det første de legger merke til er alle småbåtene og båtmodellene. De begynner omtrent fra første stund å spørre om båtene og de forskjellige gjenstandene de ser. I minst en time kunne vi gått slik og bare sett og snakket. Når jeg, som museumsvert, ikke velger å guide barna på en slik måte har det sin naturlige grunn. En ting er å gå rundt å se på tingene og snakke om dem. Noe annet er det å finne et utgangspunkt og en vinkling som kan fenge barna og, kanskje på sikt, gi dem en interesse for historien om livet til sjøs. Samtidig er det en del av pedagogikken også å gi dem en fin og morsom opplevelse der og da. Mitt kanskje viktigste virkemiddel er selv å være utkledd som sjørøver.

De aller fleste barn er på en eller annen måte fascinert av sjørøvere. De er vokst opp blant annet med Kaptein Sabeltann, og de har hørt eventyret om Peter Pan og Kaptein Krok. De eldste barna har også sett filmene "Pirates of the Caribbean" med Johnny Depp i rollen som Jack Sparrow. Sjørøvere som et tema blir på denne et interessant utgangspunkt for barna. Pirathistorie henger også tett sammen med generell sjøfartshistorie, og skal man snakke om pirater kommer man også indirekte inn på båthistorie og om livet til sjøs. Det er imidlertid to momenter som bør klargjøres i løpet av en omvisning der piratene står i fokus. For det første – hva er en sjørøver? Der nest – hvilke typer av sjørøvere kom fra, eller til, Norge?

PIRATER OG KAPERER

Aller først – en sjørøver er, som navnet antyder, en som røver og plyndrer til sjøs. Så lenge det har seilt skip på de store hav har det eksister sjørøvere av forskjellig art. Historisk sett er det ve-

sentlig to forskjellige typer av sjørøvere vi har med å gjøre – pirater og kapere.

Piratene var de man regnet som de typiske sjørøverne, og som opererte som kriminelle til havs. Kaperne var også sjørøvere, men de hadde fått myndighetenes velsignelse til å plyndre spesielle skip. Kapteinen hadde blitt utstyrt med et kaperbrev, og avtalen var at han og mannskapet kunne borde og plyndre fiendtlige skip mot at de delte byttet med myndighetene. Når det er sagt så hendte det flere ganger at enkelte av kapteinene ble fristet til å beholde hele byttet selv. Hvis de lot seg friste, krysset de også en alvorlig grense og havnet utenfor lovverket. De hadde da tatt steget fra å være kapere og til å bli pirater.

VIKINGENE

De første som vi regner som sjørøvere i norsk og skandinavisk historie, er vikingene. Det første naturlige stoppested med en barnegruppe er da ved modellene av Oseberg- og Gokstadskipet. Riktig-

nok strekker vikingenes bedrifter til sjøs seg langt utover ren plyndring. Vi kan trygt hevde at de forente sjørøveri med handel og kolonisering.

For tusen år siden hadde ikke Norge noen sentral myndighet med én konge på toppen, og området bestod stort sett av mange små samfunn styrt av høvding eller småkonger. Det var logisk nok jakten på rikdom som drev dem til sjørørvirksomhet, og det var høvdingene og de lokale myndighetene som organiserte røvertoktene. I tillegg til ønske om rikdom gav disse toktene også krigerne økt status, respekt og posisjon i samfunnet. I denne forstand kan vi slå fast at vikingene først og fremst drev med kapervirksomhet snarere enn piratvirksomhet. Men sett fra ofrenes synspunkt var vikingene livsfarlige villmenn fra nord, og alt annet enn helter.

Hva var så årsakene til at de reiste ut av landet? I vikingtiden var ikke Norge overbefolket, men ofte var den beste jor-

den tatt. Siden småkonger og høvdinger vanligvis hadde store barneflokker, ble det vrient for de yngste å skaffe sitt eget når den eldste arvet alt. Da ble løsningen å søke lykken andre og nye steder. Vikingene var også opptatt av ære. Etter hvert ble det laget lover som skulle hindre en fra å rane naboene, og som tidligere nevnt skaffet man seg status og ære gjennom plyndring. Siden det ble forbudt å stjele fra naboen, måtte æren skaffes et annet sted fra.

Før Norge ble kristnet hadde ikke folket herfra respekt for klostre, kirker og andre helligdommer. De fryktet ikke den kristne Gud og trusler om å havne i Helvete hvis man stjal kirkegull eller sølv. Derfor var det også en smal sak for vikingene å angripe og rane klosteret ved Lindisfarne i England i 793. Dette er et av de første vikingangrep som er dokumentert i kildene. Vikingene var meget sjøvant og bygde som kjent solide krigsskip. Langskipene egnet seg ypperlig til både handel og krig. De var såpass flate i bunnen at det var enkelt å trekke dem på land eller seile oppover elver. Deres

transportmiddel kom seg frem stort sett over alt.

Etter å ha stått en stund og snakket om vikingene og sett på båtmodellene, begynner enkelte av barna og rekke opp hendene. "Hvordan så vikingene ut", lurer en på. "Var det de som hadde hjelmer med horn på?" "Det er riktig at de hadde hjelmer, men de hadde ikke horn", svarer jeg. "De vikingene dere har sett med horn finnes bare på tegnefilmer og i souvenir-butikker". Neste spørsmål: "Hvordan klarte de å finne frem uten GPS?" Jeg må anstrenge meg for å ikke bryte ut i krampelatter: "Nei, det forstår jeg nesten ikke selv, men jeg vet at vikingene var flinke til å lese stjernehimmelen. Derfor seilte de ofte når det var mørkt og stjerneklart. Når det var dag kunne de se hvor solen var på himmelen, og finne ut hvilken retning de skulle seile." Siste spørsmål: "Hvor er kanonene deres?" Det spørsmålet blir en naturlig overgang fra vikingtid og til nyere sjørøverhistorie: "Vikingene levde for så lenge siden at kanonene ennå ikke

var oppfunnet. Deres viktigste våpen var sverd og stridsøks. Sjørøverne som levde lenge etter vikingene hadde derimot kanoner. Hvis dere følger videre etter meg, så skal jeg vise dere en ordentlig kanon". Ansiktene lyser ekstra opp og de følger ivrig etter.

Det er ikke mange meterne vi går i rommet, men i tid beveger vi oss 600 år. Vi stopper ved en forholdsvis liten kanon som ligger på gulvet, og på veggen bak henger det et bilde (tegning) som viser en større trefning ved Vågen i Bergen på 1660-tallet. Barna får sette seg på gulvet og studere kanonen. Jeg forteller at kanonen og bildet har sin historie, og at nå gjelder det å høre godt etter.

Denne tiden, altså 1600-tallet, var det klassiske sjørøveriets tid. Med "de store oppdagelser" fra slutten av 1400-tallet og utover på 1500-tallet fikk verdenshandelen en ny karakter. Karibien var et kraftsentrum for europeisk handel og kolonisering. Enorme verdier ble fraktet hjem fra de nye koloniene. For de



Foto: Bergens Sjøfartsmuseum)



"Forfatteren som sjørøver. Privat foto."

maritime statenes økonomiske utvikling ble disse koloniene og innførselsvarene derfra meget viktige. I det lange løp førte dette til konkurranse og konflikt – først mellom England og Spania, senere mellom England og Nederland.

Fastlandet rundt Karibien ble kalt Spanish Main. De store mengder av sølv som ble hentet ut fra de spanske koloniene trakk til seg både kapere og pirater. Transportene av sølv fikk etter hvert tilnavnet "Sølvtoget" og var et svært ettertraktet bytte for sjørøverne. Kjente engelske kapere fra denne tiden er sir John Hawkins og sir Frances Drake. Begge hadde heltestatus hjemme i England, og dronning Elisabeth 1 omtalte Drake rett og slett som sin "pirat".

Samtidig er det i denne perioden at de "klassiske piratene" trer frem. Dette var en broket forsamling av mennesker

som av ulike grunner valgte å sette seg utenfor loven. Mange av disse hadde også tidligere vært kapere. Det er slike skikkelser, som for eksempel Edward "Svartskjegg" Teach, som er rollemodellen for Sabeltann, Kaptein Krok og Jack Sparrow. Det er først og fremst fra de karibiske piratene vi har bildet av sjørøveren som en figur med trebein, sort lapp foran øyet, papegøye på skulderen osv.

I tillegg til konflikter med Spania, fikk England som sagt etter hvert konflikter med Nederland. En av disse konfliktene kom like inn på havnen i Bergen, og har gått over i historien som "slaget på Bergens våg 2. august 1665". Det er her kanonen på gulvet kommer inn i bildet. England hadde erklært Nederland krig tidligere på året, og krig til sjøs berørte handelsfartøyene like mye som krigsskipene. Nederlenderne var på vei hjem fra sine kolonier med en usedvanlig rik last.

De hadde med seg omtrent 4000 tonn krydder, over 3500 diamanter, nesten 3000 rubiner og over 18000 perler. Engelskmennene visste om denne lasten, og ønsket å kapre den. For å unngå engelskmennene seilte nederlenderne nord om Skottland og videre mot Norskekysten. Her søkte de inn til Bergen i slutten av juli. Engelskmennene fikk til slutt vite hvor de hadde søkt ly, og 1. august stod en flåte av 14 store og syv mindre engelske krigsskip inne på havnen. Dagen etter braket det løs. På Bergenhus festning var man først noe tilbakeholdende. I det øyeblikk også festningen ble beskyttet av engelskmennene, besvarte de ilden. Etter tre timer trakk engelskmennene seg tilbake.

Det mest spennende med denne historien – forteller jeg barna – er for det første at kanonen dere nå ser på, er funnet på bunnen av Vågen i etterkant dette sjøslaget.

FFFS tar de seilende på alvor

Det andre er at én av kanonkulene – kanskje fra denne kanonen – suste innover mot byen og traff Domkirken. Den ble sittende fast i veggen på kirketårnet. Og vet dere hva? Der sitter den ennå!

Siste stoppested er en liten utstilling om Bergen og sjørøverne på 16- og 1700-tallet. Her får barna raskt øye på et spesielt anker i et av monterne. Ankeret er en tyrkisk entredregg og ser ut som en forvokst fiskekrok med jernlenke. Slike kroker, sier jeg til barna, brukte sjørøverne for å komme seg over i større båter. De fikk festet krokene til båtripen og klatret om bord. Men hvordan tror dere sjørøverkroken har kommet til dette museet? Hør nå.

Kaptein Joni Jørgensen fra Bergen møtte på sjørøvere i Middelhavet i 1720. Skipet hans ble angrepet nærmere bestemt av tyrkiske kapere. De kom så nær at de fikk slengt sine entredregger over rekken på skipet. Jørgensen klarte imidlertid å manøvrere unna og seile fra sjørøverne. Da han og mannskapet kom tilbake til Bergen hang entredreggen, som nå er i monteret, igjen på båtrekken.

Det var de fire nordafrikanske "barbareskstatene", Algerie, Marokko, Tunis og Tripolis (Libya), som utgjorde trusselen i middelhavsområdet. Disse statene var under tyrkisk overherredømme, og ble derfor av mange omtalt som "Tyrkiet". Med sine myndigheters velsignelse drev de med sjørøvervirksomhet fra 1500-tallet til langt utpå 1800-tallet.

Det betyr, gutter og jenter, at de sjørøverne som har seilt fra eller i Norge – eller som nordmenn har møtt på – først og fremst har vært kapere og i mindre grad pirater.

Helt til slutt tar jeg gruppen med til et hjørne der det står en stol og en gitar. Jeg tar plass på stolen, finner frem gitaren, og barna setter seg ned på gulvet foran meg. Vi synger med full hals om Kaptein Sabeltann og Kaptein Sortebill, og jeg kan bare konstatere at disse typene fortsetter med å fascinere barna – i generasjon etter generasjon.

