

# DRÅPEN



NR. 1 • 2014 • 13. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● **KJÆRE ERNA**  
- LØS DYKKERSAKEN

● **FJORD LINE STOPPES**  
AV NORSKE TOLLREGLER

● **HUMAN**  
FACTOR

# Er du pendler?

## Spesielt for sjøfolk

| Kostnad      | Fradragsrett                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Ikke fradragsrett                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kost         | <p>Du har krav på fradrag for kost når du har opphold på arbeidsplassen mer enn 48 timer sammenhengende, på grunn av:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• skiftordning, og</li><li>• oppholdet inngår som en del av den ordinære arbeidstiden, dvs. at du er <u>forpliktet</u> til å oppholde deg på arbeidsplassen</li></ul> <p>Hvis du har utbetalt hyretillegg kan det kun gis fradrag for underskudd dersom du dokumenterer faktiske kostutgifter.</p> <p>Må du bo utenfor hjemmet mellom vakter om bord, vil du ha krav på fradrag for kost for de døgn arbeidsgiver ikke dekker kosten.</p> | <p>Når det utbetales hyretillegg, er utbetalingen ment å dekke utgifter til kost om bord, og du vil ikke ha krav på fradrag for kost etter skatteetatens fradragssatser.</p>                                                                                                                                                                   |
| Småutgifter  | <p>Det kan gis fradrag for småutgifter til telefon og avis ved siden av utbetalt hyretillegg.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>Det gis ikke fradrag for småutgifter hvis utgiftene er dekket av arbeidsgiver.</p>                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Losji        | <p>Det gis fradrag for faktiske utgifter til losji på arbeidsstedet.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Det gis ikke fradrag for losji nå boligen på hjemstedet er utleid</li><li>• Det gis ikke fradrag for losji betalt av arbeidsgiver</li><li>• Det gis ikke fradrag for losji dersom du er bosatt i foreldrehjemmet, med mindre du betaler leie for egen selvstendig boenhet i foreldrehjemmet.</li></ul> |
| Besøksreiser | <p>Hvis du selv betaler hele kostnaden for transport, gis det fradrag for besøksreiser etter vanlige regler dersom kostnaden overstiger bunnfradraget på kr 13 950.</p> <p>Hvis du betaler deler av transporten som arbeidsgiver besørger, gis du fradrag for faktisk betaling, begrenset oppad til avstandsfradraget.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Det gis ikke fradrag for kostnader til besøksreiser som er dekket av arbeidsgiver.</p>                                                                                                                                                                                                                                                      |



**Skatteetaten**

Du kan lese mer om reglene ved å gå inn på

[www.skatteetaten.no](http://www.skatteetaten.no) og søke på ABC. Velg arkfane "Lignings-ABC" og klikk på "Lignings-ABC 2013/14". Her vil du finne det som her er omtalt under "Merkostnader".



# INNHold

Dråpen nummer 1 • Mars 2014



**Fjord Line stoppes av norske tollregler** side 18



**Human factor** side 25



**Europa skal lande på kometkjerne** side 38



**Røde buksa** side 50

Nr. 1 mars 2014 - 13. 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

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

**Forsidefoto:**  
bw-denise - www.bwgas.com

**Trykk**  
Molvik Grafisk

|                                                                                                          |      |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|
| <b>Leder</b> .....                                                                                       | side | 4     |
| <b>Sykepengen etter 67 år?</b> .....                                                                     | side | 5     |
| <b>Den maritime industrien ønsker langsiktighet fra politikerne</b> .....                                | side | 6     |
| <b>Kjære statsråd</b> .....                                                                              | side | 7     |
| <b>Kjære Erna, løs dykkersaken</b> .....                                                                 | side | 8-9   |
| <b>Staten som "useriøs" motpart</b> .....                                                                | side | 10-11 |
| <b>FFFS trenger deg til å gå på skipsbesøk</b> .....                                                     | side | 12    |
| <b>Heldige er de som har avtalerett</b> .....                                                            | side | 13    |
| <b>Hovmod står for fall</b> .....                                                                        | side | 14    |
| <b>Jeg trenger en hyretabell, er det mulig å få en?</b> .....                                            | side | 15    |
| <b>Flere og flere sjøfolk stiller nå spørsmålstegn ved pensjonen...</b> .....                            | side | 16-17 |
| <b>Fjord Line stoppes av norske tollregler</b> .....                                                     | side | 18-19 |
| <b>Diskriminering satt i system</b> .....                                                                | side | 20    |
| <b>Kanskje det er på tide at de bytter navn til NAV nasjonal?</b> .....                                  | side | 21    |
| <b>Først blir staten dømt i Strasbourg</b> .....                                                         | side | 22-23 |
| <b>Utakk er verdens lønn</b> .....                                                                       | side | 24    |
| <b>Human Factor</b> .....                                                                                | side | 25    |
| <b>Når nøden er størst er hjelpen...langt borte?</b> .....                                               | side | 26-31 |
| <b>Om du ikke sier fra, er det, i følge avtale mellom redere og NSF, lov å stjele pengene dine</b> ..... | side | 32-33 |
| <b>Rederiforbundet mener at de blir dårlig behandlet i media i forbindelse med piratsaken</b> .....      | side | 34-35 |
| <b>Hvilke permisjonsrettigheter har du når du arbeider på skip?</b> .....                                | side | 36-37 |
| <b>Europa skal lande på kometkjerne</b> .....                                                            | side | 38-39 |
| <b>Marinarkeologi - hva er det?</b> .....                                                                | side | 40-41 |
| <b>Sikkerhet til sjøs • utfordringer i 2014</b> .....                                                    | side | 42-43 |
| <b>Leserbrev</b> .....                                                                                   | side | 44-48 |
| <b>Siste utvikling i Kystlink saken</b> .....                                                            | side | 49    |
| <b>Røde buksa</b> .....                                                                                  | side | 50    |
| <b>Kryssord</b> .....                                                                                    | side | 51    |



FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik  
formann

## Leder

### Kjære leser

Vi leser i VG 05.03-14 at de viktigste nordmenn siden 1814 er- sitat: **Krigsseilerne de viktigste nordmenn siden 1814.** Dette er en så gledelig nyhet, at vi bare måtte ha den med i lederen.

Kyst Link saken er over. Norges Rederiforbund har nå rådet sine medlemmer om at dommen fra Strasbourg skal etterleves. Dermed kan vi legge bak oss en mer enn 6 år lang kamp for rettferdigheten. Hadde landets dommere vært i stand til å tolke loven på en riktig måte hadde dette vært unngått. De eneste som ennå ikke har forstått dommen, er Color Line. Se for øvrig artikkel lenger bak i bladet.

I dette nr. av Dråpen har vi naturlig nok, sammen flere andre, vært opptatt av at staten nekter å betale for utgiftene FFFS har hatt med å drive «voksenopplæring» for statens godt gasjerte advokater. Derfor har vi lagt med stevningen mot staten, slik at alle kan få se hvordan staten opererer. Som man kan se er ikke den nye regjeringen noe bedre enn forgjengeren. De har samme tankegang, «vi har makt og vi følger lovene- om det passer slik».

Vi har også oppnådd gjennomslag for vårt forlangende om likebehandling med andre fagforbund. Nå kan våre medlemmer, samt alle andre organiserte i uavhengige fagforbund, skrive kontingentutgiftene av på skatten. Denne jobben har også kostet forbundet flere hundretusen kroner, penger vi forlanger tilbakebetalt. Dette har nå blitt en sak for Sivilombudsmannen, om ikke han er enig med oss, blir også dette en sak for domstolene. I denne saken har vi i tillegg til å avdekke at prinsippet om likebehandling ikke blir fulgt, avslørt skittent politisk spill av den avgåtte regjeringen.

#### Landsmøte:

Det vil bli avholdt landsmøte for FFFS medlemmer i våre lokaler i Bergen 06.06-14. Blir det mange påmeldte må vi leie lokaler eksternt, derfor er det viktig at vi får tilbakemelding så snart som mulig fra dere. Forslag til saker man ønsker å ta opp på møte, må være oss i hende senest 15. mai. For mer informasjon, ta kontakt på mail eller telefon. Det kommer også mer info rundt dette i neste Nyhetsbrev.

#### Kontingenttrekk via rederiet:

9521 65 10284 er kontonummeret dere kan oppgi, for dere som ikke har Avtale giro eller som har bopel i utlandet, men som ønsker at rederiet skal trekke kontingenten rett fra hyra. Dette er det dessverre ikke alle rederier som vil gjøre for FFFS medlemmer, men det skader ikke å spørre. Rederiene trekker automatisk kontingenten til de tre andre.

Det er hyggelig å fortelle at det vi har gjort for eldre sjøfolk, hva oppsigelsesvernet angår, ikke bare blir lagt merke til innad i forbundet. Nå kommer henvendelsene også fra folk som har satt sin lit til andre forbund, men har blitt nektet den støtten de hele tiden har hatt krav på, til oss og ber om hjelp- en hjelp de skal få i den utstrekning vi har kapasitet til det.

Så skjer det igjen. Denne gang er det Wilhelmsen som faser (les sparker) ut norske sjøfolk, Samtlige seilende skandinavere skal bort innen to år. Hadde dette vært luftfart hadde det vært omtalt med krigstyper i media, men nå gjelder det bare sjøfolk. Skal denne trenden stoppes må blant annet Nettolønnsordningen følge med i tiden og oppjusteres. Den må både oppjusteres og utvides til å gjelde begge registre. Vi er heller ikke sikre på at det W. W holder på med er lovlig. Man skal nemlig ha en saklig grunn for å si opp sine ansatte, og vi tviler på at rederiets grådighet blir å betrakte som saklig. I de siste kvartals rapportene har WW 90 millioner dollar i gevinst etter skatt.

Kanskje er det også betimelig å etterlyse et initiativ fra dem med forhandlingsrett, både hos Wilhelmsen og andre store rederier, og spørre om hva de holder på med.

Se vedlagte link. <http://www.dn.no/forsiden/borsMarked/article2781573.ece>

**Til slutt vil vi bare si at vi håper på det beste, og ønsker alle en fortreffelig vår.**

# Sykepenger etter 67 år?

## Sykepenger til personer mellom 62 og 70 år

*Personer mellom 62 og 70 år har rett til sykepenger uavhengig av om de har tatt ut alderspensjon. Personer over 70 år har ikke rett til sykepenger.*

*Personer mellom 67 og 70 år har rett til sykepenger hvis inntekten overstiger to ganger grunnbeløpet. Denne gruppen kan få sykepenger fra NAV i opptil 60 dager. 60-dagersregelen gjelder fra og med dagen etter man fylte 67 år og til og med dagen man fyller 70 år.*

<https://www.nav.no/Arbeid/Jobb+og+helse/Sykmelding+og+sykepenger/Sykepenger+til+s%C3%A6rskilte+grupper>

Endelig har sjøfolk fått oppsigelsesvern fra de starter sin yrkeskarriere til sjøs, og om de ønsker, helt frem til de fyller 70 år. Paradokset er at dersom de blir syke, har de ikke rett på mer enn 60 dager med sykepenger etter at de har fylt 67 år.

Dette er diskriminering sammenlignet med yngre arbeidstakere, og må snarest rettes opp. Arbeidsgiver er pålagt å trekke alle ansatte, over eller under 67 år, for sykestrygd. Dette resulterer i at de som har passert 67 år faktisk blir lurt for en innbetalt forsikring, etter fylte 67 år, har de tillegg fått enda en ny skatt. Fra før er de forpliktet til å betale inn pensjonstrygd lenge etter at full fartstid er oppnådd. Det får de heller ingen glede av, bare enda en grunn fra staten

om å trekke en urettferdig avgift.

Likeledes må det gjøres noe med innslagspunktet for reduksjon av Loss of License (LoL) ordningen. Slik den praktiseres i dag er den basert på at sjøfolk ble satt på land ved fylte 62 år. Nå har denne aldersgruppen heldigvis, etter mange år, fått samme rettigheter som arbeidstakere på land, i forhold til oppsigelsesvern. Slik det er nå begynner den årlige reduksjonen av utbetalingen av LoL med minus ti prosent, ved fylte 50 år, og nulles ut ved fylte 58 år.

Nå har man fått rett til å stå i arbeid i åtte år ekstra, men det er ikke foretatt noen endringer med LoL. Slik vi ser det bør innslagspunktet for reduksjonen også flyttes med tilsvarende mange år slik at første reduksjon ikke slår inn før ved fylte 58 år og nulles ut ved fylte 66 år. Fra man fyller 58 år har man, i følge den nye loven, fremdeles 12 gode arbeidsår foran seg, ikke som før, kun fire år.

Vi har nå fått en ny Skipsarbeidslov, takket være FFFS sine gjentatte angrep på den gamle Sjømannsloven, som sier at aldersgrensen nå er 70 år. Det var den gamle Sjømannsloven, som ble skrotet 20. august i fjor, som var grunnlaget for begge de to overnevnte bestemmelsene. Når vi nå har fått ny lov for sjøfolk, bør den også avspeile at andre ting enn den håpløse paragraf 19 i den gamle loven må endres. Det er på tide at den nye

loven avspeiler dagens virkelighet.

## TAP AV HELSEERKLÆRING – «LOSS OF LICENSE»

*Ved tiltredelse av tjeneste må arbeidstakere på skip ha helseerklæring i henhold til Sjømannsloven. Det er kun sjømannsleger, som kan utstede slik helseerklæring. Dersom sjømannslegen finner sjømannen helsemessig udyktig for tjeneste om bord, skal det utstedes en udyktighetserklæring.*

*Udyktighetserklæring kan ankes til en fagnemnd som består av en lege, en representant fra det fagforbundet søker stilling tilhører og en representant fra Sjøfartsdirektoratet.*

*Tap av helseerklæring kan utløse utbetaling av en forsikringssum på inntil 8G dersom tapet er permanent, skyldes sykdom eller skade og medfører at sjømannen ikke er i stand til å tjenestegjøre i noen stilling ombord. Utbetalingen trappes ned etter fylte 50 år, og faller vekk etter fylte 58 år. Ordningen betegnes som «Loss of License», og omfatter de fleste sjømenn.*

*«Loss of License»-forsikringen er normalt en del av den tariffestede «Trygghetsforsikringen» som norske rederier tegner for sine ansatte. Dette er en kombinert forsikring mot yrkesskade, yrkessykdom, ulykkesskade og tap av helseattest*

[https://www.nav.no/Arbeid/Inkluderende+arbeidsliv/\\_attachment/805335990?\\_ts=11030...](https://www.nav.no/Arbeid/Inkluderende+arbeidsliv/_attachment/805335990?_ts=11030...)

Illfoto: Katrine Lunke  
- Norges Bank





# Den maritime industrien Ønsker langsiktighet fra politikerne

Vi har i flere utgaver av Dråpen skrevet om hva som må til for å få til en levedyktig maritim næring i Norge. Under kan man lese noe av det næringen selv ønsker mest.

Som man kan se har de også et ønske om å høyne andelen norske sjøfolk, dette er noe vi som sjøfolk må applaudere, men vi må ikke stoppe opp med et ønske om norske sjøfolk bare innenfor kjemikalie flåten. Skal alle ønsker fra rederne oppfylles, må det også vise igjen i alle fartsområder.

Maritime skoler og opplæringssteder må også oppjusteres. Målet må være å ligge på topp innenfor alle de maritime områdene.

## Viktig forutsetninger for maritim verdiskaping

De norske rammevilkårene har forvitret siden 2008 sammenlignet med EU-landenes rammevilkår fordi taket i nettolønnsordningen har vært statisk de siste seks årene. Vi vil også at kjemikalieflåten som er så sterk i Bergen skal få flere norske sjøfolk om bord gjennom utvidet nettolønn. Det vil være lønnsomt for landet, viser en Menon-rapport

([http://menon.no/upload/2013/09/26/final\\_maritimforum\\_verdiskapingsrap-](http://menon.no/upload/2013/09/26/final_maritimforum_verdiskapingsrap-)

[port2012\\_lavopplost.pdf](#)), presiserte Solbakken.

Maritimt Forum har skissert en rekke forutsetninger som må være på plass for å sikre den maritime verdiskapningen.

## Like vilkår og konkurransedyktige betingelser

1. Det maritime og shippingnæringen har en unik posisjon, men det er avgjørende at næringen gis like konkurransevilkår som våre internasjonale konkurrenter for å bevare drift og eierskap i Norge.

## Stabilitet og forutsigbarhet

1. Synergieffekten av å være del av et større klyngemiljø er stor, men skal miljøet bevares er det behov for forutsigbarhet og rammebetingelser som sikrer et sterkt privat eierskap.
2. Sterke klynger og lokalt eierskap vil alltid ha mest lokalt og langsiktig perspektiv.
3. Dersom det utenlandske eierskapet vokser frem der norsk kompetanse og næringsmiljø er sterkt (gode klynger), kan man få positive effekter av et internasjonalt eierskap dersom det forblir i landet.
4. Infrastruktur: Generelt dårlig infrastruktur, og dette hindrer samhandling og kompetanseutvikling.

Effektiv transport av varer og arbeidskraft er svært viktig.

5. Godt lovverk: Forenkling, for eksempel regler for offentlige anskaffelser.
6. Formueskatt: Det er ikke gunstig å eie bedrifter med høy andel av anleggsmidler (produksjonsbedrifter) da dette gir økt verdi i selskapets balanse, noe som igjen utløser høy formueskatt. Et konsulentselskap uten eiendeler vil være mye mer gunstig beskattet.
7. Rammeverk som stimulerer aktivitet på norsk sokkel. Like rammevilkår for norsk næringsliv som for internasjonale konkurrenter.
8. Styrke klynger: Unngå smale subsidier som kan motvirke konkurranse.

## Sikre maritim kompetanse

I tillegg til internasjonalt konkurransedyktige vilkår, settes tilgang til adekvat kompetanse høyt på dagsorden når utfordringer skal drøftes. Norge har fått en regjering som klart synes å vise vilje til å styrke og effektivisere skole og høyskolesystemene i Norge. Pisa-rapporten viser at man står overfor en betydelig utfordring.

<http://www.skipsrevyen.no/nyheter/137338.html>

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

Arbeids- og sosialminister  
Robert Eriksson  
Postboks 8019 Dep.  
0030 OSLO

# Kjære Statsråd

Jeg er så glad! Glad for at jeg har fått lov til å fortsette å jobbe etter at jeg mistet jobben min i fjor, fordi jeg ble 62 år. Takket være iherdig innsats fra Fellesforbundet for Sjøfolk. (FFFS) Nå i januar går jeg igjen om bord med liv og lyst i full stilling i forhåpentligvis mange år fremover.

Jeg har valgt å skrive til Statsråden fordi vi nå har fått en regjering som både formelt og reelt er uavhengig av det AP-styrte LO-systemet. Av denne grunn har jeg et håp om at urett kan bli rettet opp. En kort oppsummering av problemstillingen følger;

Som ansatt mannskap i fergerederiet Color Line i nesten 20 år visste jeg at jeg kom til å bli arbeidsledig så fort jeg fylte 62 år. Men, etter som dagen nærmet seg, følte jeg meg ikke klar for å bli kassert. Jeg vet jeg fylte stillingen min på en tilfredsstillende måte og trives med å være yrkesaktiv så jeg kontaktet rederiet i god tid for å be om å få arbeide videre. Men nei, det var ingen bønn.

Jeg har gjennom årene erfart at LO-forbundet Norsk Sjømannsforbund (NSF) har sviktet sjøfolk og medlemmer grovt. Av denne grunn valgte jeg for ca. 10 år siden å bli medlem av FFFS som er et partipolitisk uavhengig, men lite forbund. Det har nå betalt seg. De tok ut søksmål mot arbeidsgiver på mine vegne. Jeg var så heldig at jeg dro nytte av en pågående og identisk sak som FFFS hadde fremmet for Sosialpakten i Strasbourg.

Gjennom utrettelig kamp over ca. 5 år gjennom det norske rettsapparatet og derfra til Sosialpakten i Strasbourg har FFFS lyktes. Denne saken har kostet mitt lille forbund urimelig mye. Den 16. oktober 2013 ble dommen fra Strasbourg offentlig, Staten Norge ble dømt. Det norske rettsvesen hadde dømt feil i alle instanser. Staten Norge tapte og jeg har nå vært så heldig å dra direkte nytte av denne dommen fra Strasbourg.

Men, samtidig har sjøfolkene på en måte tapt en gang til ved at dette lille lyspunktet av et særdeles hardt arbeidende forbund skal bære byrden alene med saksomkostningene. Det hører da ingen steder hjemme at den parten som vitterlig har lyktes hundre prosent med å holde oss i arbeid skal bære byrden for den urett som er skjedd? For meg virker dette så urimelig og urettferdig. FFFS er et meget sunt korrektiv til LO-alternativet. Det er viktig at de kan fortsette med å være det.

Forleden fikk vi medlemmene en kopi av en betraktning rundt saksomkostningsproblematikken i et info-skriv fra FFFS. Jeg ber Statsråden inderlig å ta seg tid til å lese dette (vedl.) Adv. Erik Råd Herlofsen har forklart urimelighetene på en meget grundig og opplysende måte.

Jeg håper Statsråden kan se det urettferdige i at FFFS (les; vi sjøfolkene som er medlemmer) skal betale for at ikke den tidligere regjeringen og LO har behandlet oss på en skikkelig måte. (NSF ga uttrykk for at 62-års grensen for sjøfolk var uproblematisk for deres medlemmer. Det vet jeg ikke er riktig)

Kjære Statsråd, kan du hjelpe oss med å få dekket saksomkostningene for FFFS så ikke de blir økonomisk vingeklippet for oss i lange tider fremover?  
I anstendighetens navn.

Oslo, 8. Januar 2013  
Med vennlig hilsen  
Jane Birgitte Issa



Med tillatelse fra Gunnar Ringheim i Dagbladet gjengir vi en artikkel om dykkerne og deres skjebne, i sin helhet.

# - Kjære Erna, løs dykkersaken!



*SKAMPLETT: Gro Hillestad Thune mener statens behandling av pionerdykkerne er en skamplett som hefter ved Norges ære.  
Foto: Anita Arntzen / Dagbladet*

**Den tidligere Strasbourg-dommeren Gro Hillestad Thune ber statsministeren legge jusen til side og vise anstendighet.**

*Gunnar Ringheimgri@dagbladet.no  
torsdag 30. januar 2014, kl.08:20*

*<http://www.dagbladet.no/2014/01/30/nyheter/samfunn/politikk/innenriks/regjeringen/31542449/>*

I 15 år var juristen norsk medlem av Europarådets kommisjon for menneskerettigheter.

## **KJÆRE ERNA**

- I stedet for å vente på juridiske betenkninger fra regjeringsadvokaten etter dykkerdommen i Strasbourg, har jeg følgende oppfordring til statsministeren:

**Kjære Erna Solberg. Skjær gjennom. Legg jusen til side. Gjør Norge den tjeneste å vise nordsjødykkerne vår**

**takknemlighet gjennom et raust økonomisk oppgjør.**

Vis anstendighet på vegne av alle oss som har nytt godt av deres avgjørende bidrag for å skape den gigantiske norske oljeformuen, sier Gro Hillestad Thune.

## **NASJONALT TRAUME**

Som synes timingen er perfekt.

**- Hva er en bedre måte å feire grunnlovsjubileet på enn om regjeringen nå**



setter sluttstrek for dykkersaken som har versert så lenge og som har utviklet seg til å bli et nasjonalt traume, sier menneskerettsseksperten.

5. desember fikk pionerdykkerne medhold i EMD om at den norske staten kan holdes ansvarlig for helsesituasjonen deres.

- Alt dykkerne ber om er å få kompensert det de har tapt i arbeidsfortjeneste etter skader de pådro seg på dypet som unge spreke menn, sier advokat Katrine Hellum-Lilleengen i LO.

### GYLLEN SJANSE

Gro Hillestad Thune opplever at hele befolkningen er opprørt over nordsjødykkernes skjebne.

- Men det er bare statsministeren som kan sørge for at oljeeventyrets pionerer ytes rettferdighet. Det er en trist historie, som vi har liten grunn til å være stolte av.

Derfor vil Erna få anerkjennelse hvis hun benytter sin gyldne sjanse til å vise politisk handlekraft.

Hun må løfte dykkersaken opp fra en smålig juridisk-byråkratisk krangel. Vi kjenner statsministeren som en sterk kvinne. Hun kan løse floken, hvis hun vil, sier menneskerettsjuristen.

### OFFISIELL TAKK

Hun mener dykkersaken er en skamplett som hefter ved Norges ære.

- Jeg kan ikke forstå at det er så vanskelig etter Strasbourg-dommen. Statsministerens folk må jo sette seg ned med dykkerne å finne ut hva de trenger. Da jeg snakket med noen av dykkerne for en tid tilbake, gikk det opp for meg at de også har behov for en offisiell takk for innsatsen og en unnskyldning for måten de er behandlet på.

Jeg synes statsministeren bør ta initiativ til å møte dykkerne, spandere litt tid på dem og spørre dem direkte hva som skal til for å få saken avsluttet.

Saken er pinlig for Norge, den burde vært løst lenge før den havnet i Strasbourg, sier Gro Hillestad Thune.

### LITE ÅRVÅKNE

Juristen hevder at politikerne skyver jusen foran seg, i stedet for å ta et moralsk ansvar, basert på medmenneskelighet og respekt.

- Å erkjenne feil på myndighetenes vegne, sitter langt inne. Det som skiller Norge og en del andre land er at det sivile samfunn er så servilt i forhold til myndighetene.

Vi er ganske så naive og ser på staten som god og snill. Jeg tror det gjør oss for lite årvåkne. Dykkersaken er et eksempel på det.

Du finner antakelig ikke et menneske i Norge som ikke mener myndighetenes behandling av dykkerne er skammelig.

Samtidig er det ingen som arrangerer demonstrasjonstog eller aksjoner for dykkerne. Alle er helt stille og lar staten holde på, selv om det som skjer ikke er forankret i den allmenne rettsoppfatning, sier Hillestad Thune.

### JAKHELLN-FORSLAGET

- For ti år siden advarte du i et intervju i Dagbladet mot å la dykkerne bli vår tids krigsseilere...?

- Ja, men det har dessverre allerede utviklet seg til en ny krigsseilersak. Det er som om vi ingen ting har lært, sier Gro Hillestad Thune.

Hun mener det er og blir et spørsmål om politisk vilje.

-Professor Henning Jakhelln fremmet

allerede i 2003 et forslag for Stortinget, som dykkerne godtok og som hadde løst hele saken. Det ville ikke det politiske flertallet - dessverre.

### GI ET VERN

I 1996 skrev Gro Hillestad Thune en kronikk i Aftenposten med tittelen: «Trenger vi menneskerettigheter i Norge?»

- Jeg satt som dommer i Strasbourg og var med på å dømme andre land for brudd på menneskerettigheter som jeg visste også skjedde i Norge uten at noen reagerte.

Selv nå, 18 år seinere, trenger vi en helt annen bevissthet når det gjelder menneskerettigheter her til lands. Det er fint å få flere menneskerettigheter inn i Grunnloven.

Men det som virkelig trengs er å gjøre menneskerettighetene operative og praktisk nyttige. Også her i landet er det mennesker som trenger det vern de er ment å skulle gi, sier menneskerettsjuristen.

### ERNAS SVAR

På vegne av statsminister Erna Solberg svarer skriver politiske rådgiver Rolf Erik Tveten ved Statsministerens kontor i en e-post til Dagbladet:

*«Stortinget besluttet i 2004 å gi pionerdykkerne en kollektiv og individuell oppreisning og kompensasjon for sitt banebrytende arbeid i Nordsjøen. Det er så langt utbetalt ca. 600 millioner kroner til 260 tidligere dykkere og etterlatte gjennom kompensasjonsordningen, i tillegg til andre tiltak som er etablert. Når det gjelder dommen fra Strasbourg i desember 2013 har regjeringen bestemt at staten ikke vil anke. Begge partene i saken har 3 måneders ankefrist. Dommen er derfor ikke rettskraftig ennå. Når en rettskraftig dom foreligger vil regjeringen sikre at den vil bli fulgt opp raskt.»*

# STERKE MENINGER?

## BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Av Advokat Erik Råd Herlofsen

Selv om du kan ha en «god» sak og anlegger søksmål mot staten, må man være klar over at staten vil gjøre alt den kan for å unngå å betale sakskostnader – også når du vinner saken

# Staten som «useriøs» motpart

Fellesforbundet for sjøfolk som er et lite, uavhengig fagforbund med ca. 1.500 medlemmer. Forbundet har begrenset økonomi, men har et engasjement for sine medlemmer som går langt utover det vanlige. De seneste årene har jeg bistått forbundet i flere saker og vil her fortelle om mine erfaringer med staten som motpart.

## SIJOMANNSSLOVENS 62 ÅRS GRENSE

Forbundet bisto ett av sine medlemmer i den såkalte Kystlink-saken (Rt. 2010.202), hvor Høyesteretts flertall kom til aldersgrensen på 62 år ikke var i strid med sjømannslovens forbud mot aldersdiskriminering. Forbundet «aksepterte» imidlertid ikke avgjørelsen og innklaget Staten for brudd på Den europeiske sosialpakt, (Complaint No. 74/2011).

Forbundet mente at sjømannslovens 62 års grense er diskriminerende og i strid med sosialpaktens artikkel 1, hvor det fremgår at «alle skal ha mulighet til å tjene til livets opphold i et yrke han eller hun fritt har valgt», samt i strid med artikkel 24, hvor det fremgår at staten plikter å anerkjenne «alle arbeidstakers 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.»

Kort tid etter at klagen var innlevert nedsatte regjeringen et lovutvalg som fikk i mandat å vurdere endringer i sjømannsloven, herunder 62 års grensen. Fellesforbundet for sjøfolk ble ikke invitert til å delta i utvalget.

Parallelt forsøkte staten ved regjeringsadvokaten å få saken avvist på flere usaklige grunnlag, eksempelvis ved å anføre at lederen i forbundet ikke hadde fullmakt til å inngi klage til Sosialpakten og at forbundet var for lite til å være representativt. Dette medførte nødvendigvis utveksling av flere prosesskriv, hvorefter klagen ble erklært «admissible» (tillat ført for komiteen) i mai 2012.

Den 17. juli 2013, etter nærmere to års saksbehandling, kom sosialpaktens ekspertkomite enstemmig til at Norge har krenket konvensjonen.

Kort tid deretter ble aldersgrensen for sjøfolk hevet fra 62 til 70 år, jf. ny skipsarbeidslov § 5-12. I forarbeidene til nevnte lov henvises det for øvrig til den verserende sak for Den europeiske sosialpakt som medvirkende grunnlag for heving av aldersgrensen.

Fellesforbundet for sjøfolks lange og ressurskrevende kamp mot en diskriminerende aldersgrense på 62 år, fikk derved et positivt utfall og ett av deres medlem-

mer under saksbehandlingen fylte 62 år har nå fått tilbake sin stilling.

I og med at Norge ved innføring av den nye skipsarbeidsloven allerede har innrettet seg i forhold til konvensjonsbruddet, fikk avgjørelsen imidlertid ingen direkte konsekvens for Norge da saken ble behandlet på Ministermøtet den 16. oktober 2013.

Staten har imidlertid ikke på noen måte tatt selvkritikk eller gitt forbundet kreditt for lovendringen og forbundets forespørsel om dekning av saksomkostninger er blankt avvist.

## FRADRAK FOR FAGFORENINGS- KONTINGENT

I 2009 ble Fellesforbundet for sjøfolk gjort oppmerksom på at deres medlemmer ikke kan kreve fradrag for fagforeningskontingent, jf. skatteloven § 6-20. Dette fordi forbundet ikke er medlem av en hovedsammenslutning og er stiftet etter 1977.

Forbundet søkte da om dispensasjon i henhold til skatteloven § 6-20 (3), men fikk avslag på søknaden. Forbundet anla deretter søksmål og viste til at bestemmelsen er i strid med den grunnleggende organisasjonsfriheten. Forbundet tapte imidlertid i Oslo tingrett, hvorefter hovedforhandling var berammet i



Borgarting lagmannsrett 5. og 6. november 2013.

Kort tid forut for hovedforhandlingen la Stoltenberg II-regjeringen fram forslag til statsbudsjett hvor det ble foreslått å oppheve Finansdepartementets hjemmel for å dispensere fra vilkåret til hovedsammenslutning. Da begrunnelsen for lovforslaget inneholdt flere feil og unnlot å nevne den verserende tvist, gjorde forbundet den nye regjeringen oppmerksom på hva som var i ferd med å skje.

Høsten 2013 skrev professor Henning Jakhell en kritisk artikkel om skatteleven § 6-20 og konkluderte med at bestemmelsen er i strid med den grunnleggende organisasjonsretten. (Artikkelen vil bli publisert våren 2014). Undertegnede fikk kopi av artikkelen og oversendte denne til regjeringsadvokaten og til administrator i Borgarting lagmannsrett.

Den 24. oktober 2013 ble undertegnede oppringt av Regjeringsadvokaten og gjort oppmerksom på at Finansdepartementet nå ville se positivt på en søknad om omgjøring av ovennevnte vedtak, hvilket medførte at søknad om omgjøring ble sendt umiddelbart. Søknaden ble sendt både elektronisk og pr. post.

Litt senere samme dag ble undertegnede igjen oppringt av Regjeringsadvokaten og forespurt om det i stedet for søknad om omgjøring kunne søkes på nytt. Da undertegnede allerede hadde sendt søknad om omgjøring og mistenkte at forespørselen kunne ha sammenheng med at Finansdepartementet ønsket å unngå sakskostnadsansvar, ble forespørselen avslått.

På tross av forbundets uttrykkelige presisering om at man opprettholdt søknaden om omgjøring, fattet Finansdepartementet nytt vedtak den 25. oktober 2013, hvor man innvilget dispensasjon fra og med inntektsåret 2013. Det nye vedtaket begrunnes i at departementet:

*«...har kommet til at det vil være riktig å legge større vekt på arbeidstakernes valgfrihet enn tidligere... Vi antar... at søknaden om omgjøring subsidiært kan oppfattes som ny søknad om samtykke...»*

På tross av at Fellesforbundet for sjøfolk har presisert at det kun søkes om

omgjøring, velger Finansdepartementet, på eget initiativ, «å innvilge» en ikke-eksisterende ny søknad.

Den verserende sak for Borgarting lagmannsrett ble deretter opphevet uten at forbundet ble tilkjent sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-4 (b).

Da Finansdepartementet hadde endret sitt opprinnelige vedtak til gunst for Fellesforbundet for sjøfolk, ble det søkt om dekning av rimelige og nødvendige sakskostnader i medhold av forvaltningsloven § 36. I og med at Finansdepartementet imidlertid valgte å tolke søknaden om omgjøring som en subsidiær ny søknad, ble søknaden avslått.

For helhetens skyld nevnes at den nye regjeringen har trukket forslaget om å oppheve dispensasjonsadgangen og har i stedet foreslått å gi fradragsrett for fagfo-

reningskontingent til alle som er medlem av en fagforening.

Konklusjonen for Fellesforbundet for sjøfolk er at de i realiteten også har vunnet denne saken, men må oppsiktsvekkende nok selv bære alle kostnader med å få endret konvensjonsstridige norske regler.

### AVSLUTTENDE MERKNADER

Basert på ovennevnte erfaringer vil jeg heretter måtte advare kommende klienter mot å anlegge søksmål mot staten. Jeg vil måtte presisere at selv om man har en god sak og selv om man vil vinne fram, risikerer man økonomisk ruin.

**Min tillit til stat og embetsverk er dessverre kraftig redusert.**



**DIESELDYR.NO**

**MARITIM CONSULTANTS AS**

**Unngå driftsproblem**

**Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.**  
Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet **Bio Protect 2** til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. **Bio Protect 2** gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvtest som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

**TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE**

**I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til å forebygge 80 millioner liter diesel mot dieseldyr**

[www.maritim.as](http://www.maritim.as)  
[post@maritim.as](mailto:post@maritim.as)

# FFFS trenger deg til å gå på skipsbesøk!

Om du er ledig, hjemme på fri eller pensjonert og har lyst å ha noe hyggelig, engasjerende og fornuftig å bruke fritiden på, er du hjertelig velkommen til å gjøre en innsats for forbundet.

Det vi kan tilby, er engasjement, skoleing og opplæring. Det vi derimot ikke tilbyr, er at våre representanter skal ut og love ting vi ikke kan stå inne for!

Alle utgifter vil vi selvsagt også dekke, men vi kan ikke love deg lønn.

Det er en fordel om du bor i nærheten av offshorebaser eller godt trafikkerte

havner, slik at reisetiden ikke blir for lang eller dyr. Alt nødvendig materiale holder selvsagt FFFS, det skal ikke være noe økonomisk underskudds foretak for dere.

***Vi venter spent på responsen!***



Foto: [www.farstad.com](http://www.farstad.com)

## FAR SCOUT

# Heldige er de som har avtalerett

## men blir den brukt til medlemmenes beste?

I «Overenskomst 2012 mellom NHO sjøfart Næringslivets hovedorganisasjon og Norsk Sjømannsforbund land-organisasjonen i Norge for besetning på passasjerskip i kystfart» står følgende:

*”Med samboer menes person som har hatt samme bopel som den ansatte i minst 2 år, og har vært registrert i Folkeregisteret på samme bopel som den ansatte i samme tidsrom.*

*Partene på den enkelte bedrift treffer nærmere avtale om retningslinjer for ordningens praktisering.*

*Med korte velferdspermisjoner etter nedenstående regler menes permisjoner for nødvendig tid, inntil 1 dags varighet, betalt med ordinær lønn.”*

[http://tariffavtaler.nho.no/filer/Historisk\\_tariffavtaler\\_2008/471%20NSF%20passasjerskip%20kystfart%202012.pdf](http://tariffavtaler.nho.no/filer/Historisk_tariffavtaler_2008/471%20NSF%20passasjerskip%20kystfart%202012.pdf)

**Med inntil 1 dags varighet!** Hva er det det sjømannsforbundene har tenkt på? Det kan i alle fall ikke være medlemmene og deres ve og vel. Om man er så uheldig å miste en av dem man er glad i, og er om bord, kan det hende at man i et-tert tid må krangle for å få dekket den ene dagen. For som det står i avtalen - inntil en dag. Med andre ord, man risikerer å måtte slåss for å få dekket hele den ene dagen.

Hvordan man i det hele tatt har kommet frem til et slikt resultat, er for oss, fullstendig uforståelig. Med et slikt resultat hadde vi ikke en gang turt å presentere det for våre medlemmer, for de vet at vi stiler høyere. Våre medlemmer stiller krav til sitt forbund, andre derimot... Det er også grunnen til at vi får tilsendt avtalene andre forbund har inngått. Medlemmene sender oss avtalene og håper at vi kan gjøre noe med dem, beklageligvis kan vi ikke gjøre noe annet

enn å opplyse andre om dem. De som sender avtalene til oss er rykende uenige i avtalene, men få eller ingen tør gjøre noe med det.

De som har inngått slike skammelige avtaler, er de samme som advarer mot FFFS på grunn av at vi ikke har forhandlingsrett. Når vi ser på resultatene av fremforhandlede avtaler, er vi virkelig glade for at vi ikke har vært med på å holde noen for narr. Om vi hadde hatt avtalerett, hadde et slikt resultat aldri blitt presentert våre medlemmer. Til det har vi for mye respekt for dem. FFFS ble ikke startet for å gjøre det samme som andre er så «dyktige» til alene.

FFFS ble startet for vi var fly forb... over å bli holdt for narr. Ingenting av det vi ba våre forbund om, ble gjort. Vi ble rett og slett leie av å mase på rettferdighet, vi fant ut at det var bedre å starte et eget forbund, noe vi ikke angrer en dag på at vi gjorde. Og om vi skal bli sterke nok til å få en generell forhandlingsrett, er faktisk opp til dere å avgjøre - det er makta som rår.

Når mannskaper på hurtigruten skriver/ sender denne avtalen til oss, har de selvfølgelig vanskeligheter med å holde seg alvorlige over innholdet i avtalen, se bare her:

*”88. Permisjon når foreldre blir innkalt til konferansetime i grunnskole, og denne ikke kan legges utenfor arbeidstiden. Slik permisjon gis for inntil to timer.”*  
(fra tariffavtale NHO og LO).

## 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



# Hovmod står for fall!❖

**§ 10-1. Forbud mot diskriminering og Sjømannslovens § 33 har en ting felles (paragrafen er for øvrig videreført i den nye Skipsarbeidsloven) - de forbyr diskriminering i Norge, på norsk sokkel samt på norskregistrerte plattformer/rigger og skip.**

EL&IT forbundet står frem i BT 12.12.13, og forlanger norsk som arbeidsspråk på sokkelen. Dette er vi helt enige i. Og ikke bare det, dette forlangende skulle vært helt unødvendig, etter vår forstand.

At man må aksjonere eller reagere på at morsmålet skal være arbeidsspråk i hjemlandet, er fullstendig bak mål. Det burde være helt opplagt hvilket språk som er det gjellende. At man lærer seg, og benytter andre språk for bruk i andre sammenhenger, er noe vi oppmuntrer til og er en stor tilhenger av.

I Nordsjøen er det blitt slik at enkelte firmaer prøver å snik innføre engelsk. Det må vi for all del stoppe. Løsningen er kanskje enklere enn man skulle tro. Man kan bevare både arbeidsplasser og språket ved å følge resten av verden. De har stort sett innført restriksjoner for utlendinger. De har innført proteksjonisme langs sine egne kyster og sokkel for å beskytte sine egne innbyggere. Men ikke i Norge.

Diskriminering av språk på egen sokkel og kyst er en ting, en annen og like alvorlig sak er at folk med lese- og skrivevansker blir diskriminert. De får heller ikke den støtten de har krav på. Vi har fått henvendelse fra et medlem på 50 år, som har sendt en forespørsel til rederiet om å få ta kurs på norsk, og få gjennomføre dem på land pga. dysleksi. Rederiet svarer kategorisk nei, og mener at det i kontrakten står at ansatte skal kunne engelsk. Når voksne folk ber om hjelp til å fullføre kurs som er på engelsk, for å få lov til å fortsette i jobben på en norsk båt, og ikke får dette, er det alvorlig. Å tvinges til å ta et kurs man ikke har

mulighet til å klare, ser vi på som en unnskyldning for rederiet til å kvitte seg med en medarbeider på en nedrig måte. Blir det resultatet, kan vi love at vedkommende ikke skal stå alene. At ikke rederiene er i stand til å holde kurs for nordmenn på norsk, stiller vi oss ikke bare tvilende til men nekter kategorisk å tro at det er sant. Som norsk arbeidsgiver, er det bare rent vas å hevde noe slikt, selvfølgelig er det mulig å holde slike kurs på norsk, det handler kun om velvilje fra rederiets side. Det handler vel også litt om status for enkelte rederier, det er sikkert flott for rederiene å kunne si at vi holder våre kurs på engelsk. I Russland før revolusjonen var overklassen så fine på det at de stort sett snakket fransk, vi så hvordan det gikk.

*Hei FFFS.*

*halloen eg har noen spørsmål angående kurs som ein må ta om bord som desa seaull kursa isp og sånt, eg sliter der når alt står på engelsk og ikkje på norsk og siden eg har lese og skrivevansker eg har spurt (rederiet) om eg ikkje kan få desa kursa på land og på norsk da får eg bere til svar at deiras språk er kun engelsk og at dei ikkje dekar kurs til vikarer fek besjed om å spørre nav om ikkje dei kune deke sånt og dei påstår at det står i arbeidskontrakten ders at eg skall vere dykti i engelsk men det har ikkje eg lese da har den dere håndboken igjen fik jelp med det dere på nette da, hade ikkje ret på jelp var besjeden og, vert lit oppgitt av deta rederie here, eg hade mye jelpetimer i skolen eg da og lerte ikkje so god nokk engelsk og når ein har kun vore på fiskebår i nesten 30 år har ein ikkje so mye bruk for den engelsken nei og eg er snart 50 år tar dei ikkje mye hensyn nei.*

I faktadelen i artikkelen i BT, kan vi blant annet lese følgende:

\* *Det skal i utgangspunktet brukes norsk språk på norsk sokkel*

\* *Dette er ikke et absolutt krav.*

\* *Så lenge det er nødvendig eller hensiktsmessig, og ikke går på bekostning av sikkerheten, så kan andre språk brukes.*

\* *Dette gjelder også for oversettelse av operasjonsmanualer, sertifikater og tekniske spesifikasjoner, så lenge arbeidstakerne behersker språket så godt at de ikke har problemer med å forholde seg til språket de er skrevet på.*

Vi legger for sikkerhets skyld med anti-diskrimineringsloven, som viser at det er ulovlig å diskriminere!

**§ 10-1. Forbud mot diskriminering Forarbeider** (<http://rettsdata.no/index.php?returnUrl=%2Fbrowse.aspx%3FsDest%3DgH20130621z2D102z2EzA710z2D1>)

- (1) Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon eller alder er forbudt.
- (2) Trakassering og instruks om å diskriminere personer av grunner nevnt i første ledd, anses som diskriminering.
- (3) Bestemmelsene i dette kapittel gjelder tilsvarende ved diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.
- (4) Ved diskriminering på grunn av kjønn gjelder likestillingsloven.
- (5) Ved diskriminering på grunn av etnisitet, religion og livssyn gjelder diskrimineringsloven om etnisitet.
- (6) Ved diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne gjelder diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.
- (7) Ved diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk gjelder diskrimineringsloven om seksuell orientering.

\**Hovmod (på latin superbia) innebærer en altfor høy vurdering av en selv og en stor selvhevdelse, motsatt ydmykhet. Hovmod betraktes i mange kulturer som noe dårlig. (Wikipedia)*

# «Jeg trenger en hyretabell, er det mulig å få en?»

**Dette spørsmålet resulterte i at FFFS fikk enda et nytt «medlem».**

Grunnen til at vi setter medlem i hermetegn, er at han insisterte på å bli medlem selv om han nå har mistet legeattesten sin, og ikke får seile lenger. Mannen hadde vært utsatt for en trafikkulykke for snart et år siden, og var blitt så hardt skadet at han ble nektet å reise til sjøs igjen. I forbindelse med Loss of Lisence søknad ville advokaten hans ha en hyretabell som var relevant for hans stilling til sjøs.

Vedkommende tok da kontakt med sitt tidligere forbund og ba om en hyretabell. Det resolute svaret var ganske enkelt «nei». Etter mange års medlemskap ble han ikke verdiget mer enn et simpelt nei på en høflig henvendelse. Han viste selvfølgelig om oss, og tok derfor kontakt. Det første han sa var at han ikke var medlem, men trengte hjelp. Vi lurte selvsagt på hva som var problemet. Mens han fortalte ble vi bare mer og mer forbannet, og oppfordret ham til å skrive om sin opplevelse med sitt mangeårige forbund. Her er historien med hans egne ord:

***Evig takknemlig!***

*Jeg er en mann på 41 år som begynte på havet første gang i 1989 som fisker. Jeg har med tiden jobbet på tråler og ringnot før jeg satte meg på skolebenken på Bodin maritime skole og etter det har jeg jobbet som Matros i innenriksfart, men har vært mest i utenriksfart. Jeg har hele tiden som sjømann vært tilknyttet Norsk sjømannsforbund.*

*Jeg ble som passasjer i en bilulykke 26. februar 2013 sterkt skadet og holdt på, ved flere anledninger, å dø som følge av bilulykken, men som de fleste sjømenn rodde jeg også denne stormen av. Prisen jeg må betale for dette, er at jeg ALDRI kan seile igjen og det er vel noe av det tyngste jeg har opplevd.*

*Tidlig i høst tok jeg kontakt med Norsk Sjømannsforbund for å få en hyretabell. Dette for at min advokat skulle kunne regne ut hvor mye jeg faktisk taper i måneden. Hyretabellen var svært viktig for meg også for den videre erstatningen. Jeg hadde sporadisk kontakt med sjømannsforbundet ang dette spørsmålet, men enden på visa var at de ikke var interessert i å hjelpe meg.*

*Han jeg snakket sist med på sjømanns-*

*forbundet, sa til og med at jeg ikke måtte regne med at de ville bruke flere timer på hjelp til meg, nå da jeg ikke lenger var medlem.*

*Redningen for meg var at jeg kom til å tenke på Dråpen og kontaktet FFFS. FFFS var behjelpelig fra første stund og hjalp meg selvfølgelig med det jeg trengte, og den følelsen jeg satt igjen med etter å ha snakket med FFFS, var at her var det hjelp å få - og for en ubeskrivelig service.*

*Da jeg var ferdig med første samtale med FFFS var allerede hyretabellen på min mail.*

*Jeg har aldri vært medlem hos FFFS, men allikevel var døren hos dem åpen og ingenting var ett problem som de ikke klarer å løse.*

*Får å gjøre en lang historie kort vil jeg bare si at Jeg er evig takknemlig ovenfor FFFS og hjelpen jeg har fått fra dem. Det førte nemlig til at jeg fikk den økonomiske erstatningen jeg hadde krav på. Jeg ble tatt seriøst fra første stund og jeg føler at jeg ble respektert.*

*Med vennlig hilsen Thor Arne J Solberg*

Flere og flere sjøfolk stiller nå spørsmålstegn ved pensjonen og ordningen rundt den.

# Spørsmålstegn om hva som venter dem ved yrkeslivets ende. -Det er de langt fra alene om

Det gjør også spesialister på feltet. For eksempel skriver pensjonistrådgiver Harald Engelstad som avslutning på en artikkel han hadde i Dråpen 3-2013

*«At disse reglene har vært akseptert av sjømennenes organisasjoner så lenge har jeg aldri forstått».*

Samme mann skriver også i bladet «Vi over 60» så tidlig som i november 2004 om sjømannspensjonen.

Sitat:

**«Skrekk og gru»-eksempel.**

*Det er forståelig at sjømannspensjonen først og fremst skal vare fra 60 til 67 år. Det er mindre forståelig at den som tar ut full AFP fra 62 år mister sjømannspensjonen. Helt uforståelig (for undertegnende) er det at den som har uflaks og blir ufør før 60 år ikke har rett til sjømannspensjon overhodet. Det betyr at en sjømann som har seilt og betalt inn avgift til pensjonstrygden for sjømenn i 30 år, men blir hundre prosent ufør som 59-åring, ikke får fem flate øre av sine pensjonsavgifter i pensjon. Etter å ha jobbet med pensjoner i snart 25 år (Han skriver enda. Red anm.) er dette det råeste eksempel på hvor simpelt den Norske stat kan oppføre seg mot sjøfolk. Det er meg helt ufattelig at dette kan ha*

*pågått så lenge uten at noen tar affære. (At media ikke griper tak i det synes jeg er påfallende) Hvilke andre yrkesgrupper i Norge hadde akseptert dette?*

Under kan dere se noen reaksjoner på ordningen de tre store organisasjonene var med på å innføre. De var ikke bare med på å innføre dårligere pensjonsordninger, men endringen de var med på, førte også til at en hel del pensjonerte sjøfolk mistet deler av pensjonen. De brydde seg heller ikke om at de brøt paragraf 97 i grunnloven, som sier at ingen lover skal ha tilbakevirkende kraft.

Denne diskusjonen er på langt nær noe ny diskusjon, men en diskusjon som har pågått lenge. På nettet fant jeg dette innlegget av Aril L. fra 2010 dette innlegget hadde blitt lest nesten 600 ganger og kommentert av flere. Alle hadde historier i forbindelse med pensjonsranet.

## **STATEN RANER SJØFOLK.**

*Sjømannspensjon er vel noe man skulle tro er noe sjøfolk opparbeider seg. Og burde ha krav på frem til fylte 67. Så vidt meg bekjent er det slik at rederiene betaler inn 3.3 % til staten for sine sjøfolk, og jeg i min enfoldighet trodde det skulle være slik at den pensjonen skulle man beholde til man var 67! Altså går av med alderspensjon. Men slik er det altså ikke.*

*Det viser seg i alle fall at blir du syk,*

*alvorlig og langvarig syk, så stjeler staten disse pengene fra deg. Et eksempel er:*

*En sjømann bosatt i Vestfold mottok i 2009 sjømannspensjon frem til vedkommende fikk en alvorlig sykdom. Pensjonen fikk han fra fylte 60. Mannen fikk konstatert denne sykdommen måneden etter han fylte 63 år.*

*Så lenge han var sykemeldt fikk han beholde denne pensjonen, men i det øyeblikket han gikk over på attføring og senere uføretrygd, fortsatt grunnet sykdommen, ble han fratatt sjømannspensjonen. Dette kaller jeg et ran fra samfunnet sin side.*

*Det hører også med til historien at vedkommende hadde en pensjon på noe i nærheten av Kr. Kr. 100 000,00 i året. Konklusjonen er altså at blir du alvorlig syk, så skal man altså ikke bare ha det å tenke på, men man skal på toppen av dette miste ca. Kr. 300 000,00 over de neste 3 år i inntekt, som jeg innledningsvis sa, er innbetalt fra de respektive rederier.*

*Håper på at de rette myndigheter ser på denne saken på generelt grunnlag og tar det opp til ny vurdering. Slik systemet er i dag så er dette et RAN FRA STATEN.*

**Hei FFFS.**

Jeg har sendt denne mailen til avisen

info@fffs.no – www.fffs.no



Klassekampen. Har prøvd rundt om politisk samt TV2, men med null respons. Overnevnte avis har jo vist seg å være litt mere uredde.

Vi kan jo kjøre en sak i Dråpen også? jeg har vært endel på nett og sitter med noen gode artikler skrevet av jurister. De omhandler systematisk ran av sjøfolk opp gjennom historien. Om vi har lov til å bruke dem vet jeg ikke.

Engasjementet er på topp og jeg har fått fyr på endel folk.

Ole Fjeseth.

**God dag.**

Mitt navn er Ole Fjeseth. Jeg seiler som maskinsjef og har hatt mitt yrkesaktive liv på sjøen.

Nå har jeg ca. 10 år igjen før jeg skal heim og nyte mitt otium. Man må jo håpe at man blir så gammel. Særlig som sjømann. For om jeg ikke skulle bli det vil staten stjele alt jeg har innbetalt gjennom hele karrieren. Min kone som har styrt hus og barn slik at jeg har kunnet ha en karriere på sjøen, vil bli frarøvet alt vi har investert ved at jeg har betalt inn til pensjonsfondet.

Om jeg går bort før fylte 60 år forsvinner alt.

Sjømannspensjonen utbetales mellom 60 og 67 år. That's it.

Blir jeg uføretrygdet skjer det samme. Grunnen til at jeg tar kontakt med dere er at jeg, selv om jeg ikke alltid er helt politisk enig, ser jeg opp til den uredde journalistikken dere driver.

Og har da et håp om at dere vil se på saken.

Dette er så betent at journalister fra andre aviser har fått beskjed om å la saken ligge. Det samme har folk i sjømannsforbundene. Spørsmål til forbundene fra oss sjøfolk treneres og koker bort. Dette er en viktig sak for oss sjøfolk og en viktig sak for demokratiet.

Det viser seg at svært få sjøfolk vet om dette, det blir bevisst gjemt under teppet av politikere og forbund.

Med vennlig hilsen  
Ole Fjeseth

## STATEN STJELER SJØMANNSPENSJON

Innbetaling til sjømannspensjonen er en ekstra statsskatt.

Du betaler inn fra kr. 5.112,- opp til kr. 10.236,- per år, så lenge du er i jobb. Selv om du betaler inn for 550 måneder vil du uansett ikke få mer utbetalt enn for 360 måneder; som er den maksimale grensen for utbetaling.

Arbeidsgiver betaler inn 3,3 % hver måned av din brutto inntekt til TPS.

Til sammen innbetales per ansatt i gjennomsnitt ca kr. 2.400,- per måned, noe som utgjør ca kr. 27.000,- per år.

### Ufør?

Sjømannspensjonen subsidierer Folketrygden når det gjelder vår rett til uføretrygd. Staten beslaglegger innbetalt sjømannspensjon, og du får kr. 0,00 av det du allerede har innbetalt.

### Dødsfall?

Da tar staten alt du har betalt inn, og enken/enkemannen får utbetalt kr. 0,00.

I 2001 kom en ny lovendring med tilbakevirkende kraft. Grunnlovens § 97 sier: Ingen lov kan gis tilbakevirkende kraft.

(13.02.10 tapte staten mot rederne om rederiskatt [ifl. GRL § 97](#))

Professor Kjønsdal sier at loven av 2001 er grunnlovsstridig og skriker mot Grunnlovens § 97.

Harald Engelstad, Pensjonsrådgiver og forfatter av pensjonsboka, skriver følgende:

*"Norges verste pensjonsregel: Sjømannspensjonen er det nærmeste en kommer et statlig ran. .... At sjømennenes organisasjoner har funnet seg i dette så lenge har jeg aldri forstått."*

Aftenposten, 7. november 2005

Hvilke andre yrkesgrupper i Norge hadde akseptert dette

Vi over 60, november 2004

Her kan man kanskje dra likhetstrekk med Nortraskipsfondet...

**Kjære sjøfolk og riggansatte, dette kan vi ikke akseptere lenger!**

Tønsberg blad skrev om sjømannspensjonen 29.09.09 en interessant artikkel med følgende overskrift:

### **HOLDES PENSJONERTE SJØFOLK FOR NARR?**

*Mer enn 650 sjøfolk, mange av dem hjemmehørende i Vestfold, føler at de er blitt holdt for narr.*

*Årsaken er en endring i Lov om pensjonsavgiften for sjømenn, som et enstemmig Storting vedtok i 2000.*

*Kort fortalt førte loven til at alle sjøfolk som fyller 67 år etter 1. januar 2001, mister de rettigheter til sjømannspensjon de hadde opparbeidet før folketrygden ble innført i 1967.*

*Beløpet det dreier seg om er egentlig ikke så stort. Forklaringen på at det skjer er lange og til dels kompliserte. Like fullt sitter mange pensjonerte sjøfolk igjen med en følelse av at de er fratatt rettigheter de i sin tid ble lovet å få på livstid.*

*Hans Kristian Høgnæs Vestfold (H)*

Det vi har sett er at løfter til sjøfolk, har en tendens til å forvitne ganske fort.

Høgnæs sier i sitt innlegg til avisen, at beløpet for så vidt ikke er så stort- det er heller ikke det viktigste. Det viktige er at beløpet blir fratatt dem.



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

# Fjord Line stoppes av norske tollregler

Det kan se ut som om staten har fått med seg det FFFS hevdet for noen måneder siden; Nemlig at det ville være galskap å slippe danskefergen fri på kysten.

*«Fjord Line ønsker å frakte gods på transportetappen mellom Stavanger og Bergen på sine seilinger til og fra*

*Hirtshals i Danmark. Foreløpig stenger norske tollregler for å flytte opptil 100 vogntog hver dag fra E39 til sjøveien.» se <http://www.logistikk-ledelse.no/2014/tr/tr0105.html>*

Fjordline burde vært ærlige. De er ikke det minste interessert i miljøgevinsten, det de vil er å frakte 100 vogntog hver dag, for det betyr klingende mynt i kassen. Ja da, vi vet at Fjord Line har

verdens reneste ferger, ferger som går på gass og forurensner lite. Men for oss har dette lite med miljøet å gjøre, om Fjordline bruker miljøargumenter og får det som de vil, fjerner de norske arbeidsplasser.

*«Fjord Line har fått dispensasjon for å frakte løstraller mellom norske havner. Nå håper de snart å få ta med yrkessjåfører også.»*

Som man kan se av artikkelen til logistikk-ledelse.no, har Fjord Line allerede fått foten innenfor, så nå er det opp til deg og oss å få stanset dette. Nå er det på tide å innføre proteksjonisme på kysten og sokkelen, før alle arbeidsplasser er solgt ut. Vi vet positivt at Statoil har begynt å chartre båter registrert i utlandet, og som er bemannet med billige utlendinger som arbeider fra tid til annen på sokkelen. Når ingen ser etter, er det enkelt for bukken å spise fra havres-ekken.

Når vi vet at eierinteressene i Fjordline er borti mot hundre prosent norske, og at mannskapene ansettes på DIS- hyrer (Dansk internasjonalt skipsregister) hvor det også inngår nettolønn, kan vi ikke si at vi har så stor sympati med rederiet, som ble nektet å utvane de siste rester av norsk skipsfartsindustri. Vi håper vi har rett i at norske myndigheter nå har begynt å våkne, og at det ikke bare er tolloven som hindrer Fjord Line i ta med seg last mellom Vestlandets to største byer.

Det som blant annet gjør oss urolige for at Ford Line skal få viljen sin er at Toll- og Avgiftsdirektoratet ikke er helt bestemte i sine svar. Som man kan se under vingler de i sine svar til Fjord Line. Når vi ikke har større sikkerhet for at norske myndigheter vil garantere for sine sjøfolk, er vi redde for at vår engstelse er velbegrunnet.

*Slik vi leser svaret fra Toll- og avgiftsdirektoratet finnes det altså en åpning for at Fjord Line sitt forslag til avgiftsbetaling kan løse denne saken? Nei, så enkelt er det dessverre ikke. Dagen etter får vi følgende mail fra avdelingssjef Mona Britt Sørensen i regelavdelingen hos Tollregion Vest-Norge. «Det er ikke et generelt forbud mot slik frakt. Rederiet må imidlertid, inntil annet eventuelt blir bestemt, sørge for at mat- og drikkevarer som forbrukes mellom Bergen og Stavanger er innkjøpt i beskattet stand. Dette må være mulig å kontrollere og dokumentere overfor avgiftsmyndighetene.» (SA)*

## MEN SÅ...

10. februar kom nyheten vi fryktet,

## Fjordline skal, i følge samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, på et møte i Bergen ha sagt at Fjordline skal få tillatelse til å frakte gods og trailere fra Bergen til Stavanger.

Mange vil kanskje spørre seg hva som er så galt med dette. Svaret er enklere enn du kanskje tror. Det har seg nemlig slik at eierne av rederiet er norske investorer, som ikke liker å betale de samme skattene som du og jeg må, derfor har de registrert båtene sine i Danmark, hvor de også mottar større støtte fra staten enn om de hadde registrert de samme skipene i Norge.

En annen måte å tjene enda mer penger på, er å mønstre mannskapene sine på danske tariffier, som er lavere enn norske.

Som en konsekvens av at de ikke vil delta i finansieringen av Norge via skatter og avgifter, går det blant ut over mange ting. Det går ut over helsevesenet, skoler, offentlige tjenester og selvsagt infrastrukturen i Norge. Dette medfører igjen til miljøproblemer. Biler og trailere blir i mange tilfeller stående i ro, eller beveger seg sakte mellom vestlandsfergene. Dette utnytter nå Fjord Line.

Med sine utenlandskregistrerte ferger, som ikke legger igjen annet enn smuler i Norge og som har gjennom sitt skattefravær vært med på å forringe norske veier, blir nå belønnet av politikere, som håper på å få en stjerne blant velgerne - for sin miljøbevissthet. Dette er falskhet, ansvarsfraskrivelse og unnlattesssynder i stor politisk stil.

Det blir for alvor fare på ferde den dagen den første NIS-rederen legger inn søknad om å få gå fast på kysten. Hvilke unnskyldninger skal samferdselsministeren bruke da for ikke å gi redere tillatelse? Når utenlandske ferger får konsesjon til å gå med last mellom norske havner, skal det mye til å nekte et «norsk» registrert fartøy den samme fordel.

Som man kan se av mailene under så vi i fra om hva vi mente noen ganske få minutter etter at nyheