



# DRÅPEN

NR. 3 • 2011 • 10. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



- BEGJÆRING OM MIDLERTIDIG FORFØYNING TIL OSLO BYFOGDEMBETE
- HUMAN FACTOR
- KNEFALL FOR PIRATENE

*Vår gode  
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

[firmapost@xpartner.no](mailto:firmapost@xpartner.no)



# INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • september 2011



**Human factor side 17**



**Nærtflygende steinblokker side 18**



**Sjøfartsmuseets samlinger side 38**



**Kjendis på polet side 43**

Nr. 3 september 2011 - 10. årgang

**Redaktør**  
Leif R. Vervik

**Adresse:**  
Eidsvågbacken 1  
5105 Eidsvåg

**Telefon:**  
55 25 97 00

**Telefax:**  
55 25 97 03

**Mobil:**  
90 89 70 73/41 65 62 92

**E-post:**  
info@fffs.no

**Internett:**  
www.fffs.no

**Forsidefoto:**  
Morten Vika

**Trykk**  
Molvik Grafisk

<b>Leder</b> .....	side	4
<b>Aldersgrenser - en nødvendighet?</b> .....	side	5
<b>DNMF er misfornøyd med at FFFS har bedre avtale enn dem.</b> .....	side	6-7
<b>FFFS om forsikringer, samarbeidsavtaler og andre frynsegoder</b> .....	side	8
<b>Alle spør hvorfor Jeppe drikker</b> .....	side	9
<b>E-mail adresser</b> .....	side	9
<b>Pappaperm og turnus</b> .....	side	10
<b>Lovens kvern maler langsomt, men den maler</b> .....	side	11
<b>Derfor gir de blaffen i Høyesteretts dom av 24.11.08</b> .....	side	12
<b>Opplæringskipet for fiskere M/S Kongsnes er gammelt derfor kuttes den statlige støtten</b> .....	side	13
<b>"Ryggraden i norsk sjøsikkerhet"</b> .....	side	14
<b>Kreativ, positiv og grensesprengende nytenkning</b> .....	side	15
<b>OBS-OBS!!!</b> .....	side	16
<b>Human Factor</b> .....	side	17
<b>Nærtflygende steinblokker avslører vår opprinnelse</b> .....	side	18-20
<b>Begjæring om midlertidig forføyning til Oslo Byfogdembete</b> .....	side	21-23
<b>Her er skrivet/avtalen de mener står over Norsk lov</b> .....	side	24-25
<b>Knefall for piratene</b> .....	side	26
<b>Do you speak English?</b> .....	side	27
<b>Hvem er Gud?...</b> .....	side	28
<b>Har FFFS skremt finansministeren?</b> .....	side	29
<b>Hvilke rettigheter har man dersom man skader seg på kurs?</b> .....	side	30
<b>FFFS må gå til rettsak for å få skattefradrag ...</b> .....	side	31
<b>Her er klagen vi har sendt til Den Europeiske Sosialpakten</b> .....	side	32-34
<b>Det er godt å se at vi ikke er alene</b> .....	side	35
<b>Hvor er ærligheten og moralen?</b> .....	side	36
<b>Arbeidsmiljøloven kontra Sjømannsloven - enda en gang</b> .....	side	37
<b>Fra sjøfartsmuseets samlinger</b> .....	side	38-41
<b>Enkle, doble eller triple dagshyrer - Hva er problemet</b> .....	side	42
<b>Kjendis på polet</b> .....	side	43
<b>Leserbrev</b> .....	side	44-49
<b>Kryssord</b> .....	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik  
formann

## Leder

**Først av alt vil vise vår respekt for de døde og deres etterlatte etter terroraksjonene 22.07 i Oslo og på Utøya. Vi vil også støtte alle dem som viser avsky for slike aksjoner.**

Sommeren er over og feriene avviklet. Det er på tide å brette opp ermene og gå i gang med en travel høst. For å oppsummere litt av sommerens begivenheter så har vi blitt enda litt større, vi skulle hatt vår fight med finansdepartementet, men en slu finansminister klarte å få saken utsatt. Når vi sto på at finansminister Sigbjørn Johnsen måtte vitne, ble saken utsatt dagen før hovedforhandlingene skulle starte. De har vel forstått at de har en dårlig sak. En sak som rokker ved prinsippet om fri fagforbundstilhørighet, en sak som selv AP holder høyt. Det hadde heller ikke vært særlig bra for AP med en dom mot seg rett før valget.

Saken er nå berammet til 6 desember i Oslo Tingrett.

Vi har arbeidet en del med å inngå fordelaktige avtaler på vegne av medlemmene, noe har vi kommet langt med, andre ting vil falle på plass etthvert. Denne gang kan vi fortelle at vi har inngått avtale med Scandic hotellene. Om du skal bestille rom på et eller annet av hotellene i kjeden, må du oppgi avtalenummeret D000024281, for å oppnå bonusen.

Det er gledelig å se at så mange sender oss bilder fra jobben og livet om bord.

Når det gjelder fiskeriene hadde vi veldig lite bildemateriale fra før, men nå har vi mottatt mange veldig flotte bilder fra våre medlemmer der. Mange takk skal dere ha alle som sender bilder. Alle bilder som vi bruker i Dråpen blir premiert med fire flakslodd. Det kan med andre ord lønne seg å sende bilder til oss.

Det er med beklagelse vi må si at saken (62 årssaken) vi sendte til menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg ikke ble behandlet. Dette medfører enda en utsettelse på spørsmålet om det vi anser som kunstige aldersgrenser, blir besvart. Nå prøver vi saken for FN og Den Europeiske Sosialpakten (Europarådet). Begge instanser har mottatt vår klage, og vil arbeide med den. FFFS gir seg ikke før vi må.

Vi gir oss heller ikke før vi må, når det gjelder tvangstrekket av ikkemedlemmer i NSF heller. Dette foregår enda, på tross av dommen i Høyesterett. NSF sier at dommen bare gjelder nordiske statsborgere som seiler i NIS. Dette er positivt feil. Det gjelder like mye i NOR som i NIS. Dommen skaper presedens. En annen dom som understeker det samme er EMDs dom mot Island i 2010, med andre ord to år etter vår dom i Norsk høyesterett om samme sak.

Torsdag 15 september var jeg invitert til et meget interessant møte i Tromsø. Det var Overvåkningstjenesten som ønsket mer info om det FFFS driver med. Det fikk de, men like så viktig, var kanskje det at jeg fikk vite veldig mye om en tjeneste, som for meg var helt ukjent. Etter å hørt på dem en stund, innså jeg hvilket viktig arbeid de utfører for fiskeriene, og ikke minst for sikringen av fiskerines fortsatte eksistens. Møtet var preget av gjensidig interesse og flere meldte seg inn, andre lovde å gjøre det samme.

Jens-Olav vil i tiden fremover sende hver enkelt medlem en oppdatering om saker og ting som rører seg i forbundet, ca. en gang i måneden. Det kan være spørsmål til den enkelte, eller saksopplysninger av forskjellig art. Vi håper på den måten å komme medlemmene litt nærmere, samtidig som medlemmene forhåpentligvis vil føle seg enda mer inkludert i forbundet. FFFS er tross alt medlemmenes forbund.

**FFFS ønsker alle lesere en riktig god høst:)**



# Aldersgrenser -en nødvendighet?

FFFS har på vegne av medlemmer har FFFS tatt paragraf 19 i Sjømannsloven hele veien gjennom rettssystemet i Norge, men dessverre tapte vi. Sjømannslovens § 19, Vern mot usaklig oppsigelse, sier blant annet dette om oppsigelse ved 62 år: «Oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha saklig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år». Nå har saken også vært i Stasbourg, hvor den ikke ble behandlet.

Bakgrunnen for at vi i tok saken opp, er at vi ikke liker at mennesker skal umyndiggjøres som takk for insatsen gjennom et langt yrkesliv. Det blir egentlig helt absurd at en lov skal bestemme at ved en bestemt alder er man utgått på dato. Sjømenn blir sett på som et stykke datostemplet kjøtt, og vi mener at lovmakerne har glemt at mennesker er langt mer enn alderen sin. Mennesker er langt fra like, noen må eller ønsker å gå av med pensjon tidlig, andre ønsker å jobbe lenge.

Når en sjømann er 62 år kan rederne si opp vedkommende. Sjøfolks oppsigelsesvern slutter altså å fungere på grunn av alder. Det er nesten som om man vrir om på en bryter; som 61-åring er man verdsatt- året etter er man betraktet som noe retts- og verdiløst som rederne bare kan kaste fra seg. Er man baker, industriarbeider eller hva som helst annet, kan man stå i arbeid til man er minimum 67 år, skolebusjåførere eller andre sjåførere kan kjøre på all slags føre, til de er langt over sytti. Rederne, som kan si opp sine ansatte ved fylte 62 år, kan jobbe så lenge de ønsker. Hvorfor denne forskjellen?

Når FFFS nå har tatt denne kunstige aldersgrensen fra EMD til FN og Den Europeiske Sosialpakten, er det fordi vi

mener at det er kunstig å sette aldersgrenser ved en gitt alder. En annen viktig årsak er at sekstiåringer i dag er «ynge» enn sekstiåringer var før i tiden. Vi kjenner flere «eldre» som har tatt fatt på sitt andre samboer/ekteskap og har små barn, de har rett og slett ikke råd til å pensjonere seg.

Hvorfor har vi sjømannsleger, om de ikke skal vurdere hver enkelt person som mønstrer?

I følge sjømannslege Emmie Knutzon, ved legekantoret for sjømenn i Bergen, sin forklaring i forbindelse med to rettsaker i Skien, avskilter hun flere sjøfolk under femti år, enn over.

Hun kunne heller ikke forstå den kunstige aldersgrensen på 62 år.

Vi har fått mange henvendelser fra sjøfolk som vil arbeide lenger, men som blir nektet. Vi får også henvendelser fra sjøfolk på langt over sytti år, som fortsatt seiler, men som blir nektet nødvendig kursing. De får lov til å arbeide, men de må betale kursene sine selv, eller håpe på at NAV, i sin «storsinnethet» vil betale for kursene. Dette er en kynisk behandling. Det man blir tilbudt er vikarjobber, men ingen sikkerhet, oppsigelsesvern eller respekt.

Loven må være til gjensidig fordel og nytte, både for arbeidstaker og arbeidsgiver, ikke for en bestemt stand eller lovmakerne/politikerne.

Opprindelsen til paragraf 19, slik den ble forklart av motstanderens advokat i retten, var at den ble til som en takk for hjelpen. Det skulle være takk for krigsseilernes innsats under krigen. Sjøfolkene skulle få en god og verdig alderdom. Selv har vi mistanke om at redrene ville ha ryggen fri om man skulle sparke mange av de stakkars krigsskadde, og i mange tilfeller, alkoholisererte heltene. Vi har også mistanke om at paragraf 19 i Sjømannsloven er noe rederne har fått til på grunn av sin enestående status i Norge. Med paragraf 19 i hende kan de bruke «trynefaktoren» så mye de bare vil. Folk som er blitt 62 år eller mer, er gjerne litt mer sikre på seg selv enn sine yngre kolleger. De er ikke så redde for å si i fra om de ser urett bli begått, derfor er det nødvendig å ha et eksternt ris bak speilet mot slike mennesker.

Slik FFFS ser på slik praksis er at den må bort, og vi lover å gjøre vårt beste for å fjerne slike kunstige aldersgrenser for arbeidsføre og oppegående mennesker. Selv om §33, som er inntatt i Sjømannsloven mange år etter § 19, sier at det er forbudt å diskiminere, blir paragraf 19 vektlagt mer enn §33. Det heter seg så fint at norsk lovgivning skal være dynamisk og avspeile tiden vi lever i, men den virkeligheten eksisterer tydeligvis bare i festtaler.

Det siste nå er at både Den Europeiske Sosialpakt (Europarådet i Strasbourg) og FN er kontaktet. Forbundet blir part, på vegne av alle FFFS medlemmer, i behandlingen i Sosialpakten. I FN blir saken fremmet på vegne av Arne Eikhau-gen, han er også medlem i FFFS.

LRV

# DNMF er misfornøyd med at FFFS har bedre avtaler enn dem

Fredag 24 juni var det møte mellom mannskaper, forbund og arbeidsgivere om bord på fergen Fjordgar. Anledningen var informasjon om virksomhetsoverdragelse. Tide Sjø mistet fergekonsesjonen, og kontrakten gikk til Bergen Nordhordaland Rutelag (BNR) på fergestrekningen mellom Hjellevik og Klokkevik, i Hordaland.

## TILSTEDE PÅ MØTET VAR:

Torbjørn Havnerås, Regionsjef Tide Sjø • Jonas B. Torsvik, Driftsinsp. Tide Sjø • Arve Algrøy, Kaptein Fjordgar • Knut Magne Høyland, Kaptein Fjordgar • Bjørn-Helge Kjerrgård, Maskinist Fjordgar • Knut Harald Nesheim, Motorpasser Fjordgar • Øyvind Kolle, Motorpasser Fjordgar • Erling Herøy, Tillitsvalgt NSF • Bernt-Magne Berntsen, Hovedtillitsvalgt DNMF • Roy Kjellevoll, Hovedtillitsvalgt NSOF • Harald Prytz, Viseformann Fellesforbundet for Sjøfolk • Silje Remøy, Advokat Vøgt & Wiig • Knut Ness, Driftssjef BNR • Trygve Tønnessen, Daglig Leder BNR

Det ble gitt en kommentar fra DNMF's representant om at NOK 500 ekstra på grunnhyren for medlemmer av FFFS burde revurderes da dette ga et økonomisk incentiv for å stå i et spesifikt forbund. BNR opplyste her at dette var fremhandlet gjennom lokale forhandlinger og derfor var utenfor BNR's kontroll. (utdrag fra møteprotokollen)

Møtet foregikk i en god tone i følge rapporten, men det var altså litt missunnelse ute å gikk hva maskinistforbundets representant angår. Han fleipet med at han ville frata mannskapene i BNR 500 kr måneden, penger som FFFS lokalt, har fremforhandlet på toppen av hyren, for medlemmer ansatt i BNR. Når man også

## 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. Jan Erling Fossdal,**

Spesialist i kirurgi

**Dr. Arvid Høgberg,**

Spesialist i orthopedisk kirurgi

**Dr. Torjer Meling,**

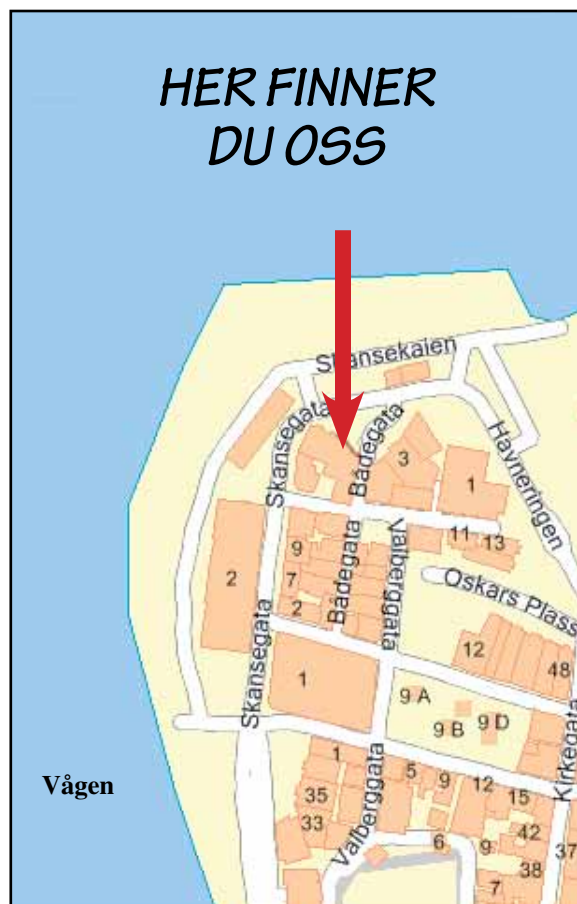
Spesialist i indremedisin

### Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



HER FINNER  
DU OSS

vet at DNMF er med å tvangstrekker tariffavgift/kontingent av maskinister/teknisk personell som ikke er medlemmer i forbundet, blir man litt betenkt over om fleipen var ekte.

Når han i tillegg sier «da dette ga et økonomisk incentiv for å stå i spesifikt forbund», Da blir spøken patetisk. Når et forbund som har, og som fremdeles driver med de samme ulovligheter som et forbund som er dømt i landets høyeste domstol, er redd for å miste medlemmer fordi konkurrenten har bedre avtaler, forstår vi han. FFFS tilbyr medlemmene fordeler og trygghet, ikke det motsatte.

(Utdrag fra møteprotokollen)  
Sjøoffiser forbundet (NSOF) ved Roy Kjellevold presenterte deretter et brev der BNR ble gitt 5 punkter som han ønsket signert av BNR og Tide (se vedlegg 2). Etter en rask gjennomgang av brevet innhold, meddelte advokat Remøy at arbeidsgiverne ikke kan binde arbeidstakerne til å underlegges tariffavtale som nevnt i punkt 1 og 2. Det ble imidlertid meddelt fra advokat Remøy at innholdet i punkt 3 til 5 i brevet samsvarer med arbeidsmiljølovens krav til virksomhetsoverdragelse og vil selvsagt etterleves av BNR. Det ble presisert, både av Remøy

og Tønnessen, at alle arbeidstakers rettigheter etter loven vil bli ivaretatt og videreført hos BNR.

### I PUNKT EN OG TO STÅR DET:

1. De ansatte skal underlegges tariffavtalen mellom Rederienes Landsforening og de 3 sjømannsorganisasjonene Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

2. De ansatte beholder sin lønn/fastlønn, basert på et årsverk på 1668,5 timer + 5 uker ferie med totalt 177,5 timer, som er i Tide Sjø AS ved overdragelsestidspunktet, og skal reguleres i tråd med gjeldende reguleringer mellom Rederienes Landforbund og de 3 sjømannsorganisasjonene Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

Det de egentlig sier er at den avtalen FFFS har med BNR ikke er gjeldende, selv om de utmerket godt vet at det er den. I tillegg vet de at vår avtale er bedre enn den avtalen de tre har med RL, den er minst 500 kr i måneden dårligere enn den vi har, i tillegg kommer at FFFS har billigere medlemskontingent. De forlanger at de seilende i BNR skal gå ned i lønn, og i tillegg være lydige medlem-

mer i de respektive forbund. Dette er NSOFs forståelse av demokrati. Hvem tror de at de er, vi lever i 2011 ikke i mellomkrigstiden, da de kunne gjøre med sjøfolk som de ønsket. I dag lytter man til medlemmene og utfører deres ønsker, man pålegger dem ikke ting, og iallefall ikke at de skal gå ned i lønn, det er medlemmene som betaler lederens lønn, ikke motsatt. Dessuten er det vel ikke deres oppgave å fortelle hvordan rederiene skal drive selskapet.

### HER FØLGER I ALLEFALL BNRS PLANER FOR DEN NYE FERGEN:

Fastlønnsavtaler som er på plass skal uansett videreføres uten at mannskapet opplever nedgang. Det ble opplyst om at Arbeidstidsordningen vil bli endret da kontrakten mellom BNR og Skyss er basert på ruteopplegg 2 som innebærer en utvidelse av seilingstid. Skiftordning som nå utøves forventes videreført, med justering av daglig arbeidstid og kompensasjon for dette. Denne skiftplanen ligger hos Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.

FFFS ønsker mannskapene og rederiet lykke til med den «nye» fergen.

LRV



Illfoto: Morten Vika

# Nordmand Ranger



# FFFS om forsikringer, samarbeidsavtaler og andre frynsegoder

**FFFS er først og fremst et fagforbund der medlemspleien er prioritet nr. en.**

Da Seilende Oljearbeideres forening (SOF) forløperen til FFFS ble stiftet, var det kun noen få ting som var prioritert utover medlemspleien, senere har det blitt flere og flere. Vårt interessefelt er ikke lenger bare offshore, men hele den norske handels og fiskeflåten. I dag er det slik at vi har mottatt mer enn 250 saker bare frem til nå i år, og enda gjenstår det tre måneder før året er omme. Sakene vi blir bedt om å ta opp er veldig forskjellige. Noen går på fridager, andre på seilingstid/avløsning, atter andre går på hyrer. Med andre ord veldig mye forskjellig.

Innimellom saksbehandling og annet kontorarbeid får vi massevis av telefonoppringninger, (noe vi setter stor pris på) med spørsmål av alle slag. Blant annet om vi har forsikringsordninger. Da må vi bare innrømme at det har ikke vært noe prioritert tema hos oss. Grunnen er ganske enkelt at skal vi også ta oss av privatøkon-

mien til medlemmene, blir det ganske hektisk, og mye dyrere å være medlem i FFFS. Vi mener at forsikringer er et tillitsforhold mellom kunde og forsikringsselskap.

Vi har med vilje holdt kontingenten lav, det gikk hele ti år før vi endret prisen på medlemskap. Vi håper at det går minst like lenge til neste gang. I og med at kontingenten er så lav har vi rett og slett ikke mulighet til å inkorporere forsikringer i kontingenten, selv om det hadde vært gledelig å kunne gjøre det. Vi tar bare inn ca. halvparten av det vår største konkurrent tar i kontingent, per medlem per måned.

Som dere vet har vi heller ikke så mange avtaler med rederne enda, men de kommer. Grunnen er som noen rederisammenslutninger har fortalt oss; at de har avtaler med de andre forbundene, og de påstår at de ikke har lov til å ha avtaler med andre samtidig. Det er ikke noen god nok grunn til å holde FFFS utenfor. Vi har nå engasjert advokat for å finne ut hvordan vi skal gå frem juridisk for å komme i en forhandlingsposisjon.

Det dere kan være sikre på er at vi arbeider for våre medlemmer, og de som føler at de blir behandlet på en uriktig måte, det være seg med hensyn til tariffer eller annet, blir tatt på alvor og får hjelp i FFFS. I FFFS skal alle kunne føle seg hjemme, og stole på at de får hjelp.

Inntil vi får på plass forhandlingsretten skal vi i alle fall sørge for at de lovene vi er underlagt, blir fulgt. Det er ikke for ingenting at den største utgiften vi har er advokatutgifter. Det skulle ikke vært nødvendig å kjempe så mange slag i landets rettsaler som vi gjør, men når lovverket er laget for å beskytte alle andre enn de seilende, da må det bli slik.

For å gjøre hverdagen litt lettere for våre medlemmer, har vi i det siste arbeidet målrettet mot andre bedrifter for å inngå avtaler, som vil gjøre at enkelte varer og tjenester, deriblant forsikringer, kan bli litt billigere for våre medlemmer.

LRV

Illfoto: Åsgard A – Øyvind Hagen/Statoil



# Alle spør hvorfor Jeppe drikker...



Mange spør også om hvorfor ferger og andre skip kolliderer med land oftere og oftere. Ingen spør om hvorfor navigatørene sovner.

At man sovner er helt normalt, at man sovner på vakt er ikke normalt. Om det ikke er normalt må man prøve å finne årsaken til det unormale i å sovne på vakt. Det kan med en gang slåes fast at den stakkars navigatøren som, for eksempel er årsaken til at en ferge går rett opp i fjæresteinene, ikke har fått nok søvn. Har han gitt blaffen i å legge seg, har han vært på fest, eller er han rett og slett overarbeidet?

De to første alternativene kan vi se helt bort i fra. Er man trett går man til sengs, vi har heller ikke tro på at noen navigatører, eller andre for den saks skyld, er så uansvarlig at de har vært på fest rett før de går på vakt. Med andre ord, var han mest sannsynlig overarbeidet.

Da må vi stille spørsmålet, hvorfor var han så overarbeidet at han sovnet på vakt?

Er det for få mannskaper om bord til å dele på arbeidet?

Har man for lange vakter, uten pauser?

På mange ferger og større skip har man bevegelsesdetektorer på broen for å påse at man holder seg våken, og selvfølgelig, for å spare en mann. Løsningen er heller at man ansetter en mann til, eller begge deler, da er man sikret.

Det blir litt skuffende for oss, som har noen års fartstid, å høre ledere i rederiene uttale seg om en ulykke i etterkant. I mange tilfeller har de ikke aning om hva de snakker om, men det kan høres ut som om det er viktig for dem å legge skylden på mannskapet. Mennekelig svikt, kaller de det. Det er lettere med en mennekelig sydebukk, enn å legge skylden på det rederiet kan gjøre noe med- det tekniske.

*– Dette er selvsagt helt uakseptabelt, og ikke noe vi kan godta. Vi er veldig opptatt av at vårt mannskap er godt uthvilt, og det er bare å beklage at våre passasjerer har vært utsatt for dette, sier administrerende direktør Stig Kristoffer- sen i Fjord1 til NRK.*

Han, på linje med andre ledere, påstår at

ledelsen er veldig opptatt av at mannskapet er godt uthvilt. Dette står i sterk kontrast til antallet mannskaper lederne har fjernet fra fergene. Vi har ved flere anledninger påpekt den uansvarlig lave bemanningen som er om bord i mange ferger, sist i Dråpen nr. 2-11 side 42. Slik både mannskapet og FFFS ser det, er faktisk mange ferger bemannet under det forsvarlige.

Når vi ser på tilbudene rederiene leverer i forbindelse med anbudsutlysningene, ser vi at det som er mest beskåret, for å få tilbudet lavest mulig, er antallet mannskaper som skal jobbe ombord. Når man så påstår at de er opptatt av at mannskapet er godt uthvilt, står det i skarp kontrast til den virkeligheten manskapene lever i. La oss heller få flere mannskaper og en troverdig sikkerhetsbemanning, i stedet for flere ødelagte arbeidskarrierer og liv.

LRV

## E-Mail adresser

Etter lang tids ønske, har vi nå endelig muligheter til å bruke e-post mer aktivt. Som fortalt i forrige utgave av Dråpen, har vi ansatt en ny medarbeider på kontoret. Dette gjør at vi kan arbeide med flere ting samtidig. Nå går vi altså i gang med og rydde opp i e-postadressearkivet.

Til dette arbeidet trenger vi din hjelp, om du har fått ny e-mail adresse, eller ikke har gitt oss adressen ved innmelding, ber vi om at du gjør det nå. Send oss også adressen til båten du arbeider på, slik at vi kan informere dere og andre med viktig informasjon umiddelbart, om det skulle være nødvendig. Dine opplysninger blir selvsagt værende hos oss.

Dette vil selvsagt virke positivt begge veier, vi får ut informasjon raskt og enkelt, og du er oppdatert på viktige ting kjapt. Du blir på en måte mye mer inkludert og en enda viktigere brikke i ditt eget forbund. Informasjonsflyten vil være enklere begge veier. Husk at det er du som er sjefen i forbundet, med andre ord, det er du som har krav på informasjonen.

LRV

FFFS får til stadighet spørsmål om pappapermisjon, derfor har vi tatt kontakt med Frykman Kramer advokatkontor, slik at svarene blir korrekte. Man kan også lese mange andre spørsmål og svar om samme emne på: [verdensbestepappa.no](http://verdensbestepappa.no)

# Pappaperm og turnus

Hei jeg er sjømann og er i turnus på 4 uker ute og 4 uker hjemme. Det jeg lurer på er; hører at jeg i følge nav må ta ut pappa perm når jeg er hjemme på fri for og få ut stønaden som alle på land får. Jeg mener at slik systemet er i dag så er det faktisk ikke noe pappaperm for meg som sjømann, det er 14 dager fra rederi og det er det. Skal jeg ta ut 4 uker når jeg skulle vært ute, taper jeg 80 % av lønna som andre får av Nav, og jeg taper 1mnd lønn fra rederi. Kan dette være rett?

*Mvh Sigmund.*

## SVAR FRA ADVOKATEN

Hei!

Årsaken til at du jobber 4 uker ute og 4 uker hjemme, er at arbeidsperiodene dine er mer intensive enn det som tilsvarende vanlig arbeid. Dermed må du avspasere 4 uker for hver 4 uker du jobber, for å oppfylle arbeidsmiljølovens regler. Hvis du tar permisjon når du skulle jobbet ute, har du ikke dette intensive arbeidet, og opptjener dermed heller ikke rett til 4 ukers friperiode med lønn. Derfor har det vært ansett som mest praktisk for sjømenn å avvikle fedrekvoten sin i hjemme perioden. Det er imidlertid ingenting i veien for å avvikle permisjonen i en jobbperiode, men da må du være oppmerksom på at du ikke opptjener rett til full friperiode med lønn.

Nå som fedrekvoten er 10 uker, burde dette være uproblematisk. Da dekker det

en hel jobbperiode og en hel friperiode i ditt tilfelle. Jeg antar det er mest praktisk at de siste to ukene avvikles i en friperiode, for det vil vel være vanskelig å jobbe en halv periode ute?

Nav regner 5 dagers arbeidsuke (mandag-fredag) uansett. Det er ikke mulig å omregne de 50 kalenderdagene med fedrekvote til en kortere periode enn 10 uker fordi man har turnusjobb som innebærer at man jobber mer intensivt de ukene man er på arbeid. Dermed vil du ikke kunne ta fedrekvote de 4 ukene du skulle ha jobbet ute og samtidig opptjene rett til fri med lønn.

*Med vennlig hilsen*

*Lene Frykman*

*Advokat*

*Frykman Kramer Advokatfirma*



*FFFS ønsker alle  
sine medlemmer en riktig  
flott høst*



# Lovens kvern maler langsomt, men den maler

Vi har en gledelig nyhet til alle som har tro på rettfærdighet; jurist Marius Reikerås er frifunnet for alle beskyldningene han har fått mot seg både fra rettsvesenet og pressen. Det er altså absolutt ingen grunn til at han ikke skal få bevillingen tilbake.

Som mange av dere vet, var Reikerås FFFS advokat i mange saker. Mange av sakene vi arbeidet med da Marius ble fratatt advokatbevillingen, måtte vi enten legge bort eller få andre advokater til å overta. Dette resulterte blant annet i at vi tapte en sak. På grunn av tidsfrister var det vanskelig for andre advokater å sette seg inn i sakene i tide. Og andre saker har blitt mye dyrere som en konsekvens av at Marius ble fratatt bevillingen. Dette

skal noen få erstatte. Når Marius får bevillingen igjen, kommer FFFS mest sannsynlig til å ta ut erstatningssøksmål mot staten ved Tilsynsrådet for advokatvirksomhet på grunnlag av konsekvensene dette har fått for oss og våre medlemmer.

Det er ikke bare det at vi mistet en god advokat som gjør at vi vil stille de ansvarlige til veggs, men også det faktum at enkelte personer i det hele tatt er i en slik posisjon at de kan utføre de nedrige handlinger som er blitt gjort. De har stilt Marius Reikerås i en offentlig gapestokk gjentatte ganger, grunnet falske anklager. Det har også fått konsekvenser for FFFS.

I Kapital nr. 3. 2011, side 40, kan man lese om hvordan lederen av Tilsynsrådet for advokatvirksomhet, Christian Bruusgaard, mannen som fratok Marius bevillingen, har oppført seg. Han er bøtelagt for ikke mindre enn i underkant av åtte millioner kroner, på grunn av forskjellige

ulovlige handlinger. Denne mannen er det som skal se etter at andre advokater oppfører seg i henhold til lover og forskrifter.

For dem som er interessert i hele saks-komplekset i tilfellet til Marius Reikerås, kan bli venn med ham på Facebook. Der vil dere finne store deler av den korrespondansen han har hatt med de forskjellige aktørene i denne bakvas-kelsesaksjonen. Her kan man også lese anmeldelsene han har innlevert på de forskjellige aktørene som dommere, advokater og aktører, i saken mot ham.

Sist men ikke minst ønsker vi at alle skeptikerne og forståegpåerne, som ytret seg på sidene våre, og som "visste" at Marius var en kjeltring, tar en tur inn på de samme Facebook sidene. De vil nok få seg en A-ha opplevelse, når de ser hvilke krefter han og vi har sloss mot.

LRV



# Norsk Sjømannsforbund NSF, Norsk Sjøoffisers forbund NSOF og Det Norske Maskinist Forbund DNMF har en avtale med Norges Rederiforening, derfor gir de blaffen i Høyesteretts dom av 24.11.08.

De har en privat avtale, som de mener står sterkere enn en dom avsagt i landets høyeste domstol. Dette viser at LO/NSF, og de andre tror (vet?) at det er de som styrer landet. Dette er skremmende.

Dommen av nov. 2008, sier med all ønskelig klarhet, at den praksisen NSF og co. bedriver er uberettiget (ulov-

lig), videre sier den at praksisen med å tvangstrekke ikkemedlemmer for kontingent må opphøre umiddelbart, og hva er resultatet? Jo det stikk motsatte. De gir blaffen i Høyesterett og fortsetter som før.

FFFS har som dere ser vært tvunget til å bruke advokat igjen, for å sette opp brevet til Oslo Tingrett (se under). Videre har vi vært i kontakt med Oslo Byfogdembete og Høyesterett. Dette er både tidkrevende og dyrt. Vi har også vært nødt plage noen av dem som er

blitt ulovlig trukket for kontingent, om å fronte saken. De er heldigvis så sinte at vi ikke trengte mye tid på å overbevise dem om å bli med.

Vi har vært nødt til å bruke tid og resurser igjen, for å få stoppet dette en gang til. Det de andre forbundene kan være sikre på denne gang, er at de utleggene vi har for å få stanset dem en gang til for samme ulovlighet, skal vi ha tilbake.

LRV

info@fffs.no – www.fffs.no

## Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

**Lege Gunnar Hasle**, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.  
**Lege Bendt Fossbak**, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: [post@reiseklinikken.no](mailto:post@reiseklinikken.no)

Nettsted: [www.reiseklinikken.no](http://www.reiseklinikken.no)

## Reiseklinikken®



# Opplæringsskipet for fiskere, M/S Kongsnes er gammelt, **derfor kuttet den statlige støtten**

**Skriftlig spørsmål fra  
Elisabeth Røbekk Nørve (H)  
til fiskeri- og kystminister  
Lisbeth Berg-Hansen**

**11.05.2011 - STORTINGET -  
SKRIFTLIG SPØRSMÅL**

*Fiskeri- og kystdepartementet vil ikke gi tilskudd til leie og drift av fartøyet M/S Kongsnes fra 1. januar 2012, noe som medfører at driften av opplæringsfartøyet avvikles. Møre og Romsdal Fiskarlag ønsker at det settes ned en arbeidsgruppe for å finne frem til en langsiktig og hensiktsmessig løsning når det gjelder drift av og organisering av "Sikkerhetsopplæringa for fiskere". Vil statsråden vurdere å sette ned en slik arbeidsgruppe?*

**SVAR:**

*Lisbeth Berg-Hansen: Tilskuddet til sikkerhetsopplæring for fiskere gikk før 2006 også til å gi støtte til de landbaserte sikkerhetssentrene. Fra 2006 ble støtten til de stasjonære sentrene avvirket som følge av behov for å dekke økte driftskostnader til opplæringsfartøyet M/S Kongsnes.*

Ovenstående to avsnitt er begge utdrag for spørsmål og svar hentet fra Stortingets hjemmesider.

Når man ser på spørsmålet er det helt opplagt at det er stilt ut fra et sikkerhetsståsted. Men ser man på svaret derimot, er det basert på standard politikerspråk. Det ser nesten ikke ut for at de forstår hva de selv sier.

Støtten til de landbaserte sikkerhetssentrene ble fjernet til fordel for M/S Kongsnes.

Sier Berg-Hansen med det at staten bare hadde disse pengene de kunne bruke? Har ikke den norske stat råd til å ha sikkerhetssentre, i tillegg til M/S Kongsnes, for å utdanne fiskere? Dette er skandale. Hva om fiskerne ikke får noen sikkerhetsutdannelse, hva da? Skal de bare fortsette med sitt; å hanke inn enda mer penger til statskassen? Så vidt vi har forstått er fiskeriene en av landets største økonomiske bidragsytere. Nå vil ikke staten være medansvarlig for opplæringen lenger. Da har de vel i sin klokskap funnet ut at fiskerne er lette å erstatte og at forsikringene er lave, dessuten er det ikke staten som skal betale ut eventuelle forsikringer.

Dette er kynisk, i alle fall når vi vet at fiskernes minister på tinget kommer fra en kystkommune og driver stort innen fiskeoppdrett selv.

Den delen av norsk fiskeforvaltning, som statsråden selv er storaktør i, har det etter det vi kan forstå, veldig godt. Der blir alt lagt til rette for at aktørene skal ha det best mulig og at næringen har alt som skal til. Ser man konturene av «bukken og havresekken» her?

FFFS's oppfordring til ministeren er at de nødvendige tilskuddene legges på bordet, ikke bare til M/S Kongsnes, men også for de landbaserte opplæringssentrene.

**Som en saksopplysning:**

**Av totalt 12615 registrerte fiskere pr. 18.08. 2011, var 751 fiskere på kurs om bord på M/S Kongsnes i fjor. 472 på grunnkurs og 279 på repetisjonskurs.**

LRV

*Elisabeth Røbekk Nørve. Foto: Høyre*



# «RYGGGRADEN

# I NORSK

# SJØSIKKERHET»



Illfoto: Ingvar Johnsen/Redningsselskapet

**Dette kaller Hovedredningssentralen Redningsselskapet. Når Hovedredningssentralen omtaler Redningsselskapet på en slik måte, er det med god grunn. Det som er alvorlig er at til tross for den viktige rollen Redningsselskapet har, blir de likevel tvunget til å redusere antall båter på grunn av pengemangel.**

På grunn av pengemangel skal kysten vår altså bli enda dårligere beskyttet. Som om vi har mangel på penger her i landet. Penger har vi nok av, men velvilje fra dem som er satt til å forvalte pengene har vi for lite av. Om det skyldes mangel på sunn fornuft eller avstand fra kysten skal være usagt, men en ting er sikkert, de bevilgende myndigheter har en uvirkelig og virkelighetsfjern tro på at ingen uhell vil skje langs vår langstrakte kyst.

Man kan stille seg spørsmålet; hvordan kom slike mennesker i posisjon til å styre pengesekken i Norge? Dette er jo å spille russisk rulett med miljøet langs

kysten. Ikke bare fuglelivet, men alt liv, inkludert de som skal rydde opp etter et uhell.

Da kan det fort bli mange ganger dyrere når erstatningene skal utbetales. Hvor mange skipsuhell må vi ha langs kysten vår, før bevilgende myndigheter ser nytten av en god beredskap? Nå er det ikke lenge siden vi diskuterte om hvor og hvor mange oljevernberedskapslagre vi skal ha langs kysten. Stadtskipstunnel har vi også diskutert, men det ser ikke ut til at de som er satt til å styre sikkerheten langs kysten har forstått.

*Redningsselskapet er organisert som en frivillig humanitær forening, eid av medlemmene og styrt gjennom lokalforeninger, distriktsårsmøter og representantskapsmøte som utpeker et sentralstyre. Den daglige driften av Redningsselskapet ledes av generalsekretæren som har avdelingsledere under seg. (Fra NSSRs hjemmesider)*

Redningsselskapet gjør altså en frivillig innsats for landet, og de må samle inn mesteparten av driftsmidlene selv. Gjør det inntrykk på de som sitter med styringen av pengesekken? Nei det gjør det ikke. De sier i stedet at om dere ikke klarer å skaffe penger nok til å drifte alle skøytene, er det ikke vårt ansvar. Går det galt på kysten er det ikke vårt skyld, dessuten ser vi ikke kysten fra der vi sitter.

LRV



# Kreativ, positiv og grensesprengende nytenkning innen oljevernberedskapen

**Endelig har staten begynt å tenke positivt med hensyn til oljevernberedskap.**

Fra å krangle om hvor mange og hvor vi skulle plassere beredskapslagrene, har myndighetene gått fra passivitet til å reagere. Nå er det ikke sparing på utstyr som er viktigste lenger, nå skal det være mer troverdig beredskap. Blant annet er fiskerne spurt om å delta.

Det er ikke en dag for tidlig at en så stor aktør langs kysten, og til havs, er blitt spurt til råds. For det første er de mange, for det andre er det fantastiske sjøfolk som vet hva som skal gjøres i en kritisk situasjon. De har både båter og erfaring samt intelligens til å bruke dem. Fiskerne, er etter det vi forstår, interessert. Nå er det bare å bestemme seg for hvem som skal få oljevernutstyret ombord slik at vi får beredskapen som trengs hurtigst mulig.

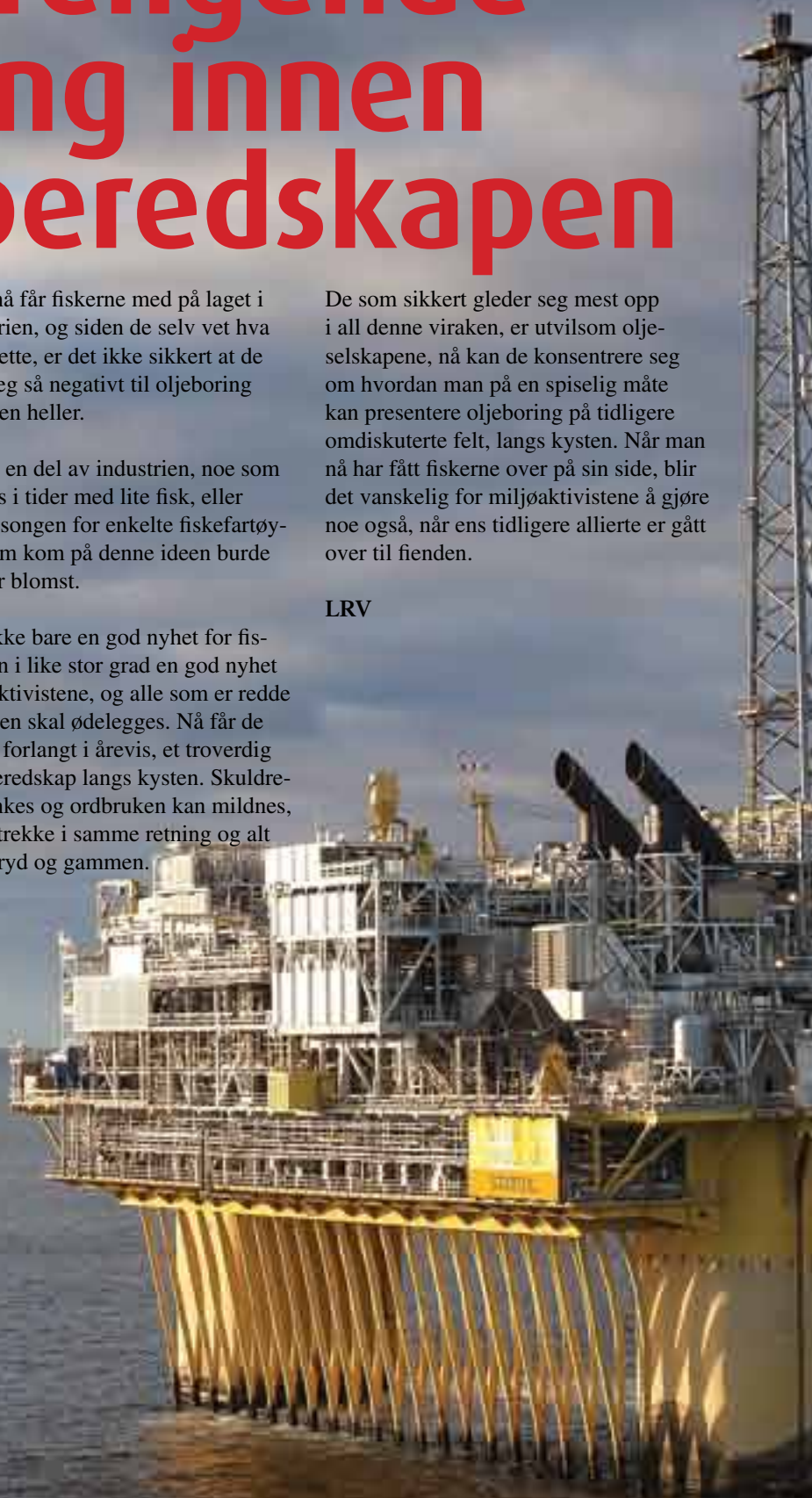
Når man nå får fiskerne med på laget i oljeindustrien, og siden de selv vet hva de kan utrette, er det ikke sikkert at de vil stille seg så negativt til oljeboring langs kysten heller.

De er blitt en del av industrien, noe som kan brukes i tider med lite fisk, eller utenom sesongen for enkelte fiskefartøyer. Den som kom på denne ideen burde fått en stor blomst.

Dette er ikke bare en god nyhet for fiskerne, men i like stor grad en god nyhet for miljøaktivistene, og alle som er redde for at kysten skal ødelegges. Nå får de det de har forlangt i årevis, et troverdig oljevernberedskap langs kysten. Skuldrene kan senkes og ordbruken kan mildnes, nå kan vi trekke i samme retning og alt blir bare fryd og gammen.

De som sikkert gleder seg mest opp i all denne viraken, er utvilsomt oljeselskapene, nå kan de konsentrere seg om hvordan man på en spiselig måte kan presentere oljeboring på tidligere omdiskuterte felt, langs kysten. Når man nå har fått fiskerne over på sin side, blir det vanskelig for miljøaktivistene å gjøre noe også, når ens tidligere allierte er gått over til fienden.

LRV



# OBS-OBS!!!

Et stort isoporflak lignende objekt med Vemodia-Borrelia- logo og vinduer er observert i farvannene rundt Jan Mayen

Man kan høre rop om hjelp og bønn om nåde fra far-kosten. Ved nærmere ettersyn kan det minne om de nye hurtigbåtene som er satt inn i rutetrafikken mellom Harstad og Tromsø. Det er virkelig en hurtig båt selv uten maskineriet i gang, det sørger vinden for.

Kl. 16 skulle båten være i Tromsø, nå kl. 19 er den i full fart forbi Jan Mayen, den bærer virkelig betegnelsen hurtigbåt med

rette. Diesel sparer den mer enn noen andre, turen til Island tar bare noen timer og forbruket av drivstoff er lik null. Den var tanket opp for en tur til Tromsø, ikke noe mer, å dra på brennstoff for mer enn en vei blir alt for tungt og dyrt.

Vekt koster, at det også kan medføre at passasjerene ikke kommer frem til bestemmelsesstedet er bare av mindre betydning. En ubetydelig glipp så å si. Dessuten får man så god hjelp av vinden når man er lett. Hvor vinden fører oss, er en av overraskelsene vi tilbyr våre reisende, vi bare håper at skroget henger sammen til båten driver i land ett eller annet sted, heter det fra rederiet.

I følge kapteinen ombord, er det trygge og gode fartøy, om man bare blir liggende godt fortøyd til land. Det eneste vi ikke gjør under landligge, er ombord eller ilandstigning ved høyvann, da blir gangveien brattere enn Trollveggen. Det er når vi kaster loss at overraskelsene begynner, vi er ikke sikre på hvor vinden vil ta oss. Derfor håper vi hver gang på at det er vindstille på overfarten, for som han sier, det kan være godt å komme hjem til kona en gang i blant også.

Mvh Tattav Vinden.



Illfoto: Eirik Ask - [www.bergenships.com](http://www.bergenships.com)

FAKTOR



# Human factor

# BESLUTNINGER



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

**Jeg har skrevet om beslutninger før, men jeg føler at det er et så viktig område at det gjerne kan omtales flere ganger. Det er forbausende å tenke på hvor mange ganger i løpet av en dag vi tar en beslutning og gjør en handling og hvor lite vi legger vekt på hva denne prosessen består av.**

I miljø som er preget av rutiner og prosedyrer som gjentas hele tiden blir man "blind" for ting som kan ha betydning for hvilke beslutninger man må ta. Inne i hjernen vår dannes det svake og sterke strukturer alt etter hvor mange ganger vi gjør den samme tingen. Hjernen endres ikke fysisk, men hendelser som vi gjentar mange ganger danner sterke strukturer. Når vi opplever noe som vi har gjort mange ganger før kobles det til denne strukturen og vi kjenner igjen situasjonen. Den blir forutsigbar og vi vet hva som må gjøres slik at oppgaven blir løst. Strukturen i hjernen og virkelighet stemmer.

Dette er selvsagt en flott egenskap. Vi blir rutinert og i stand til å gjøre ting uten at vi tenker over det. Jo flere ganger vi gjør noe jo sterkere blir strukturene. Vi blir så rutinert at vi vet hva som skal skje før det skjer.

Problemet er at det ligger noen begrensninger i denne måten hjernen fungerer

på. Sterke strukturer har en tendens til å dominere når de dukker opp. Annen informasjon som kan være relevant i forhold til hvilken beslutning som skal tas slipper ikke inn.

Et eksempel på dette var en historie som en venn av meg fortalte om når han hadde vært på tur i fjellet. Han er en person som er vant til å ferdes i fjellet og er meget godt kjent. Opplevelsen med å gå i fjellet danner en struktur inne i hjernen som blir sterkere for hver gang man vandrer i fjellet. Omgivelsene registreres i hjernen vår og det blir lettere å orientere seg neste gang man skal på tur.

Her opplevde kameraten min at det ble dårligere sikt mens han var ute og gikk. Etter å ha gått en god stund måtte han innrømme overfor seg selv at han ikke hadde peiling på hvor han var. Han hadde gått seg bort i et område som han var godt kjent i.

Dette er et typisk tilfelle på hvordan strukturer i hjernen kan gi oss falske oppfattelser av situasjonen vi befinner oss i. Når sikten begynte å bli dårlig så tenker man at "jeg er godt kjent her, så litt redusert sikt er ikke noe problem." Jeg våger å påstå at det fjellterrenget du ser rundt deg, vil være helt likt det som du ser, når du har gått noen hundre meter når sikten er dårlig.

Her dominerer en sterk struktur om hvordan vi vanligvis oppfatter fjellet. Signaler i situasjonen som tilsier at ting ikke er som vanlig blir ignorert. Man forsikrer seg selv ved å tenke: "Det har jeg gjort tusen ganger før." Det er små

signal som ikke klarer å trenge inn når en sterk struktur dominerer og det man ser rundt seg blir brukt for å forsterke det man tror. "Dette stedet kjenner jeg igjen fordi jeg har vært her mange ganger." Saken er at når man ikke kan se mer enn noen få meter rundt seg så er det alt for lite informasjon for at hjernen skal kunne koble den riktige strukturen til det som oppleves. Derfor vandrer man videre på en oppfattelse som ikke stemmer med virkeligheten. I tillegg er det en viss porsjon stolthet som ikke aksepterer at man har gått seg bort.

Han kom til rette i god behold, men med en stor porsjon lærdom. Noen punkter å ta med seg er:

Bruk all den informasjonen (eller mangel på sådan) som er tilgjengelig for å få riktig situasjonsforståelse.

Vær klar over at de minste tingene i miljøet rundt deg kan ha stor betydning for hva som kommer til å skje.

Ikke aksepter at du har nok informasjon, men søk etter mer for å bekrefte eller avkrefte om ting er slik du tror om noe er uklart.

I forsvaret var det en trend blant helikopterpiloter som hadde nådd et visst antall flytimer begynte å gjøre banale feil. Årsaken var at de hadde blitt så rutinert at man ikke var observante eller mottagelig nok for ting som foregikk rundt dem. Selvtillit og klokkeetro på egen kompetanse kan nesten være like farlig som uvitenhet eller inkompetanse. Man må bare være klar over det.

info@fffs.no – www.fffs.no

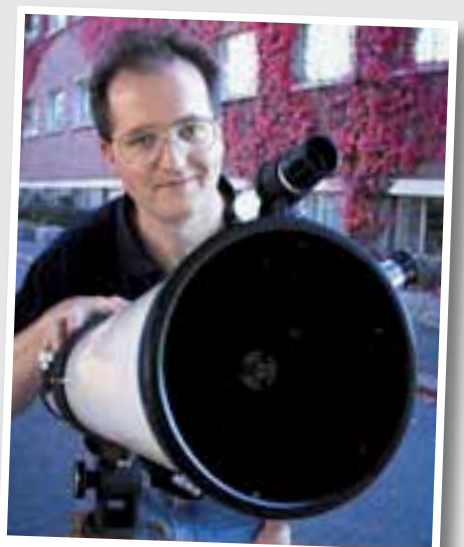




# NÆRFYGENDE STEIN- BLOKKER AVSLØRER VÅR OPPRINNELSE

Natt til 9. november vil den nærmere 400 meter store asteroiden 2005 UY55 fare forbi Jorden på uvanlig kort avstand. På det nærmeste vil den befinne seg kun 0,85 måneavstander, eller 325 000 kilometer fra Jorden. Dette blir første gang vi på forhånd vet om at en så stor asteroide kommer så nær. Vi kan lære mye om en type asteroider som antagelig har vært viktige for at livet kunne utvikle seg på vår planet.

*En asteroide på vei mot Jorden.  
Illustrasjon: NASA*



*Av Knut Jørgen Røed Ødegaard*

Nærpasseringen vil i perioder lett kunne følges med teleskoper. Natt til 9. november mens asteroiden er aller nærmest, står den lavt på himmelen i Norge, men fra det mørkner på ettermiddagen 9. november står objektet høyt og lett observerbar på himmelen.

Asteroiden vil være nærmest Jorden kl. 00.28 norsk tid natt til 9. november 2011 og nærmest Månen kl. 08.13 den 9. november. Minsteavstandene blir henholdsvis 325 000 og 239 000 til Jorden og Månen, men det er overhodet ingen fare for kollisjon.

### EN MØRK FARE

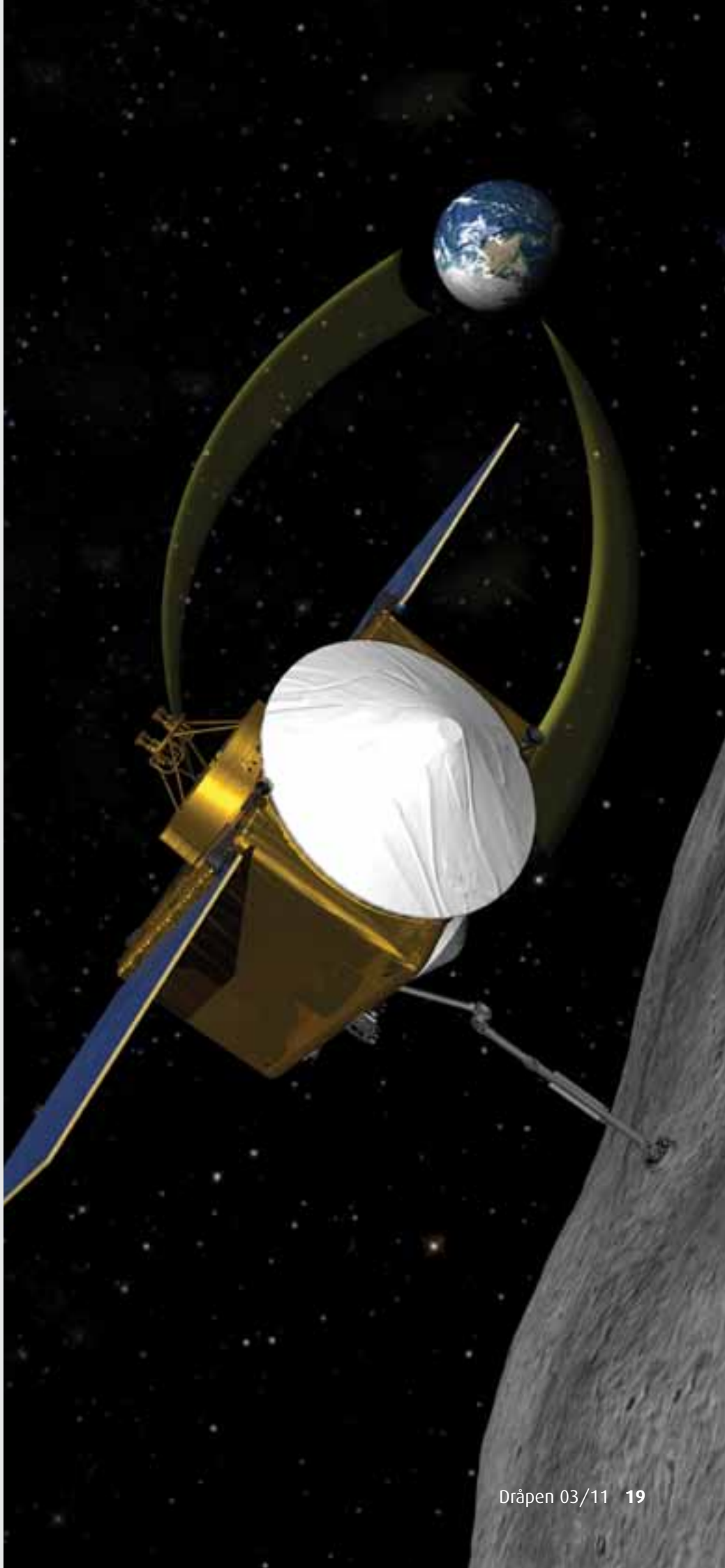
Drøyt 1000 kjente asteroider kan komme såpass nær Jorden at de overvåkes spesielt. På grunn av de store hastighetene i verdensrommet utløser kollisjonen selv med et relativt lite objekt ekstremt store energimengder. En asteroide som 2005 UY55 kan ha en sprengkraft svarende til 10 000 megatonn, eller over en halv million Hiroshimabomber.

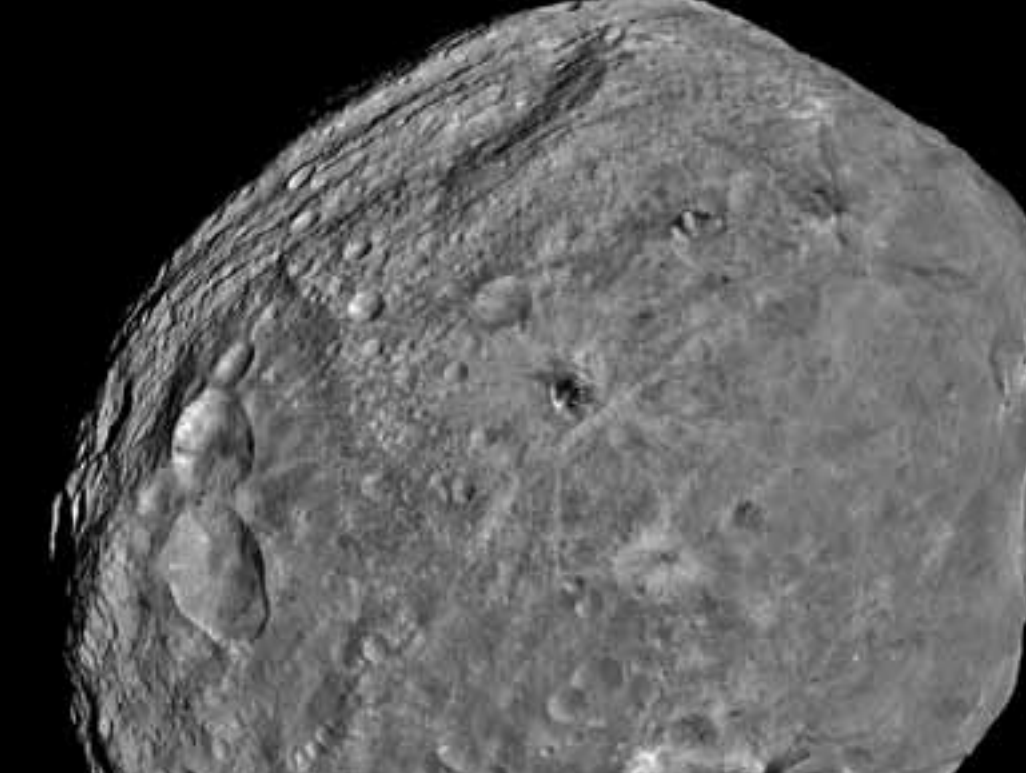
Store overvåkningsprogrammer søker derfor etter potensielt farlige objekter og overvåker kjente legemer. Det var gjennom et av disse, Spacewatch Program, 2005 UY55 ble oppdaget i 2005.

I 2010 ble den store radaren ved Arecibo-observatoriet på Puerto Rica benyttet for å undersøke denne asteroiden. Det viste seg at dette er en meget mørk, omtrent kuleformet asteroide med diameter 400 meter. Rotasjonsperioden er omtrent 20 timer. Nye radarobservasjoner planlegges under nærpasseringen i november i år og disse ventes å kunne gi oss et kart over overflaten der vi kan se detaljer ned til 4 meters størrelse.

Observasjoner i synlig lys er også meget interessante for å lære mer om denne asteroiden. Denne asteroiden er karbonholdig og inneholder stoffer som var viktige for at livet kunne oppstå på vår planet (og kanskje også andre steder i Solsystemet). I tillegg inneholder den verdifull informasjon om hvordan Solsystemet oppstod og utviklet seg i de første fasene. Det er godt mulig at vi etter 9. november vil vite mer om Solsystemets barndom og hvordan vår planet ble slik den er.

*Romsonden OSIRIS-Rex i ferd med å ta en prøve av nærjords-asteroiden 1999 RQ36  
Illustrasjon: NASA/Goddard/University of Arizona*





Nærbilde av asteroiden Vesta som nå undersøkes på nært hold av romsonden Dawn. Foto: Dawn/NASA

Asteroidens nærpassering kan følges på [www.astroevents.no](http://www.astroevents.no) der det også vil bli forsøkt å lage en webcast av asteroiden mens den sklir mellom stjernene.

### SONDEN OSIRIS-REX SKAL LETE ETTER OPPRINNELSEN

NASA planlegger å sende en romsonde til en liten asteroide i september 2016 for å lete etter livets byggesteiner. Dette er en annen karbonholdig nærjords-asteroide. Etter at Jorden ble til for drøyt 4,5 milliarder år siden var jordoverflaten steril. Men asteroider kan ha brakt med seg karbonholdige stoffer fra rommet som var avgjørende for at liv etter hvert kunne utvikle seg.

Jordens og Solsystemets barndom var nokså kaotisk. Selv etter at jordkloden var dannet fortsatte planetoider og annet materiale å bombardere den unge planeten. Enorme energimengder ble frigjort i nedslagene som smeltet store deler av overflaten. Lava-planeten var omgitt av en glohet atmosfære. Alt som måtte ha eksistert av encellede organismer og karbonholdige substanser ble omgjort til karbondioksid og vandamp.

Livet kunne derfor antagelig ikke ha oppstått uten at karbonholdige stoffer hadde kommet fra rommet. Disse byggeblokkene for liv kan ha kommet fra asteroider eller kometer. For å finne ut mer om dette skal NASA i september 2016 sende ut romsonden OSIRIS-Rex for å ta prøver av nær-jords-asteroiden 1999

RQ36. I 2019 vil sonden komme frem til asteroiden og begynner da å nærme seg ekstremt langsomt og forsiktig. Små asteroider har uhyre svak tyngdekraft og selv små feilnavigeringer kan føre romsonden langt vekk. Sondens hastighet vil være bare 0,1 m/s, eller under en tidel av vanlig gangfart.

I minst et halvt år vil sonden kartlegge asteroidens overflate i detalj mens avstanden ytterst sakte avtar. Til slutt vil en robotarm strekkes ut for å berøre

overflaten og ta en prøve. Sonden vil til sammen tilbringe omkring et år i bane rundt asteroiden før sonden begynner på hjemveien. Asteroiden 1999 RQ36 er spesielt interessant. Observasjoner gjort fra bakken tyder på at den inneholder store mengder karbonholdige stoffer, men vi vet lite om hva slags typer og om det kan dreie seg om aminosyrer. Målet er å hente en prøve som returneres til Jorden for grundige undersøkelser. Prøven vil bli returnert til Jorden i 2023.

For tiden foregår en meget aktiv utforskning av asteroider. I juli gikk romsonden Dawn inn i bane rundt den store asteroiden Vesta i asteroidebeltet mellom Mars og Jupiter. Etter å ha undersøkt denne spesielt interessante asteroiden et års tid skal Dawn videre til Ceres i det samme asteroidebeltet. Denne asteroiden er så stor er den er klassifisert som dvergplanet.

På [www.bangirommet.no](http://www.bangirommet.no) finnes en animasjon som viser hvordan denne romsonden skal undersøke asteroiden. På [www.astroevents.no](http://www.astroevents.no) og [www.bangirommet.no](http://www.bangirommet.no) kan man også finne siste nytt om den klareste supernovaen på flere tiår, utforskningen av Vesta, den totale måneformørkelsen 10. desember, at Jorden trolig en gang hadde to måner og andre oppdagelser som finner sted i rommet i høst.

## 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



# Begjæring om midlertidig forføyning til Oslo Byfogdembete

**Att: dommer Tove Merete Voldbæk**

**Saksøker: Laila Rask**

**Saksøker:**  
Fellesforbundet for Sjøfolk  
Eidsvågbacken 1,  
5105 Eidsvåg

**Saksøkt:**  
Norsk Sjømannsforbund  
Rosenkrantz' gate 15-17  
Postboks 2000 Vika  
0125 OSLO

## 1. INNLEDNING

Den 24. november 2008 avsa Høyesterett følgende dom i HR-2008-02036-A, (sak nr. 2008/978),:

”1. Norsk Sjømannsforbund er uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS avtale § 15 fra Elin Tåsås, Øyvind Knut Andersen og Reidar Bale.”

2. Norsk Sjømannsforbund plikter å tilbakebetale til Elin Tåsås og Reidar Bale de beløp som de er blitt trukket i tariffavgift etter at stevningen til tingretten ble uttatt.

3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Norsk Sjømannsforbund til Elin Tåsås, Øyvind Knut Andersen, Reidar Bale og Fellesforbundet for Sjøfolk i fellesskap 159 195 – etthundreogfemtinitusenett-hundreognitifem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

4. Sakskostnader for tingretten og lagmannsretten tilkjennes ikke.”

De tre som vant frem med sitt syn i Høyesterett sammen med Fellesforbundet for Sjøfolk, FFFS, var piloter for alle de som uberettiget har vært trukket i uberettiget tariffavgift

På tross av Høyesterettsdommens domslutning, fortsetter Norsk Sjømannsforbund å opptre krenkende overfor sjøfolk ved at dommen ignorerer. Sjøfolk blir fortsatt trukket mot sin vilje.

Illustrerende er hvordan Laila Rask, og andre, er blitt behandlet og som fremkommer av gjengitte e-post utveksling mellom henne og Sjømannsforbundet:

”Fra: laila rask  
Sendt: 21. juni 2011 14:50  
Til: Info  
Emne: FW: Vs: FW: Kontingent

Hei.

*Her er svaret Norsk Sjømannsforbund gir meg etter og ha trukket 2 eller er det 3 ganger i kontingent...*

*Ikke medlem eller må reservere seg??  
Hva er det for snakk, på land blir man presentert for arbeidsplassens forbund, og er der flere enn en velger man om man vil organisere seg eller la være.  
Hvem har hørt om å reservere seg??  
Syns det er lureri jeg, og kontingenten jeg ba om å få tilbake, får jeg ikke:(*

*Mvh. Laila Rask*

To: laila  
Subject: Vs: FW: Kontingent  
From: maas@sjomannsforbundet.no  
Date: Mon, 20 Jun 2011 12:26:44 +0200

Hei,  
Viser til mail ang tilbakebetaling av tariffavgift.

*Du står ikke som medlem av Norsk Sjømannsforbund.*

*Trekk av tariffavgift er i henhold til § 13 i Hovedavtalen mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund.*

*Dersom du ikke har reservert deg, kan vi ikke imøtekomme ditt krav om tilbakebetaling. Vi regner denne mailen som skriftelig reservasjon.  
Med vennlig hilsen*

*Mette Aas  
Norsk Sjømannsforbund  
Medlemsservice”*

Det vises også til Nordisk NIS Avtale som gjelder fra 1. januar 2011 til 31. desember 2012:

**“O V E R E N S K O M S T mellom NORGES REDERIFORBUND og NORSK SJØMANNFORBUND vedrørende ANSATTE BOSATT I NORDEN og NORske STATSBORGERE SOM TJENESTEGJØR PÅ SKIP INNMELDT I NIS OG SOM BLIR ANMELDT TIL NRs AVTALEREGISTER (NRA) (NORDISK NIS-AVTALE)**

### 15.3 Reservasjon

Dersom en sjømann ikke ønsker å bli trukket, må vedkommende gi rederi/ oppgjørskontor skriftlig erklæring om reservasjon. Reservasjons erklæringen følger oppgjørslistene til Sjømannsorganisasjonenes Fellessentral.

De som reserverer seg for nevnte trekk pålegges en avgift til dekning av forbundets kostnader med å påse at de får de lønns- og arbeidsvilkår de har krav på. (vedlegg3).

### 15.4 Ansvar for feil trekk

Partene er enige om at det ikke foreligger noe økonomisk ansvar for Norges Rederiforbund, rederiene, eller noen som er ansatt i disse, for kontingentbeløp som på grunn av feil eller misforståelser måtte være forsømt trukket.”

Den rettsstridende aktivitet medfører, så

lenge den pågår, uberettigede og lovstridige tap for de sjøfolk, som Laila Rask og andre, som er medlemmer av FFFS eller folk som velger å være uorganisert, men som likevel og mot sin vilje blir trukket til Sjømannsforbundet i strid med Høyesteretts dom.

Den rettsstridende aktivitet medfører videre, så lenge den pågår, overhengende fare for løpende omdømmetap for Fellesforbundet for Sjøfolk, ved at en får et inntrykk av at selv en Høyesteretts dom kan dis- respekteres slik Sjømannsforbundet gjør.

Av denne grunn og hensett til den klare og uakseptable fremferd som Sjømannsforbundet bedriver, foreligger det åpenbart fare ved opphold. Begjæringen fremmes således for hurtigst mulig å stanse aktiviteten som Sjømannsforbundet ulovlig driver for derved å unngå betydelig merskade.

FFFS sine anførsler skal underbygges nedenfor.

## 2. PROSESSUALIA:

Begjæringen fremmes for Oslo tingrett som er saksøktes alminnelige verneting,

jf tvisteloven §§ 34-2 (1) første pkt. jf. 4-4 (3).

Det foreligger fare ved opphold i saken. Som nevnt medfører den bestående tilstand, så lenge den består, en overhengende fare for løpende tap av renommé hos FFFS og uberettiget tap av penger for FFFS sine medlemmer.

At det er fare for opphold, påvirker beviskrav, jf. tvisteloven § 34-2 (2). Videre åpner det for at midlertidig forføyning kan besluttes uten forhandling, jf. § 32-7(2).

I lys av den prekære situasjonen og den klare mangel på respekt for Høyesterett sin avgjørelse som foreligger i saken, kreves det her avgjørelses uten muntlige forhandling.

## 3 .NÆRMERE OM FAKTUM OG OGSÅ OM DEN SENERE UTVIKLING ETTER HØYESTERETTSDOMMEN AV 24 NOVEMBER. 2008.

Samtlige nordiske land (Finland, Sverige, Danmark, Norge og Island), har gjennom en årrekke praktisert en ordning hvor en rekke store fagforbund har innkrevd en såkalt tvungen tariffavgift.

Ordningen med tvungne avgifter, kan beskrives slik at den som ikke er organisert i den arbeidstakerorganisasjonen som har fremforhandlet en tariffavtale, likevel er pålagt å betale en særskilt avgift til det forbund han ikke er medlem av.

Den internasjonale betegnelsen på denne ordningen, er ”closed shop” Dette genererer store beløp for det forbund som krever beløpet. LO sitt medlemsforbund, Norsk Sjømannsforbund, har etter sigende krevd inn over 30 millioner kroner årlig som følge av denne ordningen som ble erklært ugyldig av Høyesterett i november 2008.

Siden 2006, har det vært en rekke rettsavgjørelser om denne ordningen, og samtlige avgjørelser har slått fast at en slik ordning strider mot de grunnleggende menneskerettigheter. Det har vært fire sentrale avgjørelser på dette feltet siden 2006, henholdsvis mot Danmark i 2006, Sverige i 2007, Norge i 2008 og Island i 2010.

I saken mellom Sørensen og Rasmussen v. Danmark fra 2006, slo Den europeiske menneskerettighetsdomstol fast at de lukkede tariffavtaler som det danske LO



Illfoto: Odfjel.com

# Bow Spring



benyttet seg av, var i strid med EMK artikkel 11.

Dommen mot Danmark slo fast at særskilte bestemmelser som krav til fagforeningsmedlemskap som betingelse for å bli ansatt og for å unngå å miste sitt stillingsvern, var i strid med fagforeningsfriheten under EMK artikkel 11. Etter dommen, har Danmark sluttet med såkalte "closed shop" ordninger.

I 2007 ble Sverige enstemmig dømt i Den europeiske menneskerettsdomstol i den såkalte "Evaldsson- saken" Dommen innebar at staten Sverige hadde krenket artikkel 1 til protokoll 1, som beskytter eiendomsretten. Krenkelsen bestod i at staten hadde tillatt Byggnadsarbeidareforbundet gjennom en kollektivavtale med Sveriges Byggindustrier, å ta en avgift fra uorganiserte arbeidere. Avgiften var i følge domstolen ikke transparent.

Arbeidstakerne som var pålagt å betale denne avgiften, kunne derfor ikke identifisere hva de faktisk hadde betalt for og avgiften kunne derfor heller ikke rettfærdiggjøres.

I november 2008, avsa Høyesterett dom som nevnt over. LO og Norsk Sjømannsforbund sin praksis med tvungen tariffavgift for norske og utenlandske sjøfolk, en praksis som har blitt praktisert i over 30 år, ble underkjent.

I 2010 falt det også en dom i Strasbourg, hvor Island enstemmig ble dømt for å ha krenket EMK artikkel 11.

Klageren var en byggmester og medlem av Master Builders Association på Island.

I henhold til Industriavgiftsloven fra 1993, var han forpliktet til å betale en avgift, den såkalte "Industry Charge", til Federation af islandske Industrier.

Denne organisasjonen var klageren ikke medlem av Strasbourg fant det klart at en slik tvungen praksis falt inn under EMK artikkel 11. Spørsmålet da var om det var nødvendig i et demokratisk samfunn å pålegge denne type avgift.

Domstolen fant at klagerens foreningsfrihet var krenket fordi det ikke var nødvendig i et demokratisk samfunn å pålegge ham denne avgiften.

Saken har klare paralleller til "Sjømannsforbundssaken" og viser at Norge ville ha blitt dømt for krenkelser av EMK artikkel 11 i Strasbourg, om ikke saken hadde blitt vunnet i Høyesterett.

#### 4. RETSLIGE ANFØRSLER:

Grunnvilkårene for midlertidig forføyning er oppfylt.

Grunnvilkårene for midlertidig forføyning fremgår av tvisteloven § 32-1 (3): Saksøker må ha et krav og det må foreligge sikringsgrunn.

Begge vilkår er anført i denne sak med basis i Høyesteretts dom.

Hva gjelder sikringsgrunn gjøres det gjeldende at saksøkte sin atferd åpenbart gjør det nødvendig med en midlertidig forføyning for å avverge skade eller ulempe, jf. tvisteloven § 34-1 nr. 1. (b).

Det vises i den forbindelse til den normen som Høyesterett har lagt til grunn ved anvendelsen av det anførte sikringskriteriet, jf. bla Rt 2002 s. 108 der kjære-

målsutvalget slår fast at bokstav b (i den tilsvarende bestemmelsen i tvangsfullbyrdelsesloven § 15-2) åpnet for:

«en sammensatt vurdering av hvor viktig det omtvistede rettsforhold er for saksøkeren, hvor stort behov saksøkeren har formidletidig forføyning, hvor inn- gripende en midlertidig forføyning vil være saksøktes adferd mv.»

I lys av ovennevnte kan det ikke herske tvil om at vurderingen her må slå ut i favør av saksøkerne. Hva er poenget med å ha Høyesterettsdommer om ikke de etterlevs?

#### 5. PÅSTAND

Det legges ned slik

#### PÅSTAND:

1. Sjømannsforbundet forbyr å trekke tariffavgift fra Laila Rask.
2. Laila Rask og FFFS tilkjennes saksens omkostninger med kr 18 000,- for utarbeidelse av denne begjæring.

Avslutningsvis vil FFFS presisere at de har vært bistått av advokat(er) ved å skrive denne begjæring og vil også om muntlige forhandlinger finner sted, la seg representere ved advokat.

Bergen, den 13.9.2011  
Fellesforbundet for Sjøfolk

Leif R. Vervik



# Her er skrivet/avtalen NSF og de to andre forbundene mener står over Norsk lov

**LO/NSF forfatter et skriv og implementerer NSOF og DNMF i samme slengen og legaliserer sine egne ulovligheter.**

24. november 2008 sa Høyesterett hva de mente om praksisen til de tre andre sjømannsforbundene. Vi skal ikke dvele så mye mer med det her, bare fastslå at Høyesterett stemplet praksisen som ulovlig. Så til dagens praksis, har den blitt endret? NEI.

Bryr de andre forbundene seg om dommen i Norges høyeste rettsinstans? Her er også svaret NEI.

Under er svaret (i kursiv) et av våre medlemmer fikk fra NSF, da vedkommende forlangte å få tilbakebetalt urettmessig tvangstrukne penger.

*Hei,  
Viser til mail ang tilbakebetaling av tariffavgift.*

*Du står ikke som medlem av Norsk Sjømannsforbund.*

*Trekk av tariffavgift er i henhold til § 13 i Hovedavtalen mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund. Dersom du ikke har reservert deg, kan vi ikke imøtekomme ditt krav om tilbakebetaling. Vi regner denne mailen som skriftelig reservasjon.*

(Denne mailen regner de som reservasjon! Da har vel vedkommende reservert seg, og tilbakebetaling kan skje?).

*Med vennlig hilsen  
Mette Aas  
Norsk Sjømannsforbund  
Medlemsservice*

Under kan man lese avtalen (i kursiv)

som i deres øyne står over dommen i Høyesterett.

*13.1 Felleserklæring  
Med bakgrunn i de spesielle problemer av administrativ art som Norsk Sjømannsforbund har som følge av at sjømennene er fordelt på flere tusen arbeidsplasser utenfor landet, og som følge av at besetningen på de enkelte fartøyer er gjenstand for store utskiftninger er partene enig om følgende avtale.*

Som man kan lese rettferdiggjør NSF tvangstrekket med at ikke alle aktive sjøfolk er på den samme skuta. Siden det ikke er tilfelle, og at sjøfolkene i tillegg er så frekke at de til og med driver og mønstrer både av og på, er de nødt til å få andre med på å foreta tvangstrekk. Derfor felleserklæringen, de er ikke alene om dette, de to andre forbundene er også med på bedrageriet.

Ønsker man medlemskap i et forbund skal man personlig melde seg inn og frivillig betale det det koster, ikke som NSF og de to andre praktiserer: Alle skal betale helt til de reserverer seg mot det.  
13.2 Omfang.

*Alle rederier tilsluttet NR og som omfattes av tariffavtale mellom LO/NSF og NR trekker arbeidstakere som tjenestegjør innenfor NSF's tariffområde eller er medlem i NSF en avgift til NSF, tilsvarende den til en hver tid gjeldende kontingent. Trekket innbetales til:*

Under er et utdrag fra Høyesterettsdommen, som spesielt uttaler seg om praksisen NSF bedriver/har bedrevet. Slik premiss 56 beskriver det er det ikke mulig å misforstå.

(56) Den tariffavgift som de ankende parter blir avkrevd, tilsvarende medlemskontingenten i Norsk Sjømannsforbund. Avgiften blir ikke holdt atskilt fra forbundets øvrige inntekter, og det

er ikke mulig å etterprøve hvorvidt avgiften bare blir brukt til å kontrollere at arbeidstakere som ikke er organisert i Norsk Sjømannsforbund, får tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. **Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid.** Det er fagforeningen som må sørge for å legge opp regnskapene slik at det er mulig å foreta den nødvendige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. **På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter er blitt avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget til å motta denne.**

At omfanget av en slik avtale er som beskrevet, bør ingen undre seg over. Vi vet jo at sjøfolk er vanskelige å nå, og på toppen av det hele er de spredt over hele verden. Siden de heller ikke vet hvem som er medlem eller ikke, er det selvsagt lettere å trekke alle. Men selv da blir det for mye arbeid for de enkelte organisasjonene, de må ha en felles mottaksentral, som fordeler pengene inklusiv forsikringspremie for innbo, alt etter hvor pengene «hører» hjemme. Er man medlem er det greit, er man ikke medlem er også det helt greit, man blir trukket det samme beløpet uansett.

*Sjømannsorganisasjonenes Fellessentral  
Postboks 232 Sentrum  
0103 Oslo  
Bankgiro nr.: 6027.05.13312  
Postgiro nr.: 0813.27.33806  
Trekket foretas så lenge tjenesteforholdet består, også i feriefritid og sykelønnsperiode etter at tjenesteforholdet til rederiet er opphørt.*

*Trekklistene som følger innbetalingene skal inneholde opplysninger som NSF ber om i forhold til medlemssystem, så som navn, adresse, personnr., båt ,rederi og avtaleområde. De rederier som har mulighet skal/kan sende disse listene*

elektronisk til Sjømannsorganisasjonenes Fellessentral.

Avtalen LO/NSF- NR sier også litt om eierforholdet til den enkelte sjømann, og hvor lenge han/hun skal frastjeles penger, om man ikke selv har meldt seg inn i nevnte forbund. Ferie, fritid og sykkelønns-perioder, det betyr ingenting, NSF skal ha «sine» penger. Tenker de på noe annet enn penger?

### 13.3 Medlemsskap

Trekk av slik avgift medfører ikke at sjømannen automatisk blir medlem av NSF. Medlemskap i NSF omfatter bare de som er medlemmer av forbundet eller senere melder seg inn i forbundet.

For medlemmer av NSF er trekket å anse som kontingenttrekk.

Avtalen sier også litt om hvilke rettigheter som følger med, ved at man ulovlig blir fratatt pengene sine. Man har, som beskrevet, ingen rettigheter. Man har heller ikke rett til å beholde sine egne penger, pengene skal forbundene ha. Slik mener de at de skal klare å tvinge alle inn i flokken, men det skal det bli en slutt på.

Brev om midlertidig forføyning er allerede sendt til Tingretten i Oslo, Oslo Byfogdembete og Norsk Høyesterett.

### 13.4 Reservasjon

*Dersom en sjømann ikke ønsker å bli trukket for nevnte avgift, må vedkommende gi reder/oppgjørskontor skriftlig erklæring om reservasjon. Reservasjons-erklæringen følger oppgjørslistene til Sjømannsorganisasjonenes Fellessentral.*

*Tillitsvalgt kan få opplyst hos rederi/oppgjørskontor hvem som har betalt.*

Dette er å snu tingene helt på hodet, de seilende skal reservere seg for å slippe å bli ulovlig trukket for penger. Ikke har de kjøpt noe, ikke har de bestilt noe, men reservere seg må de. Ellers stikker de, som i utgangspunktet skal beskytte dem, av med pengene deres. I tillegg til dette har også den stedlige tillitsmann krav på å vite hvem som ikke har betalt forbundet, penger de rett og slett ikke har krav på. Dette minner ganske mye om hvordan situasjonen var i Øst-Europa for ikke så lenge siden. Dette er ikke forbudt bare i Norge men også i resten av Europa. Etter at dommen i Høyesterett falt, har også EMD sagt at det er ulovlig. Siste gang de sa det var det mot Island i 2010.

Om de andre forbundene hadde opptrådt ærlig og redelig, hadde de anstrengt seg for å få inntekter på en helt annen måte. De hadde sørget for å opptre slik at folk ville melde seg inn til dem. Nå føler sjøfolkene at de er redusert til melkekyr for organisasjonene, rettferdiggjort av en avtale som går på tvers av norske og internasjonale lover.

### 13.5 Ansvar for feil trekk

*Partene er enige om at det ikke foreligger noe økonomisk ansvar for NR, rederiene, eller noen som er ansatt i disse, for kontingentbeløp som på grunn av feil eller misforståelser måtte være forsømt trukket.*

Det er godt å se hvor storsinnet NSF kan være, om de bare legger litt godvilje til. De tilgir rederiet som trekker og betaler inn pengene, om det begås noen feil. Det er rett og slett rørende storsinnet. Forklaringen på hvorfor NSF stjeler dine penger, som du nettopp har lest (i kursiv), avsluttes paradoksalt nok med..

*Med vennlig hilsen*

*Mette Aas*

*Norsk Sjømannsforbund  
Medlemsservice*

Illfoto: Farstad Shipping



Far Scout og Far Sapphire



# KNEFALL

# FOR PIRATENE

Nå har regjeringen tenkt lenge nok, de har toet sine hender og latt piratene overta kontrollen. Når regjeringen nå tillater våpenbruk på norskeide/flaggede skip i piratutsatte farvann, har de gitt ansvaret fra seg, men ikke fjernet problemet.

FN har gjennom resolusjon nr. 1851 åpnet for internasjonal intervensjon i Somalia, men den norske regjering, sammen med resten av verdens skipsfartsnasjoner, vegrer seg for å ta ondet ved roten. I stedet for å fjerne problemet en gang for alle, lar de heller piratene få utspillet. Det er som å pisse i bukka en vinterdag for å holde varmen. Se vedlagte link for mer: <http://turl.no/gyu>

En konsekvens av den norske regjeringens bestemmelse, er at de fartøyene som ikke har råd til væpnede vakter, ombord blir utvalgte mål for piratene, og folkene om bord får en enda tøffere hverdag. Norge og skipsfartsnæringen kvitter seg ikke med problemet, de sky-

ver det foran seg og overlater ansvaret til andre og svakere grupper. Det blir som i eventyret om de tre bukkene Bruse, ikke ta meg - ta heller...

20.06.11 skrev organisasjonen Save Our Sea farers (SOS) at i løpet av de siste fire årene er 62 sjøfolk drept av pirater. Vil vi at disse drapene skal fortsette? Har ikke det internasjonale samfunnet mer rygg-rad enn at de overlater problemet til de som ikke har råd til å betale for vakt hold om bord i skipene sine?

Er det bare rike rederier som skal få lov til å føle trygghet for sine skip og ansatte, mot uvesenet i Adenbukta og det Indiske hav?

FFFS mener at det Norge nå må gjøre er å gå i spissen for at det internasjonale samfunnet gjør en grunnleggende og fundamental endring i Somalia. Vi må intervensere i FNs regi, bygge opp igjen den nasjonale strukturen med regjering, forsvar, politi, skoler og et sosialvesen som fungerer. Fjern piratvirksomheten en gang for alle, vi vet det virker.

USAs første krig på fremmed jord, i 1801, var krigen mot nordafrikanske pirater, den førte til piratstopp for alltid, fra Nord Afrika- i Middelhavet.

LRV





# Do you speak English? Oh jes very plees

Linjen over er ikke bare fleip, men er den virkeligheten mange sjøfolk møter hver dag. Problemet er kollegaer som ikke kan det de er pålagt, nemlig å kunne kommunisere eller gjøre seg forstått på engelsk.

En kaptein fortalte meg for flere år siden, om et besøk fra skipskontrollen. Båten lå i Sør-Amerika, kontrolløren gjorde unna nesten alle sakene han var pålagt, men da det kom til språktest, ba han kapteinen selv om å foreta den, fordi kontrolløren selv hadde for dårlig tid. Det kapteinen sa til meg var at kontrolløren var klar over problemene med manglende engelskkunnskaper hos mange av dem ombord, men ville ikke gjøre noe med det. Som man forstår er ikke dette et problem av ny dato, og vi får stadig vekk rapporter om problemstillingen. Språkproblemer er kommet for å bli. Det

er ikke på grunn av at det ikke finnes språkkyndige mennesker å ansette, men de koster sikkert mer. Med andre ord er dette et resultat av sosial dumping. I og med at det ansettes flere og flere mannskaper med svært mangelfulle kommunikasjonsmuligheter, utgjør de også en større og større risiko. Som man kan lese på sidene til PETRO.NO skjer det også innen oljeindustrien på plattformer og rigger.

*Livsfarlige språkproblemer på sokkelen*  
*Innleid, utenlandsk arbeidskraft har inntatt offshore- installasjonene og norsk sokkel, og manglende språkkunnskap skaper livsfarlige situasjoner.*  
*(<http://turl.no/hep>) Ifølge rammeforskriften for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel skal "norsk språk brukes i størst mulig grad i petroleumsvirksomheten. Andre språk kan brukes dersom det er nødvendig eller rimelig for å gjennomføre petroleumsvirksomheten, og det ikke går på bekostning av sikkerheten."*

*Dette er endret fra det tidligere "norsk språk bør brukes", for å synliggjøre*

*viktigheten av å kommunisere med norsk fortrinnsvis.* (sakset fra: Oilinfo.)

Som man kan se er det langt fra liv og lære til dagens håndheving av rammeforskriften. Skal vi ha en troverdig sikkerhet offshore, og innen skipsfarten, må man kunne gjøre seg forstått. Som sagt får vi stadig henvendelser om dette problemet fra kapteiner og andre som ønsker forandringer, men som føler seg usikre på hvordan rederiet stiller seg, og om de blir med på å fronte problemet.

Vi som ønsker å løfte problemet opp og frem i lyset, forstår godt dilemmaet «rapportørene» befinner seg i, vi har selv den samme erfaringen, både fra offshore og sjøen. Vårt problem er at vi ikke kan ta det opp på vegne av NN, men vi trenger en som er villig til å stå frem - da kan vi ta tak i saken og gjøre noe. Er vi heldige, blir stykket lest av en eller annen ansvarsfull stortingspolitikker, da kan noe skje. Problemer som har vært omtalt i Dråpen tidligere har, ved flere anledninger, blitt tatt opp i Stortinget. Vi får bare håpe at det blir gjort denne gangen også.  
LRV



Illfoto; Statoil / Hydro

Arctic Princess

# Hvem er gud?



Illfoto: BW Gas

## Det er meg og kalenderen som holder rede på dager uten uhell, hevder enkelte kapteiner.

Er du så uheldig at du skader deg og kalenderen på skottet har passert mer enn «veldig mange dager» uten uhell, har du et problem. I alle fall ble det et problem for et av våre medlemmer. Skaden han pådro seg skulle ikke registreres som yrkesskade, men bortforklares. Man skulle ikke tro at dette er en virke-

lig hendelse, men det er det. For ikke lenge siden ble en av våre medlemmer utsatt for et arbeidsuhell om bord, noe som kan skje den beste. Problemet var bare at kalenderen som teller skadefrie dager hadde kommet opp i mer enn gjennomsnittet i skadefrie dager. Det kunne man selvsagt ikke ødelegge, i følge skipperen. Det verste er at kapteinen fikk mannskapssjefen i rederiet med seg på denne galskapen.

Det var viktigere å ha mange «friske dager» i lysende tall på skottet, enn å hjelpe en som hadde skadet seg under

arbeid på dekk. Dette førte selvsagt til at alle legereregninger og behandlingskostnader falt på stakkaren som ikke fikk loggført at han var skadet under arbeid. Det var viktigere for kapteinen og rederiet å ha mange skadefrie dager å vise oppdragsgiver enn å ta vare på sin egen ansatt. Dette er både skammelig og ulovlig behandling av en ansatt. Personlig er jeg glad for at jeg har sluppet unna slike kapteiner og mannskapssjefer.

LRV

# Har FFFS skremt ministeren?

**Finansministeren fant ut i siste liten at han ikke kunne diktere FFFS, men da satte staten i gang med å vise muskler.**

Som de fleste sikkert har fått med seg har FFFS en sak gående mot Finansdepartementet. Saken dreier som vi skal ha demokrati her i landet eller ikke. Finansministeren hevder nemlig at sjøfolk som er organisert i for eksempel NSF skal ha lov til å trekke kontingentutgiftene fra på skatten, men sjøfolk i FFFS ikke skal ha samme fordelene.

Etter at dommeren først hadde sagt at Sigbjørn Johnsen skulle stille som vitne, kom kontraordren etter en ukes behandling av retten – og etter at vi fikk beskjed om at saken var utsatt. Finansministeren slapp å stille, staten brukte alle ”prokuratortriks” i boken for å hindre FFFS i legge fram et av sine bevis - altså Johnsens vitnemål. I tillegg stiller FFFS seg undrende til at den erfarne dommeren ble byttet ut med en dommerfullmektig. Regjeringsadvokaten hadde tidligere prøvd seg med unnskyldninger for å la finansministeren slippe å vitne i saken, de prøvde på mange forskjellige måter, men dommeren var prinsippfast og sto på sitt. Finansministeren som selv var skyld i saken, sa på Stortinget at de sjøfolkene som var medlemmer i FFFS, og som ønsket å skrive kontingenten av på skatten, bare kunne melde seg inn i NSF/LO.

Videre påsto han at det ikke var bruk for FFFS. FFFS var for lite sosialt opptatt, i følge Johnsen. Han hadde tydeligvis ikke fått med seg at i løpet av tre år hadde vi hatt like mange saker oppe i Høyesterett - vi har skrevet norsk rettshistorie på vegne av våre medlemmer. Vi har til og med vunnet over forbundet han mener er det beste for sjøfolk,



Foto: Arbeiderpartiet.no

nemlig NSF. Forbundet som er dømt for uberettiget (les stjålet) å ha forsynt seg av ikkemedlemmenes penger. Når en minister fra et bestemt parti uttaler seg på en slik måte er han ikke nøytral i forhold til bestemmelsen om fri fagforbundstilhørighet, og menneskerettighetene. Tvert i mot står han på for LO/NSF, som er erklærte AP støtter. Han bruker økonomisk premiering for å lokke annerledestenkende inn i hans foretrukne fold, mens FFFS medlemmer, og andre ikkemedlemmer i hans fortrukne forbund, skal tilsvarende straffes. En annen ting er at han forteller alle hvor lite han vet om fagorganisering til sjøs. Vi mener at finansministeren opptrer veldig arrogant i forhold til det å vitne i retten. Tidlig i juni fikk finansministeren vite at FFFS ville ha han som vitne, og i stedet for å akseptere, brukte han regjeringsadvokaten til å finne den ene unnskyldningen etter den andre, unnskyldninger for ikke å møte. Heldigvis, tenkte vi, så har vi fått en voksen dommer som forstår alvoret i saken. Han ble byttet ut!

Som alle som har seilt en stund vet, har underordnet personell tradisjonelt hatt sitt forbund, NSF. Maskinister og dekksoffiserer har også sine egne forbund, som det etablerte har godkjent for lenge siden, selv om det bare er to av de andre som er stiftet før skatteloven av 1977 kom. NSOF er stiftet en gang på midten av nittitallet, men har så vidt vi vet, ikke blitt forfulgt og blitt kalt for kjeltringer av den grunn. Dessuten har de tre forbundene en intern avtale om hvem som skal være organisert hvor (Grense-dragingsvedtaket av 1997).

(I dag er det ikke nødvendig å bli medlem i noen av de overfor nevnte forbund, nå har FFFS kommet på banen).

Like før Dråpen gikk i trykken, fikk vi ny dato for rettssaken, den kommer opp i Oslo Tingrett 6. desember, men det blir uten Sigbjørn Johnsen, han skaffet seg en «stan in» Så er det bevist igjen, at det er forskjell på kong Salomo og Jørgen Hattemaker

LRV



# Hvilke rettigheter har man dersom man skader seg på kurs?

## Er det så enkelt at man bare kan ta kontakt med Arbeidstilsynet?

I forbindelse med kursing på et havarivernsenter var et av våre medlemmer så uheldig at han skadet albuen.

Dette førte til sterke smerter, men ikke større enn at han fullførte kursets siste dag. Etter at han kom hjem ble smertene verre, og det ble så ille at han måtte oppsøke lege. Der ble det konstatert at han hadde slått seg så kraftig at han hadde fått såkalt "tennisalbue".

Vedkommende ble sykemeldt og tok selvsagt kontakt med rederiet og fortalte hva som hadde skjedd. Dette syntes selvfølgelig rederiet var trist, men de ville ikke godta at dette var en yrkesskade uten at NAV bekreftet at så var tilfelle. Han måtte være i stand til å bevise at han hadde skadet seg på kurset, noe som skulle vise seg å være lettere sagt enn gjort.

Han tok kontakt med havarivernsenteret og fortalte hva det gjaldt. Dessverre husket han ikke navnet på instruktøren, men han fortalte at han hadde skadet seg i forbindelse med i landstigning fra en MOB. Ledelsen ved senteret snakket med de aktuelle instruktørene, men ingen kunne huske episoden.

FFFS kontaktet, på vegne av vårt medlem, det lokale Arbeidstilsynet som kunne fortelle at de ikke hadde noe med skade på kursdeltakere å gjøre. Hadde en av de ansatte ved havarivernsenteret skadet seg, hadde det vært en oppgave for Arbeidstilsynet, men ikke når det er kursdeltakere som skader seg. Hvor merkelig opplysningen enn er, så er den riktig

Rederiet sier at de ikke har noe ansvar, det samme sier kursstedet og på top-

pen av det hele sier Arbeidstilsynet det samme. Hvordan skal man da kunne få registrert skaden som yrkesskade uten at man blir kjørt til sykehus umiddelbart, og politiet blir koblet inn i saken?

I dette tilfellet ble vedkommende skadet, men ønsket å fullføre kurset.

At rederiet stiller seg så avvisende til en av sine ansatte er forståelig, de følger bare regelverket. Det mangler heller ikke på legeerklæringer eller behandlingsdokumenter, så skaden kan bevises. Mannen som ble skadet, er ikke i første rekke ute etter erstatning fra rederiet, men han ønsker å få dekning for de faktiske utlegg han har for behandlingen av skaden, samt å få dokumentert at det er en yrkesskade han har vært utsatt for. Man vet jo ikke hva som kan skje i fremtiden.

Hvem har egentlig ansvar for liv og helse når man er på kurs, det vil vi gjerne vite?

LRV



*Advokatfirma Ræder holder til i sentrale og moderne lokaler i Oslo og har 70 ansatte. Våre advokater besitter bred erfaring og solid kompetanse innen alle forretningsjuridiske fagfelt.*



**Advokat Erik Råd Herlofsen har møterett for Høyesterett og bistår Fellesforbundet for sjøfolk, blant annet i saker om aldersdiskriminering av sjøfolk og i rettssaken mot staten om fradrag for fagforeningskontingent.**

Advokat/partner Erik Råd Herlofsen  
Telefon: 23 27 27 00 / 934 80 175  
E-post: erh@raeder.no

**Advokatfirma Ræder DA**

Henrik Ibsens gate 100 • Postboks 2944, Solli, NO-0230 Oslo  
Telefon: 23 27 27 00 • Telefaks: 23 27 27 01 • E-post: post@raeder.no • www.raeder.no



# FFFS må gå til rettssak for å få skattefradrag for innbetalt kontingent

**LO-organiserte derimot, kan lovlig trekke sin kontingent av på skatten, og ledelsen bruker innbetalt kontingent som om det var deres egne private midler.**

*16 millioner til de rødgrønne. Fagforbundet og Jan Davidsen blir opp like mye som Høyre og FrP til sammen har til rådighet.*

*Fagforbundets valgkampaktiviteter koster over 16 millioner kroner. Ap, SV og Sp får glede av pengene i sine valgkamper. Skriver Dagens Næringsliv b.la. 8. september.*

FFFS er for lite sosialt opptatt, sier finansminister Sigbjørn Johnsen, derfor nekter han oss skattefradrag på innbetalt kontingent. Om FFFS hadde vært sleipe nok, hadde vi selvsagt bidratt med noen kroner til Lo's valgkamp og fått skattefradraget med en gang. Problemet vårt er at vi ikke liker korrupsjon. Uærlighet var grunnen til at vi startet FFFS. Dere kan være sikre på en ting, vi skal klare å skaffe våre medlemmer skattefradrag på kontingenten på ærlige premisser.

*Den dyreste utgiftsposten er turneen til Åge Aleksandersen, som reiser land og strand rundt og spiller for Fagforbundet. Turneen koster åtte millioner kroner. (DN)*

8 Millioner kroner betalte Fagforbundet for at Åge Aleksandersen skulle synge på Ap's valgkampmøter. Vi håper derfor at Fagforbundets medlemmer er ihuga blodfans av Åge, slik at de fikk valuta for pengene, de har betalt inn til forbundet for at de skulle ivareta medlemmenes interesser.

Fagforbundets leder Jan Davidsen, sier videre at de brukte ytterligere 3 millioner kroner på avisreklamer. Samtidig påstår han at det er viktigere enn noen gang at demokratiet fungerer. Vi håper inderlig han har spurt alle medlemmene om lov til å bruke deres innbetalte kontingentpengene, til politisk aktivitet for de rødgrønne. Vi er nemlig ikke helt sikre på at alle Fagforbundets medlemmene stemmer rødgrønt, heller tvert i mot (se under). Om han ikke har innhentet slik tillatelse, gir vi ikke mye for hans demokrati.

«– Vi er i en situasjon der det fremstår som viktigere enn noen gang at demokratiet fungerer». Sier Davidsen videre, til avisen.

Under kan man lese en reaksjon, i DN, på fagforbundets bruk av medlemmenes penger.

Jeg tillater meg å bruke hele kommentaren, og håper på DN's tilgivelse.

Arg.

*Ser ut til at Fagforbundet ikke trenger skattefritak på sine medlemsavgifter. Einaste gjengen som slepp unna avgifter og sponser ei regjering som vil ha høgare skatter og avgifter. Det vert i alle tilfelle ikkje med mine pengar. I tillegg er gava til regjeringspartia ei bestilling som er konkret nok til at ei privatbedrift ville bli uthengt i media for utilbørlig påvirkning og melde for korrupsjon.*

**STEIK FOR EIN ARROGANT GJENG**

Hele saken kan leses på:  
<http://tinyurl.com/66bbnbn>

**LRV**





# Her er klagen over Norsk Høyesteretts dom 18. 02. 2010, 62 års saken, som vi har sendt til Den Europeiske Sosialpakten (Europarådet).

*Council of Europe  
Directorate general of Human Rights  
and Legal Affairs  
Directorate of Monitoring  
F-67075 Strasbourg Cedex.  
Oslo, 6. September 2011*

Saksansvarlig advokat:  
Erik Råd Herlofsen

KOLLEKTIV KLAGE:

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK  
(NORWEGIAN UNITED SEAMAN'S  
UNION) MOT NORGE (NORWAY)  
FOR BRUDD PÅ DEN REVIDERTE  
VERSJON AV SOSIALPAKTEN:  
ARTIKKEL 1, PARAGRAF 1 OG 2  
OG ARTIKKEL 24, ALENE ELLER  
SAMMEN MED IKKE-DISKRIMINE-  
RINGSBESTEMMELSEN I ARTIK-  
KEL E

## 1 FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Fellesforbundet for sjøfolk er en frittstående og politisk uavhengige fagforening som ble stiftet 21. oktober 2000, og er en alternativ fagforening til blant annet Norsk Sjømannsforbund.

Fellesforbundet for sjøfolk har i en årrekke bistått sine medlemmer overfor deres respektive arbeidsgivere/rederier i forhold til ulike arbeids- og tariffrettslige spørsmål, herunder spørsmål om lønn, arbeidstid, oppsigelser, reiseogdeltjølser, øvre aldersgrenser etc.

Mer informasjon om forbundet finnes på [www.fffs.no](http://www.fffs.no).

## 2 NORGE

Den europeiske sosialpakt ble vedtatt av Europarådet i 1961. Den trådte i kraft for Norges del

26. februar 1965. Europarådet undertegnet i 1996 en revidert versjon av sosialpakten. Den reviderte sosialpakt trådte i kraft for Norges del 1. juli 2001.

## 3 KORT OM KLAGENS BAKGRUNN - ALDERSDISKRIMINERING

Den norske sjømannslov  
(LOV-1975-05-30-18)

§ 19. Vern mot usaklig oppsigelse.

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

(6. ledd:)

Oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha saklig grunn. Det



er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år.

Nevnte lovtekst innebærer at norske sjøfolk kan sies opp uten saklig grunn ved fylte 62 år. Dette prinsipp ble stadfestet av Norges Høyesterett 18. februar 2010 (Rt 2010-202).

Fellesforbundet for sjøfolk ønsker at Den europeiske komite for sosiale rettigheter skal bekrefte at den norske sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd, hvoretter sjømenn kan sies opp utelukkende begrundet i at man er fylt 62 år, strider mot grunnleggende rettigheter fastslått i Den europeiske sosialpakt.

Det fremgår av Del V artikkel E at rettighetene fastsatt i pakten skal være sikret uten diskriminering på noe grunnlag "så som rase, hudfarge, kjønn, språk, religion, politisk eller annen oppfatning, nasjonal herkomst eller sosial opprinnelse, helse, tilknytning til en nasjonal minoritet, fødsel eller annen status." Det er i en rekke internasjonale avgjørelser, blant annet fra EMD, fastslått at diskriminerings-grunnlaget; alder, omfattes av begrepet "annen status".

Pakten artikkel 1 pkt. 1 og 2 har følgende ordlyd:

Retten til arbeid

For å sikre en effektiv gjennomføring av retten til arbeid forplikter partene seg til

1. å godta som et av sine grunnleggende mål og plikter å oppnå og opprettholde et så høyt og stabilt sysselsetningsnivå som mulig, med sikte på å oppnå full sysselsetting,
2. å verne effektivt arbeidstakerens rett til å tjene til sitt underhold i et yrke han eller hun frivillig har valgt,

Videre følger det av artikkel 24 følgende:

Rett til vern i saker som gjelder avslutning av ansettelsesforhold

For å sikre en effektiv gjennomføring av arbeidstakeres rett til vern i saker som gjelder avslutning av ansettelsesforhold, plikter partene seg til å anerkjenne

- A alle arbeidstakeres rett til ikke å få sitt ansettelsesforhold avsluttet uten

gyldige grunner for dette knyttet til deres arbeidsevne eller opptreden eller basert på foretakets, virksomhetens eller tjenestens operative krav,

Fellesforbundet for sjøfolk mener at den norske sjømannslovens øvre aldersgrense på 62 år i realiteten innebærer et usaklig yrkesforbud og er derved en diskriminerende inndragelse av sjøfolks rett til å utøve sjømannsyret.

Bortfall av stillingsvern ved fylte 62 år er direkte diskriminerende og har ingen saklig begrunnelse, verken hensett til helse- eller sikkerhetsmessige hensyn. Det vises til at alle sjømenn over 50 år må gjennomgå en årlig utvidet helse-sjekk for å kunne fortsette å arbeide til sjøs og det er ikke påvist noe saklig grunnlag for å anta at en sjømanns helsemessige situasjon endrer seg ved fylte 62 år.

Det foreligger således en forskjellsbehandling basert på alder som er uten noen objektiv og rimelig begrunnelse, jf vedlegg til Den europeiske sosialpakt (revidert) Del V artikkel E.



**BOW SUMMER**

#### 4 NORGES HØYESTERETTSDOM AV 18. FEBRUAR 2010 (RT 2010-202)

Arne Eikhaugen ble ansatt som elektriker i rederiet Nye Kystlink AS 23. august 2006. Eikhaugen ble ansatt på fergen Pride of Telemark som gikk ruten Langesund (Norge) – Strømstad (Sverige) – Hirtshals (Danmark).

Den 14. mars 2008 ble Arne Eikhaugen oppsagt fra sin faste stilling, utelukkende begrunnet i at han var fylt 62 år. Rederiet viste til at den norske sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd, som angir at det alminnelige oppsigelsesvernet bortfaller ved fylte 62 år dersom sjømannen samtidig har rett til sjømannspensjon, ga rederiet rett til å si opp Eikhaugen.

Arne Eikhaugen mente oppsigelsen var i strid med aldersdiskrimineringsforbudet og aksepterte ikke oppsigelsen og det ble, med støtte fra partshjelper Fellesforbundet for sjøfolk, tatt ut stevning for Nedre telemark tingrett 9. mai 2008 (første instans). Nedre Telemark tingrett frifant rederiet den 8. september 2008 og tilkjente rederiet saksomkostninger. Dommen ble påanket og Agder lagmannsrett (2. instans) avsa dom den 24. juni 2009, med det resultatet at anken fra Arne Eikhaugen ble forkastet med dissens. Ingen av partene ble tilkjent saksomkostninger.

Dommen ble påanket til Norges Høyesterett (3. instans), som ved dom avsagt den

18. februar 2010 forkastet anken med dissens (4 – 1). Ingen av partene ble tilkjent saksomkostninger.

Flertallet kom til at når lovgiver i 2007

implementerte EUs antidiskrimineringsdirektiv 2000/78 EF i den norske sjømannsloven, og samtidig beholdt en øvre aldersgrense på 62 år, så måtte det legges til grunn at lovgiver hadde vurdert aldersgrensen og konkludert med at denne ikke var i strid med diskrimineringsforbudet.

Mindretallet var uenig i dette synspunkt og presiserte at domstolene må påse at det foreligger et tilstrekkelig oppdatert og aktuelt grunnlag for forskjellsbehandlingen. "Forskjellsbehandling som ikke lenger er nødvendig eller forholdsmessig, bør ikke lovlig kunne opprettholdes under henvisning til fortidens behov." Da lovgiver i 2007 kun hadde gitt en "svært kort, generell og overfladisk" vurdering av behovet for en 62-års grense for sjømenn, konkluderte mindretallet med at ikke foreligger "noe tilfredsstillende grunnlag for å kunne konkludere med at aldersgrensen også i dag tjener legitime hensyn, og er egnet, nødvendig og forholdsmessig."

Høyesterett vurderte dessuten om sjømannslovens 62-års grense kunne anses for å være i strid med EMK artikkel 14, men konkluderte med at når det ikke kunne ses å foreligge relevant praksis fra Den europeiske menneskerettsdomstol, kunne ikke angjeldende bestemmelse anvendes i forhold til norsk intern rett. Fellesforbundet for sjøfolk mener at eksempelet viser at den norske lovgivning strider mot Den europeiske sosialpakt og ber derfor Den europeiske komite for sosiale rettigheter behandle saken.

#### 5 ANFØRSLER

Det er et grunnleggende arbeidsrettslig prinsipp at enhver oppsigelse av et

ansettelsesforhold skal ha en saklig begrunnelse. Når den norske sjømannslov fastslår at enhver sjømann som har fylt 62 år og som er berettiget til sjømannspensjon, ikke lenger har noe alminnelig oppsigelsesvern, strider dette mot Den europeiske sosialpakt artikkel 1 pkt. 1 og 2 og artikkel 24, og da særlig sett i sammenheng med diskrimineringsforbudet i Del V artikkel E.

Bortfall av stillingsvern ved fylte 62 år for norske sjømenn er en særnorsk foreldet ordning som ble innført etter 2. verdenskrig som en konsekvens av at det den gang ble innført en egen sjømannspensjonsordning. Dette innebærer at norske sjømenn forskjellsbehandles utelukkende begrunnet i oppnådd alder.

I tiden etter at loven ble innført er den norske levealder øket med ca. 10 år (for nyfødte), samtidig som eldre arbeidstakere har fått vesentlig bedret helse. I tillegg er det et stort behov for sjøfolk og arbeid på skip er blitt vesentlig sikrere, forbedret og forenklet.

Dersom en norsk sjømann hadde arbeidet på et danskregistrert skip, ville han hatt et alminnelig stillingsvern til fylte 70 år. Det vises dessuten til at langt mer krevende stillinger i Norge, eksempelvis som pilot eller oljearbeider, opererer med en øvre aldersgrense på 65 år.

Dersom Den europeiske komite for sosiale rettigheter ønsker nærmere opplysninger ber jeg om å bli kontaktet.

*Med vennlig hilsen  
Erik Råd Herlofsen  
Advokat/partner*



# Det er godt å se at vi ikke er alene

Det som andre nå kommer med har vi skrevet om i Dråpen for lenge siden

**Ønsket om å få mer gods på kjøp skrev vi om så sent som i de to siste utgavene av Dråpen, hvor vi også påpeker det faktum at om vi får mer gods over på kjøp, vil vi også spare mange menneskeliv.**

Miljø og menneskeliv spart, og flere arbeidsplasser sikret, med andre ord bare fordeler med å tenke litt andreledes. Tar vi ikke helt feil, ville omkostningene også gått kraftig ned. Med andre ord, bare fordeler. I så henseende er det hyggelig å se at regjeringen kutter i kystavgiften i statsbudsjettet for 2012.

I 2010 var kystavgiften på til sammen kr. 116 millioner, med det kommende kuttet vil reduksjonen bli 83 millioner kroner, kan Stavanger Aftenblad fortelle.

*Kystavgiften innkreves i medhold av forskrift av 21. april 1995 om kystgebyr. Budsjettet inntekt for 2011 er NOK 62 820 000,-. Budsjettet tilsvarende 20 % av budsjetterte driftskostnader og investeringer for navigasjonsinstallasjoner (fyr og merker).*

Les mer om kystverkets begrunnelse på: (<http://tinyurl.com/3kob4mn>).

Nå når de ser at det har gått tilbake med kystflåten, kutter de i «avgiftene». 80 % mer en det koster i 2011 å vedlikeholde fyr og merker, dette kaller de en

rettferdig avgift. I 2010 var avgiften på hele 116 millioner kroner. Med loven i hånd har de i mange år inndrevet en avgift som ikke sto i stil til det den skulle dekke. Samtidig har de også krevd inn Losavgift, som også delvis har gått til de samme oppgavene.

Er det noen som ikke forstår at det er vanskelig å drive kystfart på kysten? Jo større båt jo høyere avgift. Den er beregnet på fartøyets brutto tonnasje (BT). Det er lett å forstå at det ikke er morsomt å bygge skip for kysttrafikk. Man arbeider og sliter døgnet på tamt, og den som virkelig tjener penger på slitet, er en allerede styrtrik stat. Det er på tide at både kyst og losavgiften får en skikkelig gjennomgang, slik at de ikke fremstår som bunn urettferdige.



M/S Kronprins Harald





# Hvor er ærligheten og moralen?

**Kan rederne gjøre hva de vil med norske sjøfolk, eller ser det bare slik ut?**

*-50 ekstra mennesker i kosten uten noen form for kompensasjon.*

*-Mannskaper hyres gjennom Singapore selskap for å spare skatt.*

*-Trippelhyrene som er innbakt i avtalene, hvor blir de av når man står lenge over tiden?*

*-Mannskaper sendes verden rundt på de trangeste flysetene.*

*-Oppsigelsesvern ved sykdom i bare seks mnd. På land er det samme 12 mnd.*

Dette er bare noen få eksempler på hvordan sjøfolk blir behandlet. Hva er grunnen til at sjøfolk blir så dårlig behandlet?

Er det på grunn av at vi, som sjøfolk, har gjort rederstanden til noen av klodens rikeste mennesker? Tar grådigheten aldri slutt?

Hvor mye må enkelte redere ha før de har fått nok?

Det må være slitsomt og hele tiden å lete etter de billigste og fattigste menneskene i verden for å få dem til å arbeide for seg. De fattige er vant til at de ikke har noen rettigheter, derfor er de også lettest å kontrollere. De er også vant til at når kapitalen snakker holder de fattigste kjeft. Er det virkelig slik vi vil ha det?

Hvem er tilretteleggerne for slike kyniske redere (det er heldigvis ikke alle redere som oppfører seg slik). Tilretteleggerne levner vi liten ære, de er mer kyniske enn rederne de springer ærend for. Betyr pengene så mye at mannskapene det dreier seg om er blitt betydningsløse?

Vi vet at tilretteleggerne reiser verden rundt og evaluerer sjøfolk, selvfølgelig mot god betaling. India, Kina, Vietnam, Filipinene og tidligere Øst-Europa er alle eksempler på hvor tilretteleggerne har vært og gjort sine hoser grønne for fattige og arbeidsløse sjøfolk, hvor de legger alt til rette for rederne. Hvor skal de

hen neste gang? Kan det være Mongolia?

Etter det vi har hørt har Mongolia fått sitt eget skipsregister i Singapore. Hyrer man mannskaper derifra, får man i alle fall ekte og billige høylandsmatroses, og bonusen blir som før, sparte hyreutgifter og mer penger på bok. Man vet også at det er tillatt å mønstre mannskapene på sine hjemlands tariffen.

Hva med å slippe til litt moral inn i den store pengebingen. Hvorfor ikke begynne å tenke på norske sjøfolk, sikkerhet, arbeidsplasser, lokalmiljøet? Gi noe tilbake til det samfunnet de tydeligvis liker, ikke bare å samle i lader.

FFFS lover at vi skal gjøre det vi kan, blant annet å arbeide for nettolønnsordning for alle redere som bruker norsk arbeidskraft.

Husk hva Cornelis Vresvik sang «du får ingen ting med deg, dit du går», og at likskjorten ikke har lommer.

**LRV**

# Arbeidsmiljøloven kontra Sjømannsloven-enda en gang

Gang på gang har FFFS tatt opp innholdet i Sjømannsloven. Enda en gang må vi konstatere at en sjømann blir oppsagt på grunn av den. Denne gang var det heller ikke en av FFFS sine medlemmer, men en NSF medlem.

For oss spiller det liten rolle hvor mannen hører hjemme forbundsmessig, han er like fullt urettferdig behandlet, sammenlignet med folk som arbeider på land. Dette skal det nå bli en slutt på. FFFS har startet arbeidet med å få stortingspolitikere til å innse hvilken stor forskjell det er mellom folk som er beskyttet av Arbeidsmiljøloven, og de som er underlagt Sjømannsloven. Er vi heldige vil vi snart se en komité som arbeider med å fjerne Apartheid, eh unnskyld, Sjømannsloven. I oktober har vi vårt første møte om saken på Stortinget. I oppsigelsen under vil dere se at eneste grunn til oppsigelse er at mannen har vært sykemeldt mer enn seks mnd. I § 14 i sjømannsløven står det:

*§ 14. Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade.*


*1. Sjømann som er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade kan ikke av den grunn sies opp i de første seks måneder etter at arbeidsuførheten inntrådte. Har sjømannen vært ansatt minst fem år sammenhengende i rederiet, eller skyldes arbeidsuførheten sykdom eller skade som sjømannen har pådratt seg i forbindelse med tjenesten, kan sjømannen ikke sies opp på grunn av uførheten i de første 12 måneder etter at arbeidsuførheten inntrådte.*

*2. Oppsigelse som finner sted innenfor det tidsrom sjømannen er vernet mot oppsigelse etter denne paragraf skal anses å ha sin grunn i arbeidsuførheten dersom ikke noe annet gjøres overveiende sannsynlig.*

*3. Sjømann som vil påberope seg oppsigelsesvern etter denne paragraf, må i rett tid gi varsel om grunnen til fraværet. Den del av sykefraværet hvor sjømannen ikke har vært om bord må bekrefte ved legeattest om rederiet krever det.*

Sykemelding mer enn seks mnd. er eneste grunn rederen trenger for å si opp ansatte. Men hvor er saktligheten, hvor er likheten for norske lover? dette må endres.

LRV

  
**Østensjø Rederi AS**  
HAUGESUND · NORWAY

Haugesund, 14.09.2011

**OPPSIGELSE AV STILLING I REDERIET**

Rederiet viser til at du nå har vært sammenhengende sykemeldt i nesten 8 måneder. Da du nå har fått midlertidig udyktighetsklæring fram til desember 2011, og det ikke er mulig å omskolere eller omplassere deg til annet arbeid i rederiet, må ditt arbeidsforhold hos Østensjø Rederi AS dessverre opphøre. Da er med dette sagt som matros i rederiet.


I henhold til avtale med Østensjø Rederi AS har du 1 (en) måneds oppsigelsestid. Dette innebærer at nevnte kontrakt med oss vil være avviklet den 14.10.2011. Lønn utbetales frem til samme dato, men trygdeytelser fra NAV i oppsigelsestiden kommer til fradrag i oppsigelseslønnen. Du er således pliktig til å gi rederiet opplysninger om slike ytelser. Dersom trygdeytelser kommer til utbetaling på et senere tidspunkt plikter du å overføre til rederiet de mottatte trygdeytelsene for det samme tidsrommet du mottok oppsigelseslønn. Eventuelt ikke avviklet fritid vil bli kontantavregnet. Vi gjør oppmerksom på at du fra den 14.10.2011 ikke lenger er omfattet av vår bedrifts forsikringsordninger i henhold til ansettelsesbetingelsene.

Vi ønsker å takke deg for den tid du har vært i tjeneste hos oss, og ønsker deg lykke til videre.

Dersom du vil gjøre gjeldende at oppsigelsen av din nåværende avtale med oss ikke er saklig begrunnet, har du rett til å kreve forhandlinger med oss å reise søksmål etter bestemmelsen i sjømannslovens § 20. Krav om forhandlinger må du framstille skriftlig til vårt kontor innen 14 dager etter at denne oppsigelsen er mottatt. Eventuelt søksmål må reises innen 2 måneder etter at forhandlinger er avsluttet. Tvisteloven §§ 16-12 til 16-14 får tilsvarende anvendelse. Dersom forhandlinger ikke er holdt, må søksmål reises innen 2 måneder fra tidspunkt for oppsigelsen. Også i dette tilfelle gjelder forannevnte regler i tvisteloven. Hvis du bare vil kreve erstatning, må søksmål reises innen 6 måneder etter at oppsigelsen fant sted.

Vennligst signer kopien og returner den til oss snarest, i vedlagte konvolutt.

Med vennlig hilsen,  
Østensjø Rederi AS

  
Thomas Vegheim  
Mannskapsjef

Oppsigelse mottatt dato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (signatur)

Østensjø Rederi AS  
NO 990 844 072 MVA  
P.O. Box 294, N 5501 Haugesund, Norway  
Tel: +47 5270 4540 Fax +47 5270 4550 e-mail: post@ostensjo.no  
www.ostensjo.no





Utstillingene på Bergens Sjøfartsmuseum belyser bl.a. den rivende moderniseringen av handelsflåten i første halvdel av 1900-tallet.  
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

# Fra sjøfartsmuseets samlinger

---

AV BÅRD GRAM ØKLAND,  
BERGENS SJØFARTSMUSEUM.

---

Bergens Sjøfartsmuseum viser norsk sjøfartshistorie fra de eldste tider til i dag. I museets faste samlinger finnes for eksempel vakre gallionsfigurer, utstyr, modeller og malerier fra seilskutetiden på 1800-tallet. Det var i tiårene etter 1850 at den norske handelsflåten av seilskip vokste så mye i tonnasje at Norge, en fattig utkant av Europa, fikk en av verdens største flåter.

I museets samlinger finnes også utstillinger som kaster lys over den spennende utviklingen i norsk skipsfart tidlig på 1900-tallet. Noen sentrale utviklings-trekk i skipsfarten tidlig på 1900-tallet er emnet for denne korte artikkelen som i all hovedsak bygger på en gjennomgang av museets faste utstillinger ved Lauritz Pettersen i Sjøfartshistorisk Årbok 1969 og Bergen og Sjøfarten bind 4 av Atle Thowsen.





*Bergen var rask med å bygge opp en stor dampskipsflåte seint på 1800-tallet, men ble hengende etter i moderniseringen av den norske dampskipsflåten tidlig på 1900-tallet. Bildet viser DS Gustav Vigeland bygget i 1901 i England for Olav Ørvig. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.*

Begge forfatterne er for øvrig tidligere direktører ved museet.

Dampskipene, som var særlig tallrike i Bergen på slutten av 1800-tallet, gjennomgikk en rask utvikling i konstruksjonen av skrog og overbygg tidlig på 1900-tallet. Nye skipstyper dukket opp. Det var gjennomgående at man eksperimenterte med konstruksjonen for å bygge skip med bedre lasteevne og kubikk (dødvekt – dw) kombinert med lavest mulig tonnasje (brutt/netto register tonnasje). Det overordnede mål var selvsagt å utvikle skip som var billigere å drive.

Blant de mest brukte skipstypene var shelterdekkeren. Skipstypen hadde to dekk, der det underste hoveddekket er overbygget med et øvre dekk, selve shelterdekket. Brohus og de øvrige overbygninger ble plassert på shelterdekket. Øvre del av skroget, fra hoveddekket til shelterdekket, er ikke bygget i samme styrke som resten av skipet. Konsekven-

sen var at skip med shelterdekk ikke kunne lastes så dypt ned. Likevel kan man, når lasten er lett, laste like mye som et skip som var bygget med sterkere skrog helt opp. Ofte kan det være vanskelig å skjelne detaljene og bedømme om et skip har shelterdekk eller ikke. Men på en av museets modeller, den gjennomskårne MS Bremanger, vises prinsippet tydelig. En ganske spesiell skipstype fra tiden omkring 1900 var DS Henrik Lund. Det var et såkalt turretskip, med smalt dekk og buet skipsside. Omkring 180 slike skip ble bygget i England og av dem var to hjemmehørende i Bergen.

Dampskipene kunne ikke bare bygges i mange ulike typer. De kunne også bygges lengre enn seilskipene. Ut over på 1900-tallet økte gjennomsnittstørrelsen på dampskipene jevnt. Omkring 1885 var vanlig størrelse på dampskip ca. 600–1000 br.t. og like i forkant av første verdenskrig i 1914 var den økt til ca. 2000 br.t. I Norge fantes da 45

skip på 4000-5000 br. tonn, 12 skip på 5000-6000 br.tonn og 10 skip over 6000 br. tonn. I denne perioden da skipsfarten var i en rivende utvikling, var Bergen den største skipsfartsbyen mellom 1905 og 1908. Christian Michelsen ledet an i Bergen og satset på store skip. En tid var han landets største reder. I 1909 var han den første i Norge til å bestille et tankskip til oversjøisk fart, DT Conrad Mohr på 6150 t.dw. Modellen av tankskipet på Bergens Sjøfartsmuseum er en halvmodell montert på glass. Slike skipsmodeller var vanlige på begynnelsen av 1900-tallet.

Med tankskipene kom en helt ny type skip inn i den norske handelsflåten. Om lag på samme tid ble det opprettet oversjøiske linjer, og den tidligere homogene norske flåten, som var beregnet på å ta all slags last, ble mer spesialisert. Tidlig på 1900-tallet kan vi dele den norske flåten i tre grupper: tankskip, linjeskip og trampskip. Spesialiseringen av norsk skipsfart i de tre gruppene ble særlig



*Shelterdekkere med to dekk var en mye brukt skipstype tidlig på 1900-tallet. Bildet viser DS Camilla Gilbert, bygget 1920 i England for Gilbert's Dampskibsselskap i Bergen.*



Tidlig på 1900-tallet ble det eksperimentert med nye skipstyper som var billigere å drive. Blant dem var såkalte turretskip som DS Henrik Lund, bygget 1906 i England for reder Henrik Lund i Bergen. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

markant etter første verdenskrig da flåten skulle bygges opp. Tankflåten utviklet seg raskest, og med gradvis større skip

kom de til å utgjøre en økende del av den samlede norske tonnasjen. Frem til 1939 var gjennomsnittstørrelsen på

norske tankskip mellom 10-12.000 t.dw. Westfal-Larsen i Bergen var landets største tankskipsrederi i 1939, men i Bergen holdt man fast på trampskipene. I mellomkrigstiden bestod bergensflåten av mange eldre og små trampskip. Oslo ble derimot ledende i spesialiseringen mot tankfart. Også Tønsberg hadde i likhet med Bergen vært tidlig ute med tankskip, men engasjementet i tankfarten ble også der mindre utover i mellomkrigstiden. I Tønsberg ble tankfart kompensert for ved spesialisering innen oversjøisk linjefart.



Conrad Mohr, bygget 1909, i England for Chr. Michelsen var det eneste norske tankskip i oversjøisk fart frem til 1913. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

Den første verdenskrig gjorde slutt på den norske seilskipsperioden. Særlig rederne på Sørlandet hadde holdt fast på de eldre seilskipene. Omleggingen og moderniseringen av den norske handelsflåten i mellomkrigstiden omfattet også overgangen fra dampmaskin til dieselmotor. Rederiene i Oslo ledet an i denne utviklingen. I første rekke var det de nye linjeskipene og passasjerskipene som



fikk dieselmotor, som for eksempel MS Venus, bygget i 1931.

I mellomkrigstiden vokste den norske handelsflåten overraskende sterkt, til tross for skiftende økonomiske konjunkturer. For sjøfolkene ble perioden 1914-1939 både positiv og negativ. Gode rater og ønsket om å holde flåten i fart under første verdenskrig, førte til at sjømennene fikk gjennomslag for økonomiske og sosiale krav. Frem til 1920 opplevde derfor sjøfolkene en god reallønnsvekst. På den andre siden mistet mange hundre sjøfolk livet under krigen som følge av torpederinger eller minesprengninger. Etter 1920 var det svake tider for skipsfarten og det ble vanskelig for sjøfolkene og deres organisasjoner å kjempe for å opprettholde de goder de hadde vunnet som følge av første verdenskrig. Flere grupper av sjøfolk gikk ned i lønn frem mot 1925. Fra den tid bedret lønnsforholdene seg til sjøs igjen.

I september 1939 brøt den andre verdenskrig ut og ved krigsutbruddet hadde Norge en moderne utrustet handelsflåte. Under krigen de neste årene skulle flåten bli Norges viktigste bidrag til de alliertes seier.



I mellomkrigstiden ble den norske flåten modernisert med overgangen fra dampmaskin til dieselmotor. MS Venus bygget 1931 i Helsingør for BDS var bygget med dieselmotor. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



Tønsberg spesialiserte seg mot linjefart i mellomkrigstiden. Bergen deltok i mindre grad i denne farten. MS Norma var bygget i 1930 i Oslo for J. Ludwig Mowinckels rederi i Bergen og satt inn i Syd-Amerikalinjen. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



Westfal-Larsen fra Bergen var landets største tankskipsrederi i mellomkrigstiden. Likevel ble det Oslo som ledet an med satsing på tank. Bildet viser MT Hallanger bygget 1928 i Nederland for Westfal-Larsen. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



Underordnede sjøfolk fra DS Hans fotografert 1911-1915. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



# Enkle, doble eller triple dagshyrer - hva er problemet?

Stadig vekk får vi spørsmål om hvilke dagsatser mannskapene har krav på under gitte omstendigheter selvsakt. Er det tariffene det er noe galt med, er det tolkningen av disse, eller kan det være at rederne prøver å vri seg unna et økonomisk ansvar?

En ting er i alle fall sikkert, mailene og spørsmålene kommer nesten hver uke. «Hei FFFS, vi arbeider på kontinental-sokkelen til et land som forlanger visum, rederiet sier at vi må utsette hjemreisen enda en uke eller mer. Hvilken hyre har vi krav på?»

Dette burde være et enkelt spørsmål å svare på, men nei. Her er det like mange tolkninger som det er rederier. Noen sier at man skal ha enten det ene eller det andre. Men enige blir man aldri. Derfor

er det vi spør, hvorfor forstår ikke folk tariffene, de burde være lette å tolke. Kan det være så vanskelig å si at sånn eller slik er det? Er avtalene med overlegg laget slik at det skal være rom for tolkninger, da blir det jo alltid uenighet og feiltolkninger, men noen kan spare penger på slike konstruksjoner. Noen får godt betalt andre blir lurt. Her følger et utdrag fra Offshoreavtalen, som et eksempel.

*Reglene om avvik fra oppsatt turnusplan gjelder bare ved fart i nord-europeisk farvann (nord for Brest).*

*2.5 Godtgjørelse for ekstra tjeneste  
Godtgjørelse for ekstra tjeneste utenom turnusplanen skal utbetales ved første månedsavregning.*

*Slik ekstra tjeneste utenom turnusplanen godtgjøres med 3/30 månedslønn for hver slik dag.*

*Ved avløsning/ekstra tjeneste for en annen arbeidstaker som er innvilget velferdspermisjon etter sjöml. § 11,*

*komponeres dette med 2/30 månedslønn pr. dag.*

*Ved denne avregningen er all godtgjørelse for ekstra tjeneste om bord oppgjort. Under slik forlenget tid om bord dreier månedslønnen. Fridager trekkes i henhold til turnusplanen.*

God dag mann økseskat, kan dette være så vanskelig å forstå?

Hvorfor vi skal ha så mye problemer med dette, er nesten utrolig, vi synes i allefall at dette er relativt lett og forstå, men personlig forstår jeg ingenting av denne tariffen.

Spørsmålet er bare, hvem skal trekkes og hvem skal ha noe utbetalt, bassert på denne tariffen.

*La heller FFFS lage tariffen som folk forstår.*

LRV



Illfoto: Farstad Shipping

Far Saga



# Kjendís pá Polet



Det e ikkje lov å annonsera for alkohol. Derfor e der kvar dag heilsides alkoholannonsar i de fleste avisene, kor me får anbefalt ølar, vinar og brennevinar. Der har aldri vært så mōje alkoholreklame så nå, itte det blei forbudt med alkoholreklame. Og ikkje e det betalte annonsar heller, alkoholprodusentane og Polet får annonsane heilt gratis. Forstå det den så kan.

Eg e sikker på at bilselgerane håbe på et forbud mod bilannonsar, for å få annonsane gratis.

Ein morning, då eg leste Dagblad og VG, såg eg ein franske rødvin så fekk 6 begge plassar. Pappvin, og ikkje så dyre heller. Eg sprang ner på Polet på Straensenteret. Selvfølgeligt, som vanligt, så hadde eg glømt navnet på vinen. Korfor kan eg ikkje lera meg te å riva ud disse annonsane, eller i det minsta skriva ner navnet på vinane? Jaja, eg huskte det va någe på St., Saint, og så någe på B. Der kan vel ikkje ver så mange? Eg va flaksen, fant han mesten med ein gang, og sprada lykkelige mod kassen. Då va det at ein av de ansatte på Polet stopte meg, og sa:

- Du må ikkje kjøba den vinen der.
- Ka?
- Kånå di vil ikkje līga den. Hu lige ikkje så

søde vinar.

- At det va du sa?
- Kånå di lige ikkje så søde vinar. Du må kjøba ein aen.
- Vett du kaslags vinar kånå mi lige?
- Åja. Kånå di lige kraftigare vinar, med merr fylde og ittesmag.
- Jo... Men va det ikkje denne så fekk to sek-sare i dag?
- Neí, det va ein aen, med mesten det sama navnet. Den vil hu līga.

Han fant den rette vinen te meg. De ansatte på Polet vett ka kånå mi lige. Hu e kjendís på Polet. Hu e der gjerna oftare enn eg tror. Hu e sikkert stamkunde. Hu e gjerna den beste kunden de har. Det va litt nífst dette her.

- Du e kjendís på Polet. E du stamkunde der nere?
- Ka?
- Eg traff ein av de ansatte, så kunne fortella meg kaslags vinar du lige.
- Åja. E ikkje han kjekke? Eg spør han om råd av og te. Alltid smilandes og hjelpsomme. Åsså vett han så mōje.
- Akkorat. Jo, han va kjekke og smilandes... Kånå mi har truffet ein kjekke mann. De treffes på Polet. Kver dag, tror eg...



# Leserbrev



## FFFS er et ekte fagforbund

For mange år siden ble jeg så misfornøyd med NSF at jeg meldte meg ut og valgte å være uten forbund. Jeg tenkte at jeg aldri ville få bruk for et forbund allikevel, alt var jo så forhåndsbestemt mellom rederiforbund og NSF, og personlig hadde jeg ikke planer om å gjøre noe galt.

For 10-11 år siden kom et nytt forbund på banen. Et forbund som endelig tok opp sakene alle brant for, og som vi diskuterte i alle pauser. Jeg bestemte meg for å melde meg inn i det nye forbundet, selv om jeg ikke regnet med å få brukt for hjelp fra dem heller.

Jeg prøvde å verve folk, og å snakke om sakene FFFS sto for, men som regel var det de samme motargumentene jeg hørte fra folk, at FFFS ikke var noe ekte forbund, og at de ikke hadde forhandlingsrett. At vi måtte samle oss og ikke splitte oss. Vel nå kan jeg fortelle dere, FFFS er et ekte forbund!

Et forbund som er godt å ha i ryggen, ikke splittende men samlende, et forbund for alle fra skipper til lærling. Plutselig en dag, og ut av det blå fikk jeg oppsigelse fra rederiet jeg jobber i. Rederiet ville ikke snakke med meg i det hele tatt angående saken, de ville ikke høre min versjon. Alt måtte gå via vanlig post. Jeg var rett og slett i sjokk. Jeg kontaktet FFFS og fikk noen beroligende ord om at jeg var i gode hender, de skulle ta seg av saken og om nødvendig kontakte advokat.

Jeg ble bedt om å sende kopi av alt jeg hadde fått fra rederiet. FFFS leste igjennom saken, undersøkte regelverk, og kontaktet to advokater. De holdt meg informert hele tiden. Jeg følte at de sto på pinne for meg. Jeg møtte dem i Bergen hvor vi sammen formulert et brev, og ba om et møte med rederiet. To uker senere var vi i møte med rederiet og oppsigelsen ble trukket tilbake. Rederiet innså at oppsigelsen var ugyldig og grunnløs.

Uten FFFS hadde jeg mistet jobben min. De var veldig saklige, kjappe og bestemte. Jeg erfarte at jeg ikke var alene, men at jeg kunne stole på mitt forbund. Tenk om reglene i Norge var litt annerledes, når det gjelder forbund og forhandlingsrett. Det er ikke bare høyere lønn og de samme rettighetene, som FFFS tar opp. Det er også ting som arbeidsmiljøloven kontra Sjømannsloven, for eksempel. Ting som betyr noe. FFFS tar virkelig opp saker som alle vet blir diskutert nesten daglig. Jeg håper at de med flere medlemmer kan nå same nivå, eller høyere, enn de andre forbundene til sammen.

FFFS er et ekte forbund som ikke trekker seg unna når du trenger hjelp!

**Vennlig hilsen  
medlem nr. 100311**

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





# Leserbrev



## Fremdeles trukket for pensjonsavgift

Viser til telefonsamtale for noen dager siden vedrørende at jeg fremdeles blir trukket for pensjonsavgift (som alle andre pensjonister i arbeid). Dette stusset jeg litt på da jeg begynte å få pensjon i 2007.

Jeg ringte Pensjonstrygden for sjøfolk (PTS) for om mulig å få en rimelig forklaring. At dette kanskje ville være med å bedre pensjonen min, var det første som falt meg inn. Men nei da, der fikk jeg vite at det "bare var sånn" og at jeg ikke ville få noen økning i pensjonen, før telefonen ble klappet på.

Senere sjekket jeg hos ligningsmyndighetene. Der mente de at pensjonsavgiften høyst sannsynlig var med på å gi økte pensjonspoeng, når jeg en gang gikk over på alderspensjonen. Men det stemmer heller ikke. Det pengene skal bidra til, er å hjelpe fremtidige pensjonister. Da kan man jo spørre, er det derfor myndighetene vil ha folk lengst mulig i arbeid, er det meningen at de mener pensjonen på denne måten etterhvert skal bli selvfinansierende?

Tror jeg vil karakterisere dette som Nortraship 2, jeg tar kanskje feil, men det er en viss likhet. Det er kanskje sånn man skal bidra til "fellesskapet til Jens»?

Man får en ny skatt, men denne skatten heter pensjonsavgift.

Likefullt er jeg forb.....over måten det er gjort på, i et av verdens rikeste land, og like maktesløs er jeg.

Ha en fin dag.

**Mvh Ottar**



# Leserbrev



## Har vi det som fortjent?

Etter mange år i jobb som Forpleiningsassistent, har man møtt mange utfordringer, og problemstillinger. De aller fleste gangene det har vært noe, så har stuert og skipets ledelse funnet frem til ordninger som har blitt tilpasset byssedepartementet.

Uforutsette ting kan skje, og på de skip jeg har vært, har byssedepartement trått til, uten at det har vært noe problem. Det kan dreie seg om ulike ting som forsinkede måltider, litt flere folk enn beregnet, forsinket avløsning osv. Dette er noe vi er forberedt på. Vi har ikke en jobb, der vi kan si " dessverre det passer ikke, vi har stengt"

Jobben er tung og krevende, men med tilrettelegging, forutsigbarhet, medvirkning, og et godt arbeidsmiljø, så er halve jobben gjort.

De problemene som går igjen, er bemanning. Det kan være at det har kommet inn uventede sykemeldinger, og at det ikke er tid til å skaffe en ny medarbeider før avreise. Mister man et ledd i rekken, så sier det seg selv at det blir ekstra arbeid på de som er igjen om bord. Slike ting er vi vant til å håndtere, men jeg har fått kompensasjon for det i form av overtid, eller passasjertillegg. Skulle en slik situasjon vedvare, så har f.eks. en del av de daglige rutiner blitt overført til dekkfolkene.

Det er båter med lite folk i byssa, i forhold til klienter ombord. Stiller du spørsmål, så er gjennomgangsmelodien " slik har vi det" eller " de andre klarer det". Man venner seg til det meste, men hvorfor er det så stor sykemeldingsprosent i forpleiningen, og stor gjennomtrekk? Forklaringen er ikke bare tungt arbeid.

I sommer gikk jeg om bord i ett skip som var chartret for ett korttidsoppdrag. Etter inngått kontrakt fikk jeg via kjente, vite at det ville bli deling av lugar om bord. Jeg ringte til rederiet, og spurte om dette var tilfelle. Noe de bekreftet. I samtalen spurte jeg om hvor mye lugarkompensasjonen var på? Det hadde de ikke oversikten over, men det ville jeg få vite om bord. Jeg spør; «da er det vel to skift, for det er vel slutt på den tiden man samsover»? Selvfølgelig, sier hun. Hun opplyser samtidig at det ville bli mye folk om bord. Det vil bli totalt 120 til lunch hver dag fra 25.05 til 08.06-11 Så reiser man ombord, og får tildeelt lugar. Fikk beskjed om at vi må samsove! En av grunnene til jeg ringte kontoret, var at det ville ikke bli aktuelt for meg å reise om vi måtte samsove. Da jeg kom ombord, etterlyste jeg hvor mye lugarkompensasjon var på. Rederiet sendte en mail, og svaret var; det hadde vi ikke krav på.

Det er kun kaptein og maskinsjef som

får kompensasjon når de samsover. Dette er moderne form for bond-efangeri. Hvilken tid samsover kaptein og maskinsjef?

Så begynner arbeidsdagen. 1 mnd. før turen starter kom det om bord en liste fra de som leide båten om hvor mange som ville komme til måltidene. Denne hang i byssen. En liste som vi fra dag en, ikke kunne bruke.

Det kom folk til frokost, lunch og middag. Et eks. er at det skulle komme 86 til middag, men det kom 110. Til middag var vi oppe i 134 personer. For byssegjengen var dette kaotisk, og ute av kontroll. I tillegg er det en stor båt som skal vedlikeholdes med daglige rutiner. Dette varte i 15 dager.

Vi var totalt 6 i Forpleiningen (inkludert stuert). Underveis fikk vi i noen dager frafall av to medarbeidere, så vi var nede i fire mann på jobb. To stykker hadde 25 timer overtid i uken, dette i tillegg til en lang arbeidsdag. I tillegg må man dele lugar. Da arbeidsdagen endelig er over, må en vente til den andre får dusjet. Samme prosedyre om morgenen.

Nå skal det her ikke deles ut noen skyld for situasjonen, men belyse mitt rederi sin håndtering av saken. Underveis da turen var krevende, etterspurte vi om passasjertillegget. Svaret var at det

# Leserbrev

hadde vi ikke krav på ifølge overenskomsten.

Vi er enig i at om 70 personer bodde ombord, så var vi nok bemannet fra starten, før vi fikk frafall i forpleiningen. Uenigheten står om alle de ekstra som kom til måltidene i 15 dager. Det skal legges til, at det er uenighet om hvor mange ekstra som har vært om bord, siden det opereres med tre ulike tall. Det vanligste er at en beregner 1 forpleiningsmedarbeider per 10 stk. personer ombord (POB). Det vil si at hvis man har 70 POB så skal der være 6-7 stk. i forpleiningen, dette inkludert forpleiningsjef.

### 3.5 Passasjertillegg:

**Til hver av restaurasjonspersonalet utbetales et passasjertillegg som spesifisert i hyreskalaen pr. passasjer dersom antallet overstiger 2, uavhengig av antall måltider. Passasjertillegget utbetales ikke dersom restaurasjonspersonalets antall er avpasset passasjerantallet.**

**Tillitsmannsordningen lokalt avtaler antall forpleiningsassistenter ifm. de/mobilisering på "flerbruksskip".**

Ombord i supply skip (PSV) og standby båter pleier man å ha en bemanning på

ca. 12-16 personer, variabelt fra skipets kontrakt og oppdragsgiver.

Andre skip som gjerne har flere POB har en grunnregel om at man skal beregne 1 stk. forpleinings medarbeider per 10 stk. POB. Det vil si at hvis man har 70 POB så skal der være 6-7 medarbeidere i forpleiningen, dette i tillegg til forpleiningsjef.

World Wide og i alle selskap bruker man denne nøkkelen til beregning av bemanning i forpleiningen. Unntaket som man kan lese i § 3.5 er at hvis det for en kortere periode f.eks. er 20-25 mann ombord i PSV og at man

Illfoto: Hurtigruten Group – Gian-Rico Willy



MS FRAM





# Leserbrev



avtaler med forpleiningssjef så skal man godtgjøre for sparte utgifter for rederiet ved å utbetale passasjertillegg. Dette utgjør NOK 62,- per passasjer utover 2 stk. ihht. avtalen som gjelder frem til 31.okt. 2011. Ihht. til eksempelet blir da regnestykket: Mannskap 14stk totalt maritimt og man antar "passasjerer" 11 stk. som man skal ha dagstillegg på til sammen NOK 660,-. Ved hjemkomst, sendte jeg mail til rederiet, og etterlyste passasjertillegget. På fritidslisten var det ført et antall fra Kapteinen som oversteg 70. Noe som rederiet ikke tok notis av.

Jeg fikk svar fra rederiet om at de hadde vært i møte med Rederiforbundet:

Hei

**Vedr passasjertilleggssaken så har rederiet drøftet saken med Norges Rederiforbund som er enig med rederiet sin vurdering av saken. Rederiet mener at båten er bemannet med tilstrekkelig for å serve det antall som er om bord.**

**At man har noen måltider med ekstra besøkende bør kunne håndteres av personellet om bord og hjemler ikke utbetaling av passasjertillegg. Dette til orientering.**

Best Regards, Rederiet

Noen dager med enkelte besøkende? Besøk? Det var ikke tilfeldige besøkende som slang innom. Det var personell som var satt opp som skulle spise, men de ble mange flere enn forventet.

Som jeg skrev innledningsvis, er byssepersonalet rundt om i diverse rederier vant til å trå til. Også når det gjelder ekstra besøkende til noen måltider. Det er forskjell på det, og til å ha dette til hvert måltid hver dag, i tillegg til andre

arbeidsoppgaver. Det dreier seg om en periode på 15 dager med mye mer folk enn avtalt. Hva betyr overenskomsten? Etter mine begreper er den ikke verd påpåret den er skrevet på. Ikke slik rederiet og Rederiforbundet "leser" den.

Skal svaret fra Rederiforbundet og rederiet være en rettesnor, så vil det bli ille å være i forpleiningen på de båtene de drifter.

Takk til påtroppende Kaptein om bord, som bisto oss mye i arbeidet i forhold til rederiet.

Hilsen Medlem i FFFS

## KOMMENTAR FRA FFFS

**Passasjertillegget.**

Når vi ser på overenskomsten om passasjertillegget mellom NSF og NR kan en lure på hvem den er skrevet for, og hva skal den brukes til? Det hender ofte at rederiene prøver å vri seg unna overenskomsten med de utroligste forklaringer.

Rederiet skriver i sitt brev til oss, 30.08.11 at de har vurdert saken på nytt og opprettholder sin konklusjon om at utbetaling av passasjertillegg, ikke kommer til utbetaling i dette tilfellet.

Etter opplysninger fra restaurasjonspersonalet om bord ble det laget ca. 50 måltid ekstra pr. dag. Noen av dagene var det bare 4 personer i arbeid med ett antall på 70 POB. + ca. 50 stk. ekstra som kom ombord for å spise.

**FOR 2009-06-18 nr 666: Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften 2009)**

**§ 12. Tilleggsbemanning  
(1) Rederiet og skipsføreren skal for å**

**sikre forsvarlig bemanning utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og bestemmelser i forskriften her, herunder vurdere om det er nødvendig med tilleggsbemanning. Tilleggsbemanning er den ekstra bemanning rederiet i samarbeid med skipsføreren finner det nødvendig å ha om bord for å kunne utføre operasjoner som ikke kan ivaretas av sikkerhetsbemanningen alene uten å redusere sikkerhetsnivået for skipet og de ombordværende. Skipsføreren skal melde fra til rederiet dersom det er behov for tilleggsbemanning.**

**(2) Spørsmålet om eventuell tilleggsbemanning avgjøres av rederiet i samråd med skipsføreren. Før avgjørelse treffes skal det innhentes uttalelse fra den øvrige skipsledelse (overstyrmann, maskinsjef, førstemaskinist og forpleiningssjef), tillitsmannsapparatet og skipets verne- og miljøutvalg. Ved vurderingen av eventuell tilleggsbemanning skal det særlig legges vekt på i hvilken utstrekning besetningen tiltenkes andre oppgaver enn slike som er forutsatt i § 8.**

**(3) Skipets sikkerhets- og tilleggsbemanning skal være tilstrekkelig stor i forhold til alle oppgaver som utføres av skipets besetning i tilknytning til skipets drift, om bord eller annet sted, til at alt personell som omfattes av de til enhver tid gjeldende bestemmelser om hviletid, blir i stand til å overholde disse bestemmelser.**

FFFS ser meget alvorlig på slike brudd på overenskomster og forskrifter, og vi vil forfølge saken rettslig om nødvendig.

HJP



# Leserbrev



## God dag

**Det ær med fortsatt stor forvåning jag læser i diverse forbundsblad om hur "fel" det ær att bevæpna båtar i Pirat vatten.**

I detta fall handlar det om Leif R. Verviks inslag i Dråpen 02/11.

Hur i helvete kan man ha åsikter i detta tema överhuvud taget när man siter i ett kontorsmiljø i Norge? I England eller Sverige før den delen...

Jag frågar hur? Hur kan folk som inte direkt utsetts før denna fara uttala sig om det?

Faktum kvarstår att inga båtar som har varit bevæpnade har blivit tagna av pirater... kalla fakta och inte en massa spekulationer om eskalering av våld..

Vem av er som skriver all den dynga skulle vilja vara beskjuten på væg till jobbet, med risk att inte komma hem till familjen klockan 1700?

Har ni överhuvudtaget varit i nærheten av denna magkænsla? Har ni riggat rakbladswire... har ni læst på daglig basis om båtar som har blivit attackerade i er nærheten... Har ni sett pirater, følja efter er, i kikaren..

Nej just det... men en massa løsninger på problemet det har ni.

Så gør så hæz ( enligt de titak herr Vervik beskriver )

1. Prøv att få redare samt lastægare att ta den kostnaden att gå rundt Afrika, undvika lossnings hamnar i Afrika samt Røda havet.
2. Se till att militær fartyg avspærarrar hela den Somaliska kusten.
3. Lægg fram forslag om att de båtar som går i Pirat vatten byggs om så de kan statio-

nera en Helikopetr ( inkl Pilot ) som kan ta de 30 personer som t.ex en kemikalie båt kan tænkas ha ombord. Klart att alla skall ha en helikopter... minst en..

4. Sjølvklart skall biståndet økas... de 30-40% som når fram nu, stabiliserar inte situationen... føreslå højda skatter så att Norge och andra væstlænder kan finansera Afrikanske krigsherrar... ( Jag trodde att Piraterna kapade båtar før att de inte kunde fiska och førsørja familjer, de summor pengar de har nu fått till dags dato borde tæcka utgifterne før nationen)

5. Sjølvklart skall ni jobba før en økad patrulering av vad....? Indiske Oceanen... hur har ni tænkt er att detta gigantiske havsområde skulle tæckas av militær patruller... Vi ser ju nu hur effektiva de ær de som finns... Militæra nærvaron har økad drastisk och 2011 ær værsta pirat året hittils... ringer det någon klocka? Nej kanskje inte..

Så medans Ni debatterar om en massa saker ni inte har en anning om och medans stabiliseringen av Somalia ligger på næsta 30års plan måste Sjøfolk ha rætt till eget førsvar! Och bevæpnade vakter ombord ær den eneste løsningen. Om folk iland kæenner sig hotade så ringer de Polisen... vi har inte den møjligheten. Fackførbundsledarna kan væll kanskje ta sig en tur till Somalia før att diskutera ett slut på problemet... vænlige samtal på socialt plan...

Odfjell har implementerat møjligheten att ha bevæpnade vakter under våra resor genom Pirat områden... och det ær det bæsta som kunde ha hænt. Bættre sent æn aldrig.

Det ær diverse "skogsmatroser", och annat folk som sitter i sina trygga kontor som

bær direkt ansvar før de båtar som har varit tagna till fånga och som nu ær i Somalia på grund av sin handlingsførlamning och sjuka instællning. Hur kan man spela med andra mænniskors liv, deras familjer etc?

Trodde att åtminstone fackførbunden var på sjøfolks sida... tydligen hade jag fel dær...

**Best regards / Hælsningar**

**Robert Karlsson**

**C/O, M/T "Bow Cedar"**

### KOMMENTAR TIL ROBERT KARLSSONS INNLEGG

FFFS er veldig glade for konstruktiv og løsningsorientert kritikk. Det lærer vi av, og det er fullt tillatt og ikke å være ening med oss. Mange takk for flott innlegg. Det mener jeg, for jeg er fullstendig enig med deg. Jeg mener også at det er bra og væpne skipene, men da må det bli alle skip, ikke bare de skipene som har råd til det. Da jeg skrev artikkelen min i Dråpen, fikk jeg faktisk råd fra en som selv har vært kidnappet av pirater, samt en offiser i Odfjell. Vi mener fremdeles at den beste løsningen, (det kan sikkert være mange løsninger), men vi mener at FN må bruke det mandatet de selv har gitt seg i resolusjon 1851, og fjerne ondet fra jordens overflate. Med andre ord å intervenere i Somalia, og innføre lov og orden. Sjøfolkene skal ikke kjempe nasjonenes kamp. I følge SOLAS er det også ulovlig å utsette sjøfolk for fare.

Du kan være 100 % sikker på at vi står på sjøfolks side. Det er derfor vi er opptatt av å få slutt på piratvirksomheten en gang for alle, men vi mener fortsatt at det skal ikke være sjøfolkenes ansvar å få slutt på internasjonal kriminalitet.

**LRV**

*Hva mener du?*

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)

[info@fffs.no](mailto: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](mailto: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](http://www.fffs.no)

## Synliggjør deg selv og forbundet

### Tennisskjorter med FFFS logo

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

**Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.**

**Ta kontakt for bestilling.**







# Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

## Kontingentsatser FFFS

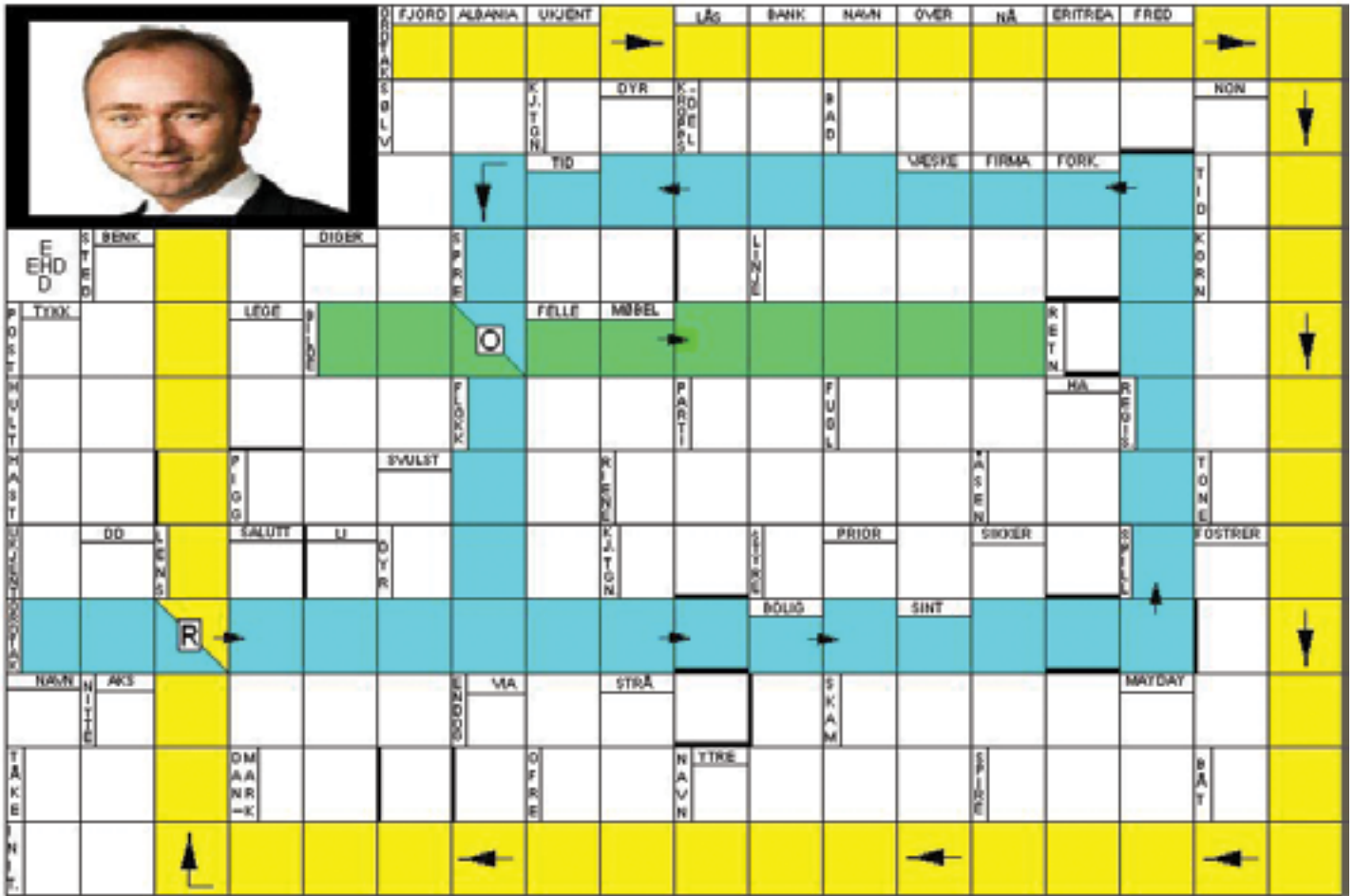
Kaptein og maskinsjef	kr. 295,-
Styrmann, maskinist, stuert, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 285,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann fyrbøter,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

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

# Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 01.02.11 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg  
 Vinnere nummer 2 2011: Kersti G. Johansen, Trysil – Stein S. Johansen, Trysil  
 Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst*

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 .....

i .....Forbund,

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 henstiller vi samtlige medlemmer som har e-postadresse om å sende den til oss.  
Dere kan bruke vår e-postadresse, [info@fffs.no](mailto:info@fffs.no)

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.

Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.

Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

## Adresseforandring/endringer

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

# ***STERKE MENINGER?***

***BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV***

**[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no) – [www.fffs.no](http://www.fffs.no)**

# SCANDIC HAR INNGÅTT AVTALE MED FELLESEFORBUNDET FOR SJØFOLK

Vi tilbyr deg som medlem i FFFS faste lave priser eller rabatt på alle våre hoteller!



**EKSTRA GODE TILBUD\* FÅR DU HOS:**

Scandic Ålesund  
Scandic Strand i Bergen  
Scandic Tromsø

I resten av Norge tilbys 10% rabatt, i Danmark 8%  
– og ellers i Europa 5%.

\* Tillegg for ekstra person på rommet: Kr. 200,-

For bestilling ring Scandic booking & Kundeservice  
på telefon 23 15 50 00, og be om Fiskeripris!

Se våre hotell på [scandichotels.no](http://scandichotels.no)

**Scandic**  
Stay smarter