Stig Werner Forsberg,
Bergens Sjøfartsmuseum

LITTERATUR:

Bagge, Bjørn-Arvid: "Bergenske handelskip i kamp med pirater" i Yngve Nedrebø (red.) Bergensposten, nr. 2 – juni 2009. Utgitt av Statsarkivet i Bergen.

Helseth, Hans Christian: "Sjørøveri i den moderne tid" i Tidsskrift for sjøvesen, nr. 1 – 2009.

Hermansson, Robert: Piratenes historie: fra antikken til i dag. Vega Forlag, Oslo 2008.

Hetland, Ingebrigt: Pirater og sjørøvere i norske farvann. Pantagruel Forlag, Oslo 2008.

Kürtz, Hans Joachim: I hanseatenes tider. Handel ogandel på Hansakontorene i Bergen – Brügge – London og Novgorod. Det Hanseatiske Museum Bergen, 1983.

Pettersen, Lauritz: "Bergensk sjøfart i 900 år. Hva Sjøfartsmuseets samlinger kan fortelle fra byens sjøfartshistorie" i Lauritz Pettersen og Atle Thowsen (red.) Sjøfartshistorisk årbok 1969. Utgitt av Foreningen Bergens Sjøfartsmuseum, Bergen 1970.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. 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

HER FINNER
DU OSS

Vågen

Frem fra glemselen. Her er en artikkel vi hadde i Dråpen nr. 2 i 2003. Som man kan se er vi fremdeles på stedet hvil, ingen ting har skjedd med vikeligheten for sjøfolk. FFFSs brev til departementene er fremdeles under behandling.

Ilfoto: Farstad shipping

Sjøfarten og arbeidsmiljøloven

Man kan lure på hvem som tjener på at arbeidsmiljøloven glimrer med sitt fravær til sjøs. Det er i alle fall ikke skattebetalerne (staten) og forsikrings-selskapene.

Vi har mottatt fra sikre kilder, innen statsforvaltningen, at det som foregår innen sjøfart, ikke er mindre enn oppsiktsvekkende. Faktisk er det skremmende lesning, når vi vet at våre egne fagforbund også har glimret med sitt fravær. Unnskyldningen for at arbeidsmiljøloven ikke er innført innen sjøfart er at det selvsagt vil koste penger å

innføre en ordning som sikrer arbeidstakerne. Derfor ønsker heller rederne at forsikringsselskapene skal betale for det ulykkene og dødsfallene koster. Det er billigere med en forsikring, enn å ta ansvar for egne ansatte.

I dag har man sjøfartsloven, som skal ivareta arbeidstakernes rettigheter,

problemet med den er at viktige elementer er utelatt, i forhold til arbeidsmiljøloven.

Blant annet er formålsparagrafen tatt ut. Den lyder som følger:

å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med verneteknisk, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet,

2. å sikre trygge tilsettingsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker,

å gi grunnlag for at virksomhetene selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndighet.

Hva er i veien med en slik formålsparagraf, gir den de ansatte for mye å si over sin egen livssituasjon?

Videre mangler også paragrafene 12, 14 og 16 i sjømannsloven, de omhandler: Tilrettelegging av arbeidet (§12). Arbeidsgiverens plikter (§14). Arbeidstakernes plikter (§16).

Det er bekymringsfullt at arbeidstakergrupper som sjøfolk og fiskere er utelatt. Innen EU er arbeidsmiljølovgivningen tverrfaglig. M.a. ord det samme på land som til sjøs. Og dette er naturligvis det eneste rette, for i arbeidssammenheng er det eneste som skiller arbeidstakere på sjø og land, det rent geografiske, samt at sjøfolk og fiskere bor på arbeidsplassen sin. Det siste må veie tungt i arbeidsmiljøssammenheng.

I perioden 1975 til i dag viser grovtelling at ca. 2300 sjøfolk og fiskere har omkommet under utøvelse av yrket. I samme periode er det registrert nærmere 90 000 skadede. Her kan vi også konstatere en betydelig grad av underrapportering. Fra de siste 10 årene vet vi at hele 33 % av sjøfolkene og over 70 % av fiskerne blir avmønstret etter ulykker. I fiskeri vet en også at 10 % blir arbeidsuføre. Siden 1990 til i dag er det mer enn

400 sjøfolk og fiskere som er omkommet, og mer enn 19 000 som er skadet. Dette er kontrollerte tall.

Samfunnsøkonomisk er dette av kolossal betydning. Det er nok å konstatere at i dag koster en dødsulykke samfunnet ca. 20 millioner kroner, og en gjennomsnittlig ulykke ca. 1,5 millioner kroner (fra den helt banale som koster svært lite til den katastrofale som kan komme opp i svære summer). Av de katastrofale ulykene kan som et eksempel vises til de som blir 100 % uføre. Med døgnskønnerlig behov for hjelp og tilsyn- og som deretter får et tilnærmet vanlig livsløp etter ulykken, koster dette samfunnet over 100 millioner kroner i livsløpet.

Vi skal være oppmerksomme på Staten og personen det gjelder (inklusive familie) dekker 90 % av alle kostnader ved ulykkene. Rederiene er forsikret mot dette og kostnadene for dem er derfor marginale. De norske P & I klubbene (forsikringsselskapene) har årlige utbetalinger for skader og ulykker for sjøfolk, repatriering av forulykkede og skadede og erstatning med nye mannskaper i



Ilfoto: Kystekspresen.no



Illfoto: BW GAS

størrelsesorden 100 millioner kroner for hver klubb. Her må det også skytes inn at disse beløp også er forsikrede på utenlandske skip.

Det er derfor bemerkelsesverdig at en fra politisk hold ikke satser større summer på forebygging, for senere å unngå de kostnadene som dette påfører samfunnet. Her er det store summer å spare.

I desember 1985 ble arbeidsmiljøloven innført på kontinentalsokkelen, dvs. på faste installasjoner, men med visse begrensninger. Sener er det kommet til betydelige endringer offshore, senest som et resultat av Stortingsmelding nr 7-2001-2002 "Om helse, miljø og sikkerhet i petroleumssektoren." Ingen deler av dette er gjort gjeldende for sjøfolk og fiskere. Og når stasjonære rigger blir mobile gjelder sjømannslovgivningen. Etter at Stortingsmelding nr. 7 for offshore forelå, foreslo ledelsen i Rådet for arbeidstilsyn på skip, at Rådet fremmet forslag om tilsvarende Stortingsmelding for sjøfart- og fiske. Igjen ble dette

motarbeidet av Norges Rederiforbunds representant i Rådet. Saken er ennå ikke avsluttet.

Som et resultat av EØS bestemmelsene og påpekninger om forskjellen mellom arbeidsmiljøloven og sjømannsloven, ble det fra Sjøfartsdirektoratet utarbeidet forslag til endringer i sjømannsloven slik at den skulle være på linje med den øvrige arbeidsmiljølovgivningen. På forespørsel til departementet får vi opplyst at departementets skipsfartsseksjon hadde gjennomgått dette nye forslaget og fremmet dette for politisk ledelse, som stoppet forslaget for mer enn et år siden. Og der står saken.

Aner vi lobbyvirksomhet bak den politiske avgjørelsen.

Vår kontakt, kan fortelle om at i et brev sendt til Nærings og handelsdepartementet datert 29.1.1999, påpekte Rådet for arbeidstilsyn på skip, at sikkerheten til sjøs ikke var tilfredstillende. En analyse foretatt av Rådet viste at sjøsikkerheten

var skremmende dårlig. Rådet ba om at departementet nedsatte et hurtigarbeidende, bredt offentlig utvalg med mandat til å vurdere nødvendigheten og fremme forslag til en "handlingsplan for utvikling av arbeidsmiljø, verne og sikkerhetsarbeid i skipsfart og fiske og fangst etter år 2000".

Dette forslaget ble avvist både fra Norges Rederiforbund og Sjøfartsdirektoratet, som begge hevdet at Rådets tall ikke medførte riktighet (Det var kun offisielle tall fra Sjøfartsdirektoratet som lå til grunn). Departementet kontrollerte tallene og fant at de var 100 % i orden. Fra Norges Rederiforbund (NR) ble det hevdet at tallmaterialet var fullstendig feil, fordi det i 1994, 1995 og 1996 bare var 1 omkommet på norske skip, mens det i virkeligheten årlig var omkommet 17 personer.

Årsak: NR regnet bare med de som var omkommet ved havari og forlis- og utoelot de som var omkommet ved arbeidsulykker.

Rådets forslag om en handlingsplan ble ikke iverksatt.

Dessverre måtte vi ved "Sleipner" ulykken samme høst konstatere at sjøsikkerheten ikke holdt mål.

Tallene for 1990-2000 som Rådet la frem viste for øvrig at det årlig i denne perioden omkom i snitt 34 personer i sjøfart og fiske- m.a. ord tilsvarende to "Sleipner" ulykker. Men dette var sjøfolk ikke passasjerer! Er det forskjell på menneskeverdet?

Det er med undring vi konstaterer, at i arbeidet med å opprette en ny havari-kommisjon har man bare lagt tallene for havari og forlis til grunn for arbeidet som skal utføres av den nye kommisjonen. I dag skal som kjent alle ulykker med omkomne og alvorlig skadede etterforskes ved sjøforklaring. Her er det noe som ikke stemmer, og som vil få store konsekvenser for sjøfolkene.

Med ovenstående opplysninger i mente, er det skremmende å vite at vi som seiler, er rett og slett en ubetydelig samling

mennesker, som kan skaltes og valtes med, av de som man minst ville vente. Nemlig våre arbeidsgivere og direktoratet som skal ivareta vår sikkerhet. Nå er det på tide at kynismen viker plassen for litt moral.

LRV



Illfoto: Color line



Foto: Wikipedia.com - Admiral Graf Speer

Om 2. verdenskrig

En beretning i fire deler om krigen til havs

Etter seilskutetiden var det de ledende lands våpenkappløp som styrte utviklingen til sjøs, og dette skal handle om kappløpet mellom de to ledende land i Europa, Storbritannia og Tyskland, hvor Tyskland mot slutten av 1800-tallet hadde fått en ledelse på britene når det gjaldt teknisk utvikling og størrelse og på slagskipene.

Samtidig foregikk omfattende anstrengelser i flere land med overgang fra kull til oljefrift, men heller ikke her fikk Storbritannia innledningsvis noen ledende stilling – men dette skulle komme til å forandre seg med årene. Det må jo ellers anses som dristig av begge parter å satse på en type drivstoff som det ikke fantes en dråpe av i noen av landene. Men dette var i en tid uten begrensninger i imperiedrømmer, og hadde de ikke olje hjemme, så fikk de hente den andre steder.

Både britene og tyskerne hadde øynene på oljen i Midtøsten, og der var det Britene som gikk av med seieren, og som sikret seg ”oljerettigheter” både i Iran og Irak, som rakk både til eget behov og til verdensmarkedet, som skaffet landet store inntekter. Når dette var klart, fram imot 1. verdenskrig, var det briteres tur til storsatsning på store slagskip, og en ny klasse, Queen Elisabeth-klassen, ble lansert, med Sir Winston Churchill, som den gang var marineminister, som foregangsmann. De var på ca. 38 000

tonn displacement (maksimum dyptgående), og det var de første slagskip som var store nok til å bære 15 toms kanoner. Klassen besto av fem skip, hvorav ett var Warspite, som deltok med heder ennå under 2 verdenskrig, bl.a. i sjøslaget ved Narvik 13. april 1940.

Under 1. verdenskrig hadde også Tyskland en betraktelig flåte, men som for det meste lå ved basene i mangel på drivstoff. Britene blokkerte all tysk skipsfart og forsyninger til Tyskland, og

i mai 1916 hadde sjefen for den keiserlige marinen, admiral Franz von Hipper, utarbeidet en plan om å lure den britiske flåten i en felle og skade den så mye at blokaden kunne brytes. Britene avslørte planen, og gikk til angrep før tyskerne var kommet på plass, og det kom til sjøslag vest om Jylland, som til sammen omfattet 250 skip av alle størrelser. Britene mistet 14 skip og 6094 mann. Tyskerne 11 skip og 2551 mann. Warspite var også med og fikk alvorlige skader. – Begge parter hevdet seier. Under alle omstendigheter ble resten av flåten liggende i Wilhelmshaven for godt, og britene kunne opprettholde blokaden. Om ikke før så forsto tyskerne nå at det kun var med uinnskrenket ubåtkrig de kunne bekjempe britene.

Etter 1. verdenskrig, som en følge av Versailles-traktaten, måtte de tyske admiralene se på at hele flåten ble ført fra Wilhelmshaven opp til britenes base i Scapa Flow på Orknøyene og internert der. Denne ydmykelsen glemte de nok aldri, og de hadde mye å hevne. Da admiral Erich Raeder ble sjef for den tyske marinen i 1928, begynte å han å legge planer om en oppbygging av marinen igjen. Men Tyskland som var blitt pålagt store restriksjoner mht. tonnasje i Versailles-traktaten hadde lite å gå på. Største tonnasje som var tillatt var 10 000 tonn, og derfor måtte tyskerne finne på noe nytt, og de første skipene som ble planlagt var tre tunge kryssere (de såkalte lommekrysserne), og etter

som de hadde panser som et slagskip, ble de også kalt panserkryssere. Som med litt manipulering med tegninger og mål kan ha vært på 12-14 000 tonn. Nybyggingen var altså allerede i gang da Hitler kom til makten i januar 1933, og da disse skipene ble kjent for verden vakte de beundring for sin styrke og effektivitet, men historien viser at Hitler bare var i ferd men å gjenta miseren fra 1. verdenskrig. Strategien var imidlertid annerledes. De nye skipene ble konstruert for høyere fart enn de britiske skipene, og på den måten mente tyskerne at de kunne unngå strid med britene. – I alle fall var det dette admiralene innbilt Hitler.

DET BLIR KRIG

Når det gjaldt drivstoff, så hadde Tyskland allerede under 1. verdenskrig skaffet seg tilgang til oljekilder i Romania, og det samme skjedde før 2. verdenskrig da Romania ble alliert med Tyskland. Dessuten importerte Tyskland store mengder olje fra Sovjet, som den gang hadde verdens største oljekilde, som lå i Baku ved Kaspiahavet. Dessuten kom Hitler med amerikansk hjelp – i gang med produksjon av syntetisk bensin, basert på kull. Alt tysk rullende krigsmateriell, inkludert tanks, var bensindrevet.

Men her ble det problemer. Da Hitler startet krigen i øst med angrepet på Polen, var han langt fra klar for en krig i vest. Han innbilt så vel seg selv som generaler og admiraler om at de allierte,

Storbritannia og Frankrike, ikke ville gripe inn for å hjelpe Polen. De allierte hadde imidlertid inngått en forsvarspakt med Polen, og da Polen ble angrepet en 1. september erklærte de allierte Hitler krig. Samtidig kom Churchill tilbake som marineminister.

Hitler hadde også innbilt sine generaler og admiraler at hans store plan, erobringen av Sovjet, også innebar en erobring av Baku allerede høsten 1941.

Hitler må, før angrepet på Sovjet, ha lagt opp store lagre av drivstoff – bl.a. med import fra Sovjet, men da de allierte erklærte krig, og Hitler måtte ha hele krigsflåten til havs, må dette ha vært mye på reservene, og da han angrep Sovjet i juni 1941, hadde han drivstoff til kun 6 ukers krigføring. Senhøsten 1941 da fronten sto nede i Ukraina, falt hele angrepet sammen. Og det ble ikke stort bedre sommeren 1942. Da hadde Stalin fått tid å forberede motangrep, og i august 1942 ble tyskerne, som igjen var tom for drivstoff, stoppet av sovjetiske styrker i Kaukasus. Det var etter at dette tyskerne, under ledelse av Albert Speer, kom i gang med sin gigantiske produksjon av syntetisk bensin i Birkenau, nær Auschwitz i Polen – fremdeles med hjelp av amerikansk patent – der titusener av fanger arbeidet døgnet rundt, og med dette klarte Hitler å holde krigen i gang i nesten tre år til.

At Hitler knapt hadde sett havet og heller ikke forsto seg på sjøkrig, var nok bare



Britiske bakkeangrepsfly av typen Brewfighter angriper en tysk konvoi utenfor norskekysten.



bra – for admiral Raeder – som må ha fått frie hender i sin streben etter hevn over britene, og til å planlegge så vel større som mer moderne slagskip enn det britene hadde, og byggeplanen strakte seg helt fram til 1947, hvilket skulle være et bevis på at Hitler var sikker på å unngå en krig med de allierte, i alle fall før den tid. Men denne satsningen ble en fiasko, som Hitler bittert skulle få angre. (Se fortsetningen i senere nr.)

De første slagskipene som ble ferdig var Gneisenau og Sharnhorst. De neste to var Bismarck og Tirpitz, begge på ca. 50 000 tonn, og de mest skremmende slagskip verden hadde sett, med 13 toms armering (såkalt panser), tre turbiner på 50 000 hestekrefter hver og tre propeller, som gav en fart på 30 knop – og da gikk det med 50 tonn drivstoff i timen. Til sammen bygde tyskerne 10 tyngre skip. Foruten de fire slagskipene, seks tunge kryssere: Deutschland-klassen: Lützow, Scheer og Graf Spee. 12-14 000 tonn, 11 toms armering. Hipper-klassen: Hipper, Blucher og Prinz Eugen. 18 000, tonn, 8 toms armering.

(Tre av disse navnene er forenklet her. Egentlig hadde de navn etter tidligere admiraler, Admiral Graf Spee, Admiral Hipper og Admiral Scheer).

Vanligvis ble krigsskip oppgitt i ”stan-

dard” tonnasje, som var med full stridsutrustning, men uten bunker og kjelevann. For å få maksimum dyptgående må altså dette legges til. Dette kan ha vært 4-8000 tonn, avhengig av størrelsen. (Grunnen for denne oppdelingen må ha vært at man ikke ville legge begrensning for rekkevidden).

De første tre skipene som ble klare var Lützow, Scheer og Graf Spee, og i løpet av 1939 ble flere skip gjort klar: Gneisenau, Sharnhorst, Hipper og Blücher. Etter mye forsinkelser og problemer i byggeperioden ble så endelig Bismarck ferdig i mai 1941 og Tirpitz året etter. – Det hevdes at det tok 10 000 mann 3 år å bygge hvert av dem.

GRAF SPEE

Det var ikke mye tyskerne hadde å stille opp med mot britene til havs da krigserklæringen kom. Bortsett fra en handfull ubåter hadde Hitler bokstavelig talt kun et eneste større skip klart, og det var panserkrysseren Graf Spee, som med forsyningsskipet Altmarm ble sendt ut i Atlanteren 31. august. De var altså i ferd men å gjøre nøyaktig samme feilsatsningen som under 1. verdenskrig.

Den 30. september senket Graf Spee det første britiske skipet i Atlanteren. Men ennå var ikke sjøkrigen like nådeløs som den senere skulle bli. Sjefen, Kapitän

zur See Hans Wilhelm Langsdorff var en sjømann av det hederlige slaget. Han var ute etter å senke skip, men ville helst unngå offer blant sivile sjøfolk. Framgangsmåten var å prae skipene, og beordre besetningen i livbåtene før han senket skipet, så tok han kapteinene ombord til seg selv, og resten ble tatt ombord på Altmarm.

Britene hadde en styrke i Syd-Atlanteren med base på Falklandsøyene, som i desember klarte å oppspore tyskeren utenfor La Plata. Det kom til kamp, og til slutt måtte Langsdorff trekke seg ut med mange døde og sårede ombord, hvorpå han satte opp La Platafloden til Montevideo og sendte Altmarm, som da hadde 299 britiske sjømenn som fanger ombord, hjem til Tyskland.

Etter et par dager i Montevideo beordret han Graf Spee senket utenfor havnen i Montevideo, og dro til Buenos Aires med besetningen, der han tok sitt liv. Et par måneder senere, den 14. februar 1940, dukket Altmarm opp utenfor Vestlandet med fangene skjult i tørrlasterom under dekk. Som sivilt skip var tyskeren beskyttet av den norske nøytraliteten. Norsk los kom ombord og reisen fortsatte sørover og gjennom Karmsundet. Britene fikk rede på dette og Churchill gav ordre om å avskjære tyskeren og befri fangene.

CAPTAIN VIAN

Den som ledet aksjonen mot Altmark var Captain Philip Louis Vian, som det er like godt å bli kjent med allerede her, ettersom han hadde det med å dukke opp og gjøre seg bemerket "over alt". Vian var født i 1894 og da krigen startet var han sjef for en destroyerflotilje som fikk eskortetjeneste i Nordsjøen.

Destroyerne var torpedojagere, små skip mellom 1500 og et par tusen tonn, avhengig av klassen. Selv var Vian sjef på Cossack, som var av de største. Utenfor Jøssingfjorden (mellom Egersund og Flekkefjord) ble Altmark praiet av Vian og beordret til å stoppe, men i stedet satte kapteinen full fart inn Jøssingfjorden i den tro at Vian ville bli stoppet av den norske nøytralitetsvaka i området, som besto av to torpedobåter, og han fikk også ordre om å stoppe, men ordren fra Churchill, som viste at Altmark var i norsk farvann, var ikke til å misforstå.

Dette var i februar 1940 og fjorden var full av is, som føk til alle kanter da Vian satte opp farten i råka etter tyskeren. Da tyskeren kom inn i bunnen av fjorden satte kapteinen Altmark på grunn for å unngå at hun ble tatt som prise. Vian beordret bording, og etter en kort strid, hvor noen tyske vakter ble drept, ble fangene befridd, og Vian kunne vende hjem til Skottland i triumf med alle fangene i god behold, og britene hadde fått en ny sjøhelt.

Dramatikken med Graf Spee i La Plata hadde fanget hele verdens oppmerksomhet, og det gjorde også Vians innsats i Jøssingfjorden, så han fikk ikke berømmelse bare hjemme i Storbritannia, men framsto som en helt i hele imperiet i en for britene vanskelig tid.

Neste gang vi møter Vian var da han med sin flotilje var med slagskipet Warspite i det andre sjøslaget ved Narvik 13. april 1940, men her ble Cossack skadet, men fikk litt hjelp ute i Lofoten med å reparere henne såpass at han fikk henne hjem igjen og i dokk. Han overtok nå en annen destroyer i flotiljen, Afridi, og han var tilbake i Norge igjen en uke senere, der han var sjef for de britiske sjøstridskreftene i Romsdalsfjorden, som støttet landsettingen av den britiske ekspedisjonsstyrken der. En liknende styrke (britiske/fransk) ble landsatt i Namsos, og hensikten med dette var å gjenerobre Trondheim. Man alt dette ble en fiasko,

og styrkene måtte etter få dager trekke seg ut igjen.

Kongen og regjeringen, som kom over Dovre og ned Romsdalen holdt Statsråd på pensjonatet Stuguflåten i Romsdalen den 22. april, og det var her den endelige beslutningen ble tatt om å rekvirere handelsflåten og danne et statlig rederi (Nortraship), som ble Norges fremste våpen mot nazityskland. Etter dette statsråd dro forsyningsminister Trygve Lie og finansminister Oscar Torp direkte ned til Åndalsnes, hvor de traff en gruppe offiserer med Vian i spissen, som med glede tok imot beskjeden om at handelsflåten ville bli stilt til disposisjon for britene. Og Vian nølte ikke et øyeblikk, men stilte straks en krysser til disposisjon for å bringe skipsreder Øyvind Lorentzen over Nordsjøen for å ta ledelsen av Nortraship i London.

Her må tilføyes at dette var den offisiell beskjeden. En slik avtale med britene om handelsflåten var nok for lenge siden gjort mellom det britiske skipsfartsdepartementet og den norske rederiforeningen – med regjeringens bifall.

Da de britiske styrkene i all hast var evakuert fra Romsdalen, kom turen til Namsos, og Vian ble nå sendt dit for å dekke tilbaketrekningen der. Her ble imidlertid Afridi senket av Stukabombere, men

Vian kom fra det uten skader. Tilbake på Cossack igjen ble det øvelser for forsvar mot et eventuelt tysk angrep direkte mot Storbritannia, og etter det igjen eskortetjeneste i Atlanteren. Vian var oftest å finne der det gikk som hardest for seg, og vi vil møte ham flere ganger i denne beretningen.

(Kort om Stukabomberen: Et enmotors Junkersfly (J87), som kunne lastes med bomber på 250 til 1800 kilo, avhengig av modellen, som lå i en hengslet vugge under flyet. Stukaen kunne stupte i en vinkel på opp imot 90 grader. Piloten "siktet" da på målet med selve flyet

Skipsbetegnelse: Destroyeren har forskjellige navn avhengig av språket. På norsk kalles den ofte torpedojager og på tysk zerstörer. For enkelthetens skyld brukes her originalen, destroyer.

Gradene: Den engelske graden Captain tilsvarer norske kommandørkaptein, og det samme gjør den tyske Kapitan zur See, oftest forkortet til KzS).

John Nikolai Omark



TRENGER DU HELSEATTEST? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

Tlf 55 54 40 30 - fax 55 54 40 31

post@sjomannslege.no

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

SA ER VI I GANG IGJEN!

FFFS blir nektet normale og demokratiske rettigheter, hva fagforeningsretter angår. Derfor må vi ta veien om rettsapparatet igjen.

Som vi har sagt før, vil vi kjempe på vegne av våre medlemmer, for å få forhandlingsrett. Ultimo september, var det lokale lønnsforhandlinger i Eide Marine Services, og våre medlemmer fikk ikke delta, de fikk heller ikke vite hva det skulle forhandles om. Dette på tross av at FFFS har langt over flesteparten av de maritimt ansatte, som medlemmer. Dette forteller oss ganske mye om hvordan det står til med demokratiet innen foreningslivet i Norge.

Dette ser vi på som et klart brudd på EMK artikkel 11. Med andre ord menneskerettighetsbrudd. Vi er lei av at rederisammenslutningene og de andre

fagforbundene skal ha monopol på forhandlingsretten, selv om det foreligger en underskrevet avtale fra begge parter. Man kan ikke sette norske og internasjonale lover tilside, bare ved å underskrive en avtale. Avtalene må ha en juridisk forankring, om de skal være lovlige.

Avtalen mellom de forskjellige rederiforbund og de tre andre sjømannsforbundene, har ingen slik forankring. Den er ulovlig og vi skal bevise at det er slik, ved å ta avtalen til rettsapparatet. Vi har, i tillegg til at avtalen er ulovlig, avsakte dommer både her hjemme og fra EMD om at forbundene driver ulovlig praksis. Senest i Høyesterettsdommen av 27. november i fjor, hvor retten klart sa at den praksis sjømannsforbundene førte, med hensyn til tvangstrekk var ulovlig. Videre sa dommen at det ikke skulle legges andre hindringer i veien for fagforeningsdrift, enn dem som var avsakt ved lov. Å stoppe FFFS fra å få forhandlingsrett for sine medlemmer er lovstridig.

Vi har vist det før at vi ikke stopper på grunn av at andre vil det slik, vi står på til vi har fått en rettslig avgjørelse. Vi finner oss ikke i at andre skal få lov til å omgå loven på den måten som passer dem best, nå skal det bli avtaler som passer de seilende best. Med andre ord lovlige avtaler, der hver enkelt skal få lov til å bestemme hvor de vil ha sin faglige tilslutning.

Vi takker våre medlemmer i Eide Marine som gjorde oss oppmerksomme på problemet. Til dere alle, hold ut vi går mot lysere tider, hva fagforeningsarbeidet i Norge angår.

På neste side kan dere lese at EMD støtter kravet om forhandlingsrett i en sak avsakt i 2002. Om dere ønsker å lese hele dommen er det bare å ta kontakt med oss.

LRV



Illfoto: Hurtigruten

CASE OF WILSON, NATIONAL UNION OF JOURNALISTS AND OTHERS v. THE UNITED KINGDOM

(Applications nos. 30668/96, 30671/96 and 30678/96)

JUDGMENT
STRASBOURG
2 July 2002
FINAL
02/10/2002

In the case of Wilson, National Union of Journalists and Others v. the United Kingdom,

41. The Court observes at the outset that although the essential object of Article 11 is to protect the individual against arbitrary interference by public authorities with the exercise of the rights protected, there may in addition be positive obligations to secure the effective enjoyment of these rights. In the present case, the matters about which the applicants complain – principally, the employers' de-recognition of the unions for collective-bargaining purposes and offers of more favourable conditions of employment to employees agreeing not to be represented by the unions – did not involve direct intervention by the State. The responsibility of the United Kingdom would, however, be engaged if these matters resulted from a failure on its part to secure to the applicants under domestic law the rights set forth in Article 11 of the Convention (see *Gustafsson v. Sweden*, judgment of 25 April 1996, Reports of Judgments and Decisions 1996-II, pp. 652-53, § 45).

42. The Court reiterates that Article 11 § 1 presents trade union freedom as one form or a special aspect of freedom of association (see *National Union of Belgian Police v. Belgium*, judgment of 27 October 1975, Series A no. 19, pp. 17-18, § 38, and *Swedish Engine Drivers' Union v. Sweden*, judgment of 6 February 1976, Series A no. 20, pp. 14-15, § 39). The words "for the protection of his interests" in Article 11 § 1 are not redundant, and the Convention safeguards freedom to protect the occupational interests of trade union members by trade union action, the conduct and development of which the Contracting States must both permit and make possible. A trade union must thus be free to strive for the protection of its members' interests, and the individual members have a right, in order to protect their interests, that the trade union should be heard (see *National Union of Belgian Police*, cited above, p. 18, §§ 39-40, and *Swedish Engine Drivers' Union*, cited above, pp. 15-16, §§ 40-41). Article 11 does not, however, secure any particular treatment of trade unions or their members and leaves each State a free choice of the means to be used to secure the right to be heard (see *National Union of Belgian Police*, cited above, pp. 17-18, §§ 38-39, and *Swedish Engine Drivers' Union*, cited above, pp. 14-15, §§ 39-40).

2. Application of these principles to the present case

43. The Court notes that, at the time of the events complained of by the applicants, United Kingdom law pro-

vided for a wholly voluntary system of collective bargaining, with no legal obligation on employers to recognise trade unions for the purposes of collective bargaining. There was, therefore, no remedy in law by which the applicants could prevent the employers in the present case from de-recognising the unions and refusing to renew the collective-bargaining agreements (see paragraphs 12, 16, 19 and 26 above).

44. However, the Court has consistently held that although collective bargaining may be one of the ways by which trade unions may be enabled to protect their members' interests, it is not indispensable for the effective enjoyment of trade union freedom. Compulsory collective bargaining would impose on employers an obligation to conduct negotiations with trade unions. The Court has not yet been prepared to hold that the freedom of a trade union to make its voice heard extends to imposing on an employer an obligation to recognise a trade union. The union and its members must however be free, in one way or another, to seek to persuade the employer to listen to what it has to say on behalf of its members. In view of the sensitive character of the social and political issues involved in achieving a proper balance between the competing interests and the wide degree of divergence between the domestic systems in this field, the Contracting States enjoy a wide margin of appreciation as to how trade union freedom may be secured (see *Swedish Engine Drivers' Union*, cited above, pp. 14-15, § 39; *Gustafsson*, cited above, pp. 652-53, § 45; and *Schettini and Others v. Italy* (dec.), no. 29529/95, 9 November 2000).

45. The Court observes that there were other measures available to the applicant trade unions by which they could further their members' interests. In particular, domestic law conferred protection on a trade union which called for or supported strike action "in contemplation or furtherance of a trade dispute" (see paragraph 29 above). The grant of the right to strike, while it may be subject to regulation, represents one of the most important of the means by which the State may secure a trade union's freedom to protect its members' occupational interests (see *Schmidt and Dahlström v. Sweden*, judgment of 6 February 1976, Series A no. 21, p. 16, § 36, and *UNISON*, cited above). Against this background, the Court does not consider that the absence, under United Kingdom law, of an obligation on employers to enter into collective bargaining gave rise, in itself, to a violation of Article 11 of the Convention.

46. The Court agrees with the Government that the essence of a voluntary system of collective bargaining is that it must be possible for a trade union which is not recognised by an employer to take steps including, if necessary, organising industrial action, with a view to persuading the employer to enter into collective bargaining with it on

those issues which the union believes are important for its members' interests. Furthermore, it is of the essence of the right to join a trade union for the protection of their interests that employees should be free to instruct or permit the union to make representations to their employer or to take action in support of their interests on their behalf. If workers are prevented from so doing, their freedom to belong to a trade union, for the protection of their interests, becomes illusory. It is the role of the State to ensure that trade union members are not prevented or restrained from using their union to represent them in attempts to regulate their relations with their employers.

47. In the present case, it was open to the employers to seek to pre-empt any protest on the part of the unions or their members against the imposition of limits on voluntary collective bargaining, by offering those employees who acquiesced in the termination of collective bargaining substantial pay rises, which were not provided to those who refused to sign contracts accepting the end of union representation. The corollary of this was that United Kingdom law permitted employers to treat less favourably employees who were not prepared to renounce a freedom that was an essential feature of union membership. Such conduct constituted a disincentive or restraint on the use by employees of union membership to protect their interests. However, as the House of Lords' judgment

made clear, domestic law did not prohibit the employer from offering an inducement to employees who relinquished the right to union representation, even if the aim and outcome of the exercise was to bring an end to collective bargaining and thus substantially to reduce the authority of the union, as long as the employer did not act with the purpose of preventing or deterring the individual employee simply from being a member of a trade union.

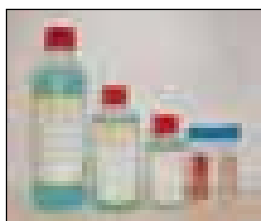
48. Under United Kingdom law at the relevant time it was, therefore, possible for an employer effectively to undermine or frustrate a trade union's ability to strive for the protection of its members' interests. The Court notes that this aspect of domestic law has been the subject of criticism by the Social Charter's Committee of Independent Experts and the ILO's Committee on Freedom of Association (see paragraphs 32-33 and 37 above). It considers that, by permitting employers to use financial incentives to induce employees to surrender important union rights, the respondent State has failed in its positive obligation to secure the enjoyment of the rights under Article 11 of the Convention. This failure amounted to a violation of Article 11, as regards both the applicant trade unions and the individual applicants.



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

Medlems/- trygghetsskort

Fra 01.01 neste år gir FFFS våre medlemmer en tiårsjubileumsgave. Vi har inngått en avtale med World Medical Center. De årlige kostnadene som medlemskapet koster, blir dekket av kontingenten, samt en reklameavtale til Dråpen. Dette gjør at medlemmene nå får et medlemskort i FFFS, inneholdende de medisinske opplysningene de selv vil legge inn. Man kan også laste opp filer man ønsker å ha på et trygt sted.

Informasjonen er tilgjengelig inne i kortet, på din egen sikre hjemmeside eller på din mobiltelefon. Opplysning om nærmeste pårørende eller annen relevant informasjon kan også legges inn. Alle opplysningene er internasjonalt kodet, og er dermed forståelig for leger over hele verden. Kortet kan ikke misbrukes av andre. I tillegg er opplysningene Pt på 18 forskjellige språk, men blir utvidet hele tiden. Medlemskortet/ World Medical Card er med andre ord en ekstra trygghet å ha med på reise.

Ditt utvidede medlemskort



Gjennom et samarbeid mellom FFFS og World Medical Card (WMC) får du nå et nytt medlemskort.

WMC er et internasjonalt trygghetskort som gjør det mulig å bære med seg viktig personlig og medisinsk informasjon til enhver tid, uansett hvor du er i verden

Du velger selv hva du vil ha i kortet. Noen ønsker å legge inn medisinsk informasjon, mens andre nøyer seg med å ha kontaktinformasjon til sine nærmeste. Ditt medlemskort vil også bli brukt når du skal benytte deg av dine andre medlemsfordeler. Med ditt nye medlemskort går du din fremtid tryggere i møte, både i hverdagen og på reise.



onWeb

På din personlige webside registrerer og oppdaterer du enkelt din informasjon.

Her finnes også en nødopplogging på ulike språk for medisinsk personale.



onMobile

Gir tilgang til dine medisinske data på mobiltelefonen, beskyttet av en personlig kode. Informasjonen kan oversettes automatisk til ulike språk, for eksempel dersom du trenger å formidle viktig informasjon på et fremmed språk.



onCard

Kortet er forseglet og kan klippes opp i en nødsituasjon. Inneholder viktig medisinsk informasjon om eventuelle diagnoser, allergier, medisiner og informasjon om dine kontakter.

Ekstra i din pakke - myFiles



Inkludert i din pakke er også ekstrasjenersten myFiles. Dette gjør at du får en sikker lagringsplass på nettet for dine dokumenter.



World Medical Card®

World Medical Center Nordic AS · Tollbodallmenning 1b · Serviceboks 7341 · 5020 Bergen · Tel: +47 55 33 75 75 · post@wmc-card.no

www.wmc-card.no



Barne- og likestillingsdepartementet
Postboks 8036 Dep
0030 Oslo



Høringsnotat: Et helhetlig diskrimineringsvern – NOU 2009:14

Innledning

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

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

Utvalgets forslag til diskrimineringslov § 5 annet ledd – øvre aldersgrenser - uforholdsmessighetsvurdering

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

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



Edsvågarveien 1
5105 Edvåg

Telefon: 55 25 97 00
Telefax: 55 25 97 08

Mobil: 908 97 073
416 56 292

E-post: info@ff.no
Internett: www.ff.no

Konto: 5521 65 10294
ORG.NR.: 983 818 354

- FF FS TAR SJØFOLK PÅ ALVOR -



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

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

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

Fellesforbundet for sjøfolk har flere ganger gitt uttrykk for at bortfall av et alminnelig stillingsvern ved fylte 62 år for sjøfolk er direkte diskriminerende, og vi mener at det er uriktig av utvalget å videreføre et foreldet syn på eldre sjøfolks arbeidskraft, i stedet for å benytte anledningen til å modernisere lovverket i samsvar med internasjonal lovgivning.

Vi mener dessuten at utvalgets forslag står i misforhold til utvalgets forslag om å innta et diskrimineringsvern i Grunnloven. På den ene siden vil domstolene kunne foreta en bred vurdering av hvorvidt det foreligger aldersdiskriminering, mens man i henhold til lovforslagets § 5 annet ledd vil nekte domstolene å foreta en berettiget uforholdsmessighetsvurdering.

Ratifisering av tilleggsprotokoll nr. 12

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



Vi mener, på lik linje med utvalgets mindretall, jf utredningen pkt 24.7.2, at det ikke foreligger tilstrekkelige gode grunner for at Norge ikke skal ratifisere en tilleggsprotokoll som kun stadfester de forpliktelser Norge allerede har tiltrådt gjennom FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter.

En ratifisering vil dessuten kun ha den prosessuelle fordel at flere spørsmål om eventuelle framtidige diskrimineringssaker, kan prøves for Den europeiske menneskerettighetsdomstol, i stedet for å anlegges overfor FN's menneskerettighetskomite.

Oppsummering

Fellesforbundet for sjøfolk støtter som nevnt utvalgets forslag på de fleste punkter, men ber departementet benytte anledningen til å etterkomme våre anbefalinger nevnt ovenfor, for ved dette å sende et sterkt internasjonalt signal om at diskriminering av sjøfolk ikke aksepteres i Norge, verken innenfor grunnlaget alder eller øvrige diskrimineringsgrunnlag.

Selv om det ligger utenfor utvalgets mandat, minner vi om at Fellesforbundet for sjøfolk gjentatte ganger har tatt til orde for å fjerne sjømannsloven slik at norske sjøfolk og ansatte på norskregistrerte skip i stedet er omfattet av arbeidsmiljøloven. Vi håper departementet snart kan se nærmere på denne problemstillingen.

Med vennlig hilsen

Fellesforbundet for Sjøfolk

Leif R. Vervik

Formann



KLOVNAR OG ADVOKATAR

Eg har nettopp vært ei uga i New York. Ferie, stort sett. Åsså prøvde eg å få oppleve någe nytt, någe eg gjerne kunne lera någe av. Museer, teater, butikkar og gode mad og drikk. Mesteparten av tidå sprada eg gadelangs og kíkete. På folk, bygningar og liv.

Eín ittemiddag satt eg på hotellrommet, for å pusta ud litt. Eg begynte å bla i telefonkatalogen. Manhattan Yellow Pages. Siden eg e interesserte i kultur så slo eg opp på artistar, komikare og skuespelare. Der va ikkje så mange. Mesten ingen. Siden eg kalle meg klovn så slo eg opp på klovnar. Der va 15 stykker. 15 stykker i heila New York. Me e mesten líga mange i Stavanger. Siden eg har sysla med trylling så slo eg opp på tryllekunstnare. 25 tryllekunstnare i heila New York. I Magiske Cirkel Norge e me mesten 300... Ka e det så e gale?

Dagen ittepå besøkte eg ein av verdens mest kjende tryllebutikkar. Tannen's Magic, så har holdt te midt på Manhattan siden 1925. Eg har bare vært i Amerika ein gang før, i 1983, og då besøkte eg óg denne butikken. Han va príkklike i dag. Akkorat de same tingå i akkorat de same hyllene, og eg va den einaste kunden, som sist. Tidå har stått stilt, tenkte eg. Det løgnaste va at ekspeditøren kunne fortella at han hadde vært i Norge for to uger siden. Eg kunne mesten ikkje tro det, for eg hadde ikkje hørt om ein amerikanske tryllekunstnar så besøkte landet vårt. Nei, han hadde ikkje vært i Norge som tryllekunstnar, sa han, og lo. Han hadde vært i Flekkefjord, på ein dykkar- og undervannsfestival. Jaha. Verden e liden, og synke.

I kveldingå bladde eg vidare i den 1348-siders telefonkatalogen. Der va altså lide kultur, jaffal mín kultur, men ka va der då møje av? Ka trenge folk i New York? Hotell! Der va 56 sider med hoteller. Mad og drikk! Der va 63 sider med resturangar. Kvinnfolk! Der va 25 letkledd illusterte sider med det så hette "eskortetjenester". Advokatar! Eg har hørt om adle rettsagane i Amerika, og sitt haugavis med amerikanske filmar og fjernsynsseriar fra advokatmiljøene. Advokatar må der ver mange av.

Joda, fra side 695 te side 770. 75 sider med advokatar. Advokatane vant, det e de der e mest av. 40-60 advokatar pr. spalta, og fira spalter pr. sída. Ca. 15 000 advokatar. Verden går ikkje framøve, han går kraftigt tebage, og synke med rekordfart.

Eg blei litt leie meg. Eg tenkte: Der e 1000 advokatar pr. klovn. Der e 1000 ganger større sjans for at du trenge ein advokat. Tenk hvis det hadde vært modsatt... Hadde me ikkje hatt ein bedre verden då? Det e te å grína av at me ikkje har någe te å le av.

*Julaften står planetene Jupiter, Uranus og Neptun flott til på sydhimmelen. Halvmånen blander seg inn i showet.
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard*

Himmelbegivenhetene i 2010

Vi er i ferd med å legge bak oss høstens store meteorsvermer og flere store oppdagelser, blant annet av is på Månen. Men også i 2010 kan vi glede oss til en god del spennende hendelser på himmelen og i rommet. Allerede i julen får vi en flott planethimmel. Her kommer en oversikt:

JULEHIMMELEN

På denne tiden av året er himmelen på sitt mest praktfulle med et bølgende melkeveibånd som strekker seg tvers over himmelen, stjernebildet Orion på østhimmelen (om kvelden), Pleiadene, eller Syvstjernen, som en fin synstest (høyt på østhimmelen) og en rekke fremtredende stjernebilder.

Men i år står planeter på rekke og rad sammen med halvmånen på sydhimmelen i det julen ringes inn.

METEORSVERMER

Allerede tre dager inn på nyåret får vi maksimum i en stjerneskuddsverm som er blant årets aller flotteste – Kvadrantidene. Opptil 100 meteorer i timen kan

forventes, men i 2010 hemmes svermen noe av sterkt månelys slik at færre stjerneskudd vil være synlige.

Rundt 12.-13. august får vi maksimum i svermen Perseidene som varer ganske lang tid. Allerede i slutten av juli kan de første meteorene merkes fra de sydligste delene av landet. Også i en del dager etter maksimum kommer det stjerneskudd, men i stadig avtagende antall.

13. desember får vi maksimum i den tredje av årets store svermer, Geminidene. Den pleier å gi 60-100 stjerneskudd i timen, men enkelte av disse er gjerne svært lyssterke.



*Artikkelforfatter
Knut Jørgen Røed Ødegaard*

MÅNEFORMØRKELSE OG SENERE BEGIVENHETER

Utover dette er 2010 forholdsvis rolig når det gjelder virkelig store himmelbegivenheter. Men den 21. desember innledes en usedvanlig bemerkelsesverdig periode med en stor måneformørkelse. Fra kl. 08.40 til 09.53 er formørkelsen total, men i en lang periode både før og

info@fffs.no – www.fffs.no



*Planeten Mars fotografert med romteleskopet Hubble da avstanden i 2003 var rekordliten.
Foto: STScI/NASA*



Totale måneformørkelser er meget vakre og spektakulære fenomener! Denne ble fotografert i 2003. Foto: Arne Danielsen

etter får vi iøynefallende delvise faser. Dette blir utvilsomt den største himmelbegivenheten her i Norge, men allerede to uker senere får vi en minst like spektakulær solformørkelse og gjennom 2011 og 2012 går det slag i slag med formørkelser og enda sjeldnere fenomener. En fullstendig liste finnes på <http://www.bangirommet.no/pages/news/maane211210.html>

SPEKTAKULÆR UTFORSKNING I ROMMET

Vi lever virkelig i astronomiens gyldne tidsalder og aldri tidligere har vi hatt en tilsvarende flåte av romsonder og romobservatorier i drift. På Mars har vi fortsatt kjøretøyene Spirit og Opportunity som undersøker planeten fra bakken, mens flere sonder gjør undersøkelser fra bane rundt planeten.

Messenger undersøker Merkur, Cassini undersøker Saturn, dens ringer og måner og ellers har vi tallrike sonder som gjør

undersøkelser av andre objekter i Sol-systemet. Vi kan vente svært interessante oppdagelser også i 2010, men det er ikke mulig å forutsi når dette skjer.

Europa har observatoriet Planck som studerer strålingen som er ekkoet fra Big Bang for at vi skal finne ut mer om hvordan Universet oppstod og strukturen i dagens univers. I løpet av 2010 vil det bli gjort verdifulle målinger, men analysene vil nok ta ytterligere et par år.

MARS OG SATURN NÆR JORDEN

Mars blir et flottere og flottere objekt på nattehimmelen fremover. Årsaken er at vi får ett i kosmisk sammenheng tett stevnemøte 28. januar da Den røde planeten er "bare" 99 millioner kilometer unna og lyser på sitt sterkeste.

Utover hele vinteren står dessuten ringplaneten Saturn stadig finere til på natte- og morgenhimmelen og blir sakte mer lyssterk. Sett i kikkert kan vi se

ringsystemet nesten fra siden. Tidlig i høst kunne vi for første gang på nesten 15 år se ringene hel fra siden og da var de nærmest usynlige fra Jorden.

STJERNEKART:

Følg lenke fra www.bangirommet.no for å finne enkle stjernekart som viser hvor planetene og Månen står til en hver tid sett fra ulike deler av landet.



Ringplaneten Saturn. I vinter sees ringene nesten fra siden og ikke nedenfra slik som her. Foto: ESO



Omflagging av den norske offshoreflåten til NIS

Jeg har med stigende uro sett at de norske offshorerederiene velger å flagge om noen av sine skip til NIS. Dette er ikke bra, sett fra et arbeidstakersynspunkt.

Nå har rederiene fått så gode rammebetingelser som overhode mulig under norsk flagg og likevel skjer dette. Da er det at man må begynne å tenke etter hvorfor dette skjer og noen årsaker er for meg ganske innlysende.

For det første mener jeg at hvis myndighetene for et par år siden ikke hadde vært så smålige at de gjennomførte det gedigne tyveriet av 14 Mrd. fra rederier som hadde vært lojale overfor Norge og beholdt norsk flagg på sine skip, så ville det ikke vært så lett for de samme rederiene å gjøre dette.

For det andre er det også slik at for de rederiene som får kontrakter i enkelte utland, er nødt til å ha en viss prosentandel av besetningen fra det aktuelle landet. (Det er ikke slik at man slipper unna dette, ved å ha for eksempel, filippinere ombord).

Imidlertid er det en annen sak, som

kanskje er litt kontroversiell i denne sammenheng; nemlig lønnsveksten vi har opplevd de siste årene. Jeg har i mange år sagt at vi har såpass bra betalt at det ikke er noen grunn til forhandlingsbrudd p.g.a. lønnen.

Men jeg mener likevel at visse ting i hovedoverenskomsten bør forbedres til sjøfolkenes beste. Deriblant å få på plass vanlig arbeidsmiljølov til sjøs, slik vi i FFFS har kjempet for i mange år.

Likeledes burde avløsningssystemet forbedres slik at påtroppende mannskap kan komme friske og uthvilte ombord og avtroppende kan komme seg hjem så raskt og komfortabelt, som mulig.

Det burde også forhandles frem i avtalen at på lengre flyreiser skal mannskapene reise på en form for "semi- business clas", slik at man ikke blir prakket inn bakerst i flyet sammen med alle som reiser på absolutt billigste måte. Det er ofte et mareritt å bli trengt ned mellom to svære karer i et 3-mannssete.

Men altså; Jeg ser ikke vekk fra at våre lønnskrav har en vesentlig del av skylden for denne trenden.

Nå er det jo også slik at noen av rederiene har seg selv å takke, for at lønns-

spiralen har strammet seg slik til, de siste årene. Noen har jo vært svært så aktive i å rekruttere folk fra andre rederier ved hjelp av svære lønnsbonuser. Det ble på et tidspunkt den rene "pengegalloppen".

Nå er det selvsagt å håpe at denne nedgangstiden vi kom inn i, i fjor, ikke vil bli så langvarig, slik at aktiviteten både i hjemlige farvann og ellers tar seg opp igjen.

Men en ting er sikkert og det er at hvis ikke denne omflaggingstrenden stopper/ snur, så må vi i Norge til med noen meget uheldige tiltak for næringen og det har fellesbetegnelse; Proteksjonisme. Det er det Brasil, Australia, Canada osv. driver med og det er svært uheldig som sagt, men hvis vi skal redde norsk sjømannsstand på sikt er dette ting som må vurderes.

Men personlig liker jeg bedre "gulrot" enn "pisk", så hvis vi får myndighetene til f. eks. å gå tilbake på det urettferdige vedtaket om de 14 Mrd. fra i fjor, mot at man beholder så mye norsk besetning som overhode mulig på norskflaggede skip, så kanskje det ville hjelpe.

Mvh
Atle Rusten.



Leserbrev



Evaluering av fastlønn og vaktordning for styrmenn

Er norske styrmenn generelt blitt en skamplett i norsk skipsfart??

Etter å ha lest MARITIM LOGG nr. 6 / 2009, sitter jeg igjen med en ekkel magfølelse av at norske styrmenn er blitt noe av det mest smakløse som norske sjøfolk har sett og hørt noen gang. Før lønnsforhandlingene høsten 2008 nesten slo styrmennene om å få gå stopptørnvakten fra kl. 17.00 til midnatt (men da fikk de overtidsbetalt). Da overtok matrosene og gjekk nattevakt til kl. 08.00. Etter forhandlingene ble det evaluering og fast overtidsbetaling for denne vakten.

Når de så har fått dette, startet de med å pålegge matrosene og gjøre jobben deres. De snakker om sikkerhet og

hviletidsbestemmelser. Ja vel, men hva da med tre timers vakter (totalt 6 timer dag) under seiling, privat PC samt TV i tillegg til PC og andre skjermer på broa i mørke nattetimer? Dere burde gjøre jobben deres uten å klage.

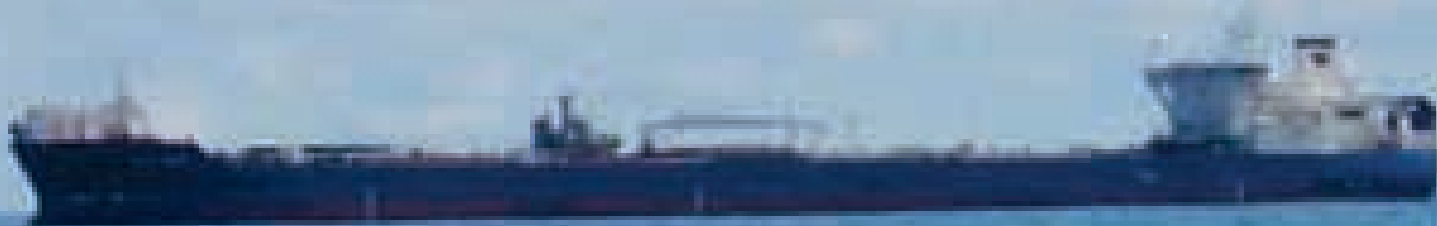
For noen få år siden skjedde det verste som kan skje. En sjark forsvant på Buagrunna. Den ble funnet og hevet. En familie satt igjen uten å få vite hva det var som skjedde. Skadene som vistes på sjarken kan umulig stamme fra annet enn en bulb. Skal tro hvem av dere, som var ansvarlig for den ulykken, på grunn av alt det andre dere gjør på broen, utenom det dere skal gjøre?

Dere er nå fire offiserer på brua og gjør til sammen halve arbeidet som to mann

gjorde for noen få år siden. Med unntak av noen få som fortsatt blir styrmenn fordi de har interesse for yrket og liker det, er dere blitt en skamplett i norsk skipsfart og da spesielt i offshore sektoren.

Hilsen matros som har sett litt mer enn den simulatoren, som mange av dere har som eneste erfaring. Vil ikke skrive under dette med fullt navn, da det vil avsløre noen av de jeg har seilt sammen med. Så til dere som tar jobben på alvor: Takk for at det er noen få av dere igjen i yrket ennå.!

Med hilsen Medlem nr. 101758



Illfoto: FFES



Leserbrev



Kriminalisering av sjøfolk

I de siste månedene har aviser og andre medier flommet over av stoff om de to nordmennene French og Moland i fangenskap i Kongo. Det er vel ikke til å fornekte at mange av oss har smilt litt i skjegget over det kongolesiske retts-systemet.

Men har vi grunn til å smile? Ved en rekke ulykker på Norskekysten, som har skjedd etter at de nye rettsreglene om sikkerhetsmotivert etterforskning av sjøulykker ble inntatt i Sjøloven, har politi og påtalemyndigheter vært veldig raske med å kriminalisere involverte sjøfolk, og til å framstå i media med tidlige oppfatninger av skyld rettet mot enkeltpersoner.

I skrivende stund sitter fremdeles to kinesiske sjømenn i effektiv husarrest i Grenlands-området, uten dom, etter Full City havariet ved Langesund 31. juli i år.

Lite vet den jevne nordmann at det nå i internasjonale sjøfartsmiljøer ristes på hodet over norsk jurisdiksjon og fremgangsmåte i denne saken. Norske politimyndigheter er i ferd med å gjøre Norge til et av landene som det snakkes om i forhold til kriminalisering av sjøfolk. Vi blir sammenlignet med land vi helst

ikke ønsker å bli sammenlignet med, som Pakistan og Venezuela. Tilsvarende hendelser som den med Full City skjer ukentlig rundt om i verden, uten at denne form for arrest benyttes. Norge har sluttet opp om en IMO/ILO resolusjon utarbeidet i 2006 som omhandler "fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident". Ikke bare synes behandlingen av de kinesiske sjøoffiserene å bryte med alle sider av denne resolusjonen, enda verre er det at reaksjonene ikke kommer fra organisasjoner og innbyggere i Norge, men fra utlandet. Hvor er for eksempel sjømannsorganisasjonene - neste gang er det norske sjøfolk i Kina det gjelder.

Jeg kjenner hendelsesforløpet kun fra mediene. Kapteinen og 3. Styrmannen kunne sikkert, i etterpåklokskapens klare lys, ha handlet annerledes; kanskje kunne havariet vært unngått eller skadevirkningene redusert. Men er det virkelig bare sjøfolkene som bør stilles til ansvar i denne og tilsvarende saker? Kystverket sier på sine hjemmesider at de gjorde alt riktig i forhold til egne regler og prosedyrer i forbindelse med Server-ulykken på Fedje i 2007. Det er det ingen grunn til å tvile på. Men det at man gjør tingene riktig er

ikke det samme som at vi gjør de riktige tingene. Var det riktig å ta Server inn i Fedjefjorden og deretter seile den ut i Fedjeosen i ballast under de rådende værforhold. Nei, det har vi jo helt klart sett. Man må også kunne stille spørsmålet om det var riktig å la Full City få ankre der den ble ankret med de værmeldinger som var varslet. Og hvorfor var det ingen som beordret Full City vekk når man så hvordan værte utviklet seg? Norske myndigheter vil være tjent med en full gjennomgang av ansvar, myndighet, roller, prosedyrer og regler i forhold til skipstrafikken langs kysten, for å forhindre at fartøyer går på grunn og forurensar sårbare kystmiljøer.

En gang i tiden var Norge en sjøfartsnasjon, da hadde sjømenn sympati og forståelse for at uhell skjedde. Det er med stor uro jeg registrerer tendensen til å kriminalisere sjøfolk etter ulykker, så som ved Full City ulykken. Men mest tragisk er det å registrere at Norge som sjøfartsnasjon er i ferd med å forvitte. La kineserne reise hjem og la oss heller se om det er behov for å feie for egen dør.

KB Olsen
Admiral(P)

info@fffs.no – www.fffs.no



Takk for støtte!

Etter å ha mottatt FFFS hjelp og støtte i to separate saker, har jeg kommet til den konklusjon at jeg for lengst burde ha takket for støtten med noen enkle ord i medlemsbladet.

FFFS for sjøfolk har nå passert ni år og tiårsjubileum står for døren. Jeg vil i den anledning benytte anledningen til å berømme initiativtakerne / pådriverne i FFFS for en fremragende innsats for sine medlemmer, både ved å ta opp tunge felles saker, som må kjøres helt opp til høyesterett, samt de mer dagligdagse og enklere sakene.

Ingen liker å bli urettferdig behandlet, heller ikke av arbeidsgiver. Generelt liker heller ikke arbeidstakere å komme i konflikt med sin arbeidsgiver, da dette er med på å ødelegge arbeidsgleden, samt at det kan oppleves ganske slitsomt i lengden.

Dessuten vil en arbeidskonflikt som utarter seg, medføre at mange opparbeidede fridager vil gå med til planlegging og innhenting av dokumenter for den forestående saken, i stedet for å kunne foreta seg hyggeligere ting i ferien. Generelt er en arbeidsplass som er preget av dårlige arbeidsforhold/-arbeidskonflikter, tapsbringende for begge parter.

Det er da desto mer betenkelig og frustrerende å konstatere, at i det året nærmer seg slutten, så har FFFS mottatt over 350 saker fra sine medlemmer så langt i 2009, noe som gir en god indikasjon på at ikke alt er som det skal være, og at det er mange som må kjempe for sine rettigheter. Samtidig er tallenes tale en god indikasjon på at det er mange sjømenn av alle kategorier som har oppdaget hvor en skal henvende seg for å få hjelp.

Heldigvis så er det ikke slik at alle saker må kjøres helt opp til høyesterett for at en skal få gjenomslog, men det er hevet over enhver tvil at selv den minste og enkleste sak krever atskillig innsats og arbeidstimer.

For å si det enkelt, så er det nok heller meget tvilsomt om hviletiden til formann Leif R. Vervik og viseformann Harald Prytz tilfredstiller loven om hviletid.

Det har meg bekjent ikke vært vanlig at noen har stilt opp og kjempet for alle kategorier sjømenn i den grad som FFFS har gjort. Kanskje burde vi som medlemmer overveie om det er noe vi kan bidra med, for at vi også i fremtiden skal få ta del i denne støtten.

Med vennlig hilsen
Jostein Langnes
Kaptein.



Simrad NSE
Best in class. In every class.

► **NY SIMRAD NSE**
NAVIGASJONSSYSTEM

Briljant.



► **Betjeningshjul:**

Perfekt for finjusteringer eller for å kontrollere gain, zoom og meny, og med "trykk-for-å-bekreffe" funksjon



► **Alfanumerisk tastatur**

For hurtiglagring av veipunkt-, rute- og sporinformasjon



► **Hurtigknapper**

For hurtigvalg av skjermbilde m.m..

Simrad NSE - ny teknologi samlet under ett...

- Lynrask Kartplotter med 3D kart installert
- Prisbelønnet Bredbåndsradar og StructureScan ekkolodd
- Helt ny Simrad intuitivt brukergrensesnitt
- Elegant design Brutal, robust Simrad konstruksjon
- Enkel og meget fleksibel nettverksløsning
- Briljant Lav-effekt teknologi med LED-skjerm

www.simrad-yachting.com

© 2009 Navico

SIMRAD

Master the Elements



- alltid på bølgelengde

ProNav as, Egersund - Telefon 51 46 43 00 - Faks 51 49 21 00 - E-mail: mail@pronav.no www.pronav.no



Leserbrev



Hvorfor - hva og hvordan...

De aller, aller fleste som følger litt med i mediabildet her i landet har fått med seg følgende; Hver gang noe "lett sensasjonelt", noe utenom det vanlige, noe man snakker om, noe som kort sagt opptar folk - skjer her hjemme på berget er ikke media sene på avtrekkeren.

Da omtales det i stort sett alle aviser, de fleste radiokanaler nevner det i sine nyhetsbulletiner og TV- folk har for vane å mobilisere sterkt.

Herunder følgende ufravikelige facts:

TV 2's populære "TABLOID", NRKs "Redaksjon EN" og ikke minst Deres ypperlige "BRENNPUNKT" - o. a - er jo også som regel tungt på banen når noe litt spesielt har skjedd!

Så til sakens kjerne:

HVORFOR og **HVA** kommer det av at når det gjelder NORDSJØDYKKING og en hel yrkesgruppes tragiske sorti p.g.a. Statens rovkjør fra dag 1, der ute, hersker det en øredøvende taushet i store deler av **MEDIANORGE???**

Ingen - kan påstå at det ikke er stoff og glødende materie nok i denne svært omtalte og, for myndighetene, særstøttede parodien på et anstendig oppgjør med en levende, men nå etter hvert døende gjeng med Norske arbeidstakere generelt - og i disse dager med tap i Høyesterett spesielt.

Når man tenker etter; jo faktisk, det **er** lagd en dokumentar om Nordsjø-dykking. TV 2 lagde en i fjor en gang. Og hva var det medianorge serverte det norske folk av opplysninger om **hva, hvorfor og hvordan**, der ute under overflaten...Jo, de presterte å sende et oppgulp av noe som hadde 100 % fokus på å sverte og trække på noen av oss som har arbeidet Nordsjøen!!!

De av oss som har arbeidet seg nesten i hjel for å få gjort noe med denne tragedien. **Det er altså alt som er produsert av fjernsynsselskapene angående "FACTS" fra Dypvannsdykkingen i Nordsjøen!**

HVA kan det så komme av at ovennevnte selskaper m.fl. ikke har funnet det opprett og på sin plass med litt godt journalistisk arbeid om ovenstående, og følgelig endt opp med et f.eks. "BRENNPUNKT" på programsidene...???

I stedet for iherdige forsøk på å skape et bilde av en arbeidsplass med cowboyer og i utgangspunktet hjernedøde løgnere; **forsøke å fokusere på myndighetenes neglisjering av adekvate dekompressjonstabeller, uforsvarlige dybde-begrensninger, overeksponeringer av diverse eksperimentelle pustegasser, profiterte senskader osv osv**

HVORFOR har ikke ellers dyktige og dedikerte fjernsynsmedarbeidere satt i gang med produksjon/formidling av også denne delen av Norgeshistorien...

Hvordan - kan det ha seg at ovennevnte gjennomgående skal være et IKKE tema i f.eks Norges største avis VG., TV2 og tildels NRK?

Her er det således på sin plass med en liten digresjon: I Italia har man tilstander man forhåpentligvis ikke ønsker seg her i landet. Der eier jo mannen på 73 år (Silvio Berlusconi) store deler av mediebdriftene, og kan i egenskap av å være Statsminister følgelig sensurere, luke bort og forby det meste av uønskede presseoppslag og tv-reportasjer...

Her i landet har vi en statsminister som representerer et parti som har sittet ved makten brotparten av den tiden cowboy-faktoren var høyest i Nordsjøen. At det forlengst har gått prestisje i saken og at angjeldende parti i så måte har "blod på

hendene" hersker det ingen tvil om:

1. Siden dykkingen startet og problemene med å takle/leve med urovekkende dykkemedisinske faktiske funn oppsto, har oljedepartementet med deres ministre og lakeier konsekvent latt operatør og oljeselskap ture frem på egenhånd, og glatt neglisjert alle advarsler fra dykkerleger og forskere!

2. Klassifiserte dokumenter som beskriver og advarer om medaljens bakside som hemmelige og følgelig blitt unntatt offentligheten. (Da NSDA stevnet Staten ved Arbeids og Inkluderingsdepartementet. 28 januar -08. måtte Staten etter påtrykk fra ansvarlig hold, motvillig overlate 70 000 dokumenter dagen før rettsaken skulle starte.)

3. Selv om arbeidsbyrden i så måte (sette seg inn i MENGDER med dokumenter samtidig som saken pågikk) ble umenneskelig, greide vår eminente adv. Marius Reikerås, å grumse opp såpass at han ble ansett som farlig: mottrekket fra Staten ble, ufattelig nok, å ta fra ham advokatbevillingen!

Men tanken på eventuell sensur og føringer i mediabildet er jo ikke annet enn mildt sagt skremmende - i et demokratisk land!

Er jo - avslutningsvis - mildt sagt totalt uforståelig, at hele verden forøvrig (til og med Arabiske fjernsynsselskap) funderer på om dette virkelig kan være mulig! At Norge - som til de grader har beriket seg på en gruppe menneskers guts, fandenivoldsk og ihuga attityde - IKKE tar seg råd til en noenlunde oppfølging og oppreisning av angjeldende gjeng...!

**Tom Helgesen
Moss**

- også injurierende påstander om at undertegnede er tatt i underslag

LRV

Dråpen 04/09 **47**

SKITNE TRIKS

OG KRIMINELLE

HANDLINGER

Nordsjødykker Alliansen har nå funnet, og satt i system, en meget avslørende dokumentasjon i dykkersaken som setter forvaltningens rolle og deres opptreden i saken i et særdeles merkverdig lys. Forvaltningen opptrer som renbarkede kriminelle som gjør det de kan for å skjule bevis og eget ansvar. Dessverre gjør de bruk av alle skitne triks som er mulig.

Dokumentasjonen bekrefter dykkerens påstand om at departementet har underslått dokumentasjon innlevert fra Nordsjødykker Alliansen og dykkere. Dette er dokumentasjon som beskriver statens ansvar for igangsetting av dykkeprosedyrer helt fra starten tidlig på 1970-tallet. Videre er dykkernes partsdokumentasjon unndratt og hemmeligstempelt av ansvarlig departement med 60 til 80 års klausulering (hemmelighold)!

Departementets toppledelse har unndratt viktig dokumentasjon og forleder alle i fora som: Storting, granskningskommisjonen til Lossius, Sivilombudsmann, Økokrim, media, lovavdelingen i Justisdeparte-

mentet og rettsapparatet.

Nordsjødykker Alliansen kan også dokumentere at Justisminister Storberget siden januar 2006, har visst (bl.a. besvart skriftlig til Høyre representant) at dykkernes dokumentasjon IKKE forelå da han vurderte denne saken før den ble sendt til Stortinget for behandling. Justisminister Storberget uttaler at: "han trodde han hadde alle dokumenter i saken oppe på bordet, men det hadde vi tydeligvis ikke". Lovavdelingens juridiske belysning, der de frikjente staten for ansvar, er således av svært begrenset verdi for andre enn departementet, som bruker den til å frikjenne seg selv. Her er et par eksempler på det Storberget ikke har sett før han sendte saken til Stortinget;

1.11.1972 Fra Arbeidstilsynets brev til oljekontoret i Industridepartementet: "Under tilsynet med dykkervirksomheten i Nordsjøen har vi vært klar over at den utdanning som fører fram til (hjelms-) dykkersertifikat (godkjent norsk dykkersertifikat) ikke er tilstrekkelig for dypdykking i Nordsjøen, og de anførsler som i vedlagte brev gjøres av Three-X er utvilsomt riktig"

Seaway Diving AS skriver til Oljedirektoratet den 31.1.1974:

"Som de er kjent med, har den norske marine tilgang til U.S Navy diving manual og tabeller for mettet dykking. Imidlertid må det på det sterkeste understrekes at disse tabeller IKKE an-

vendes for kommersiell dykking og vil således ikke være til nytte for norske dykkerselskaper eller for Oljedirektoratet/ og eller Arbeidstilsynet som jo skal godkjenne de tabeller som brukes av de kommersielle dykkerselskaper."

Med det faktum at det **ikke** forelå annet enn eksperimentelle dekompressjonstabeller, henvendte staten seg til professor Bühlmann i Sveits i 1974 hvorpå OD ved Nils Vogt skriver:

"The Petroleum's Directorate would have to take the responsibility that Norwegian company divers using your tables on the Norwegian continental shelf are properly trained and are checked by a qualified doctor at least once a year.

(Norwegian practice is, as I told you, to have the divers undergo a thorough medical examination every six months) The companies would of course have to operate with the appropriate equipment, the control of which is a Norwegian government responsibility."

Dykkerselskapene selv viste i utgangspunktet motvilje og ga myndighetene sterke advarsler mot de eksperimentelle dykkertabeller staten selv velger. Ved et eventuelt statlig bruk av slike eksperimentelle tabeller, påpeker dykkerselskapene statens eget ansvar i tråd med statens eget lovverk. Statens Dykkerutvalg ignorerte de sterke advarslene og innhentet helseskadelige eksperimentelle dykkertabeller fra den amerikanske marine. Dette var tabeller som kun var ment til nødoperasjoner i militær regi og aldri for kommersiell bruk. Sluttrapporten fra statens dykkerutvalg påviste dykkernes begrensninger, at det manglet godkjente dykkertabeller og konkluderer at dypdykking kunne medføre alvorlige helseskader og død. Dette utvalgets arbeid, dokumentasjon og sluttrapport har en 100 års klausul om hemmelighold. Nsda sin henvendelse til Magne Ognedal av 11.mai 2009 der det tilsendte materialet fra Ptil mangler dokumentasjonen om DWP

komiteens dykkerutvalg.

Nsda ønsket derfor konkrete svar på to enkle spørsmål og henvender seg til Ptil og spør;

1) Har ikke Ptil noe dokumentasjon vedr. DWP komiteens dykkerutvalg?

2) Vet Ptil hvor dokumentene fra DWP komiteens dykkerutvalg kan forefinnes?

----- Original Message -----

From: Ask John Arne **To:** nsda@c2i.net

Cc: Galta Gro-M ; Petroleumstilsynet
Sent: Friday, June 26, 2009 12:02 PM

Subject: Svar på søknad om innsyn i DWP komiteens dykkerutvalg

Det henvises til tidligere oversendelse av dokumentasjon om DWP prosjektet og tidligere svar fra Ptil til NSDA vedrørende DWP komiteens dykkerutvalg. I denne sammenheng kan vi informere om:

1) Vi har ingen informasjon om selve DWP komiteens dykkerutvalg.

2) Vi har dessverre heller ingen informasjon om hvor dokumenter fra DWP komiteens dykkerutvalg kan forefinnes.

Med hilsen, John Arne Ask – Sjefingeniør

Tidligere dykkerlege i marinen Ole-Erik Iversen er i dag professor ved Universitetet i Bergen. Han uttaler til VG 6.1.2008; "Det startet med en hypotese. Deretter gikk de straks i gang med å utarbeide tabeller og teori, før det ble igangsatt dypdykking. Det ble brukt menneskelige forsøksdyr, og det er selvsagt helt uetisk." Han beskriver Nordsjødykkingens første fase som **"menneskeforsøk, uten samtykke fra forsøkspersonen"**

Kort sagt så viser dokumentasjonen

som Nsda har, at staten brukte den departementalt nedsatte (Handel og Industri) og finansierte Dypvannskomiteens dykkerutvalg, samt Forsvarsdepartementet, De norske ambassader i USA og Frankrike, og Utenriksdepartementet for å tilegne seg dykkertabeller i gjennom Forsvarsdepartementet i USA. Deretter ble det igangsatt og åpnet for omfattende dykking på Norsk sokkel. Tabeller og prosedyrer som ble brukt hadde departementet meget godt kjennskap til at var både eksperimentelle og helseskadelige.

Departement/stat er avtale- /kontraktpart. Dette er ikke juridisk vurdert - ikke av lovavdelingen og ikke av andre. Videre når staten er pådriver i utviklingen innen dykkernæringen mister staten også sin troverdighet som kontrollør. Statlige myndigheter har med andre ord hele tiden visst meget godt hva de har vært med på. Departementet var selv de som innhentet og initierte helseskadelige dykkerprosedyrer. De ansvarlige gjør nå det de kan, for at bevis og avslørende dokumentasjon ikke skal komme frem i offentligheten, i retten og ellers.

Lo og LO- forbundet IE (tidligere Nopef) har forsøkt å overta kontrollen på dykkersaken i rettsapparatet i 2004 da dette er en sak som hverken Arbeiderpartiregjerings eller landsorganisasjonen LO, vil ha belyst i sin fulle bredde. Kommer saken opp i sin fulle bredde vil disse to parter avsløre seg selv og sitt eget ansvar for at 98 % av pionerdykkerne er påført skader.

I Dykkersaken ser en et skrekkeeksempel på hvordan departement, regjering og fagforening har vært villige til å ofre en hel yrkesgruppe for å få olje og gass opp så raskt, som overhode mulig. Dette ansvaret skjuler de ved å gjemme unna dokumenter ved bruk av sikkerhetslov og ved å holde vitner og bevis vekke fra offentlighet og rettssaler. Se for øvrig www.dykker-saken.no

Rolf Guttorm Engebretsen

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.
Ta kontakt for bestilling.



Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

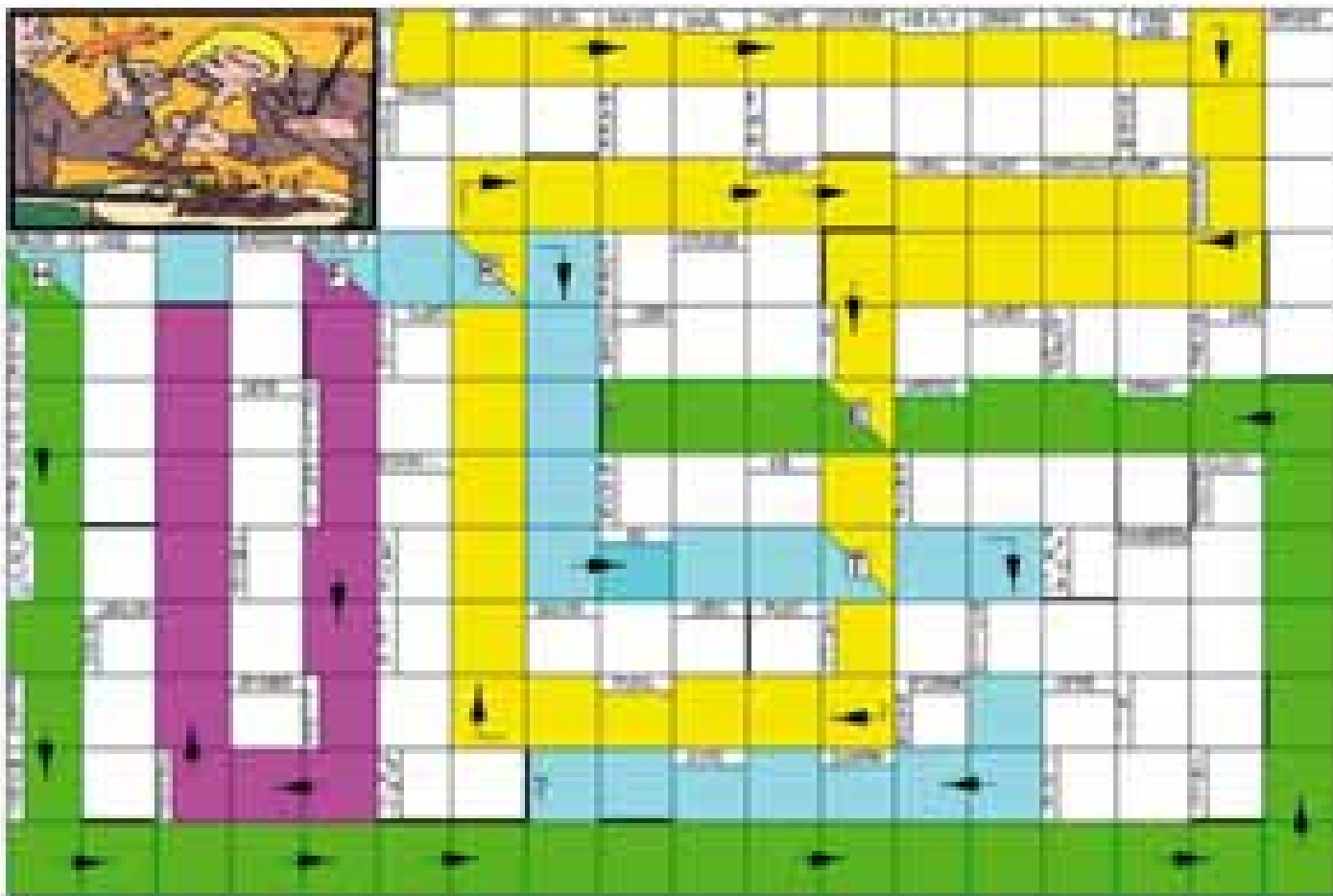
Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 01.03.10 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 3 2009: Inger Fjell Rasmussen, Bergen - Øystein W. Skumsnes, Skånevik -
Siri M. Galaasen, Sæbøvågen - Per Otto Lundhaug, Haugesund

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
Godt nytt år*



Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

Vi vet at mange har PC hjemme, derfor tenkjer vi kanskje medlemmer våre har e-postadresser som å sende dem til oss. (Dere kan finne vår e-postadresse, telefonnr., eller adresse aa)

Erstare vi har e-postadressene har vi så store behov som det skulle være nødvendig.

Som dere vil se at en løsning for dem skal være med å bestemme.

Dette er det skapende der vi trenger dere til og innsett det, og det betaler heller å så dere på en god måte.

PS: Takk for alle tilbakemeldinger!

Adresseforandring/endringer

Navn		Fødsel		Mødested	
Adresser					
Tele		Faks		E-post	
Husnr		Kodepost			
Merk					

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Net Shop

PC - LYD & BILDE - FOTO & VIDEO - MOBIL & GPS

DITT FØRSTEVALG PÅ NETT!



46" Samsung FullHD LCD-TV LE46B550 (555)

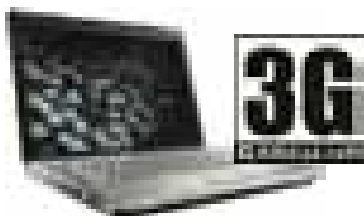
Lekker LCD-TV med en oppløsning på hele 1920x1080, Støtte for 1080 24p Real Movie, hele 4x HDMI tilkoblinger, USB inngang og støtte for Riks TV.

Et flott TV som gir deg utrolig mye for pengene!

7.995,-

Produkt nr.: 36608

Du kan også velge å hente bestilte varer i Oslo eller Sandefjord!



HP Pavilion dv4-1210eo C2D T4200 3G
14.1 3GB 250GB WLAN GF9200M BT HDMI VHP

4.995,-

Prod.nr.: 35959



Acer Aspire Timeline 3810TZ SU4100
13, 3" LED 4GB 500GB CAM BT HDMI Win7HP

6.490,-

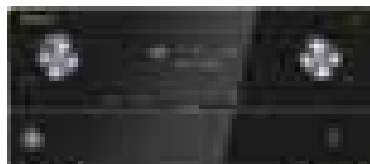
Prod.nr.: 39563



Sony PlayStation 3 Slim spillkonsoll
PlayStation 3 med 250GB og kontrollør

2.895,-

Prod.nr.: 39705



Pioneer SC-LX82 AV Receiver
SC-LX82 AV-mottaker i LX-serien, med ICEpower

17.995,-

Prod.nr.: 39252



Onkyo TX-SR607B Sort A/V Receiver
7.2 kanal, Dolby® Pro Logic® IIz, 5xHDMI

3.795,-

Prod.nr.: 36943
sølv: 37748



Western Digital Elements 1, 5TB USB Sort
7200RPM, 16MB cache, USB 2.0

895,-

Prod.nr.: 40085

VI LEVERER OVER HELE LANDET!

www.netshop.no - 33 42 22 22 - salg@netshop.no

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

NB! På grunn av lag tid fra denne annonsen er produsert til bladet er i salg vil ofte prisene ha endret seg til det bedre for kundene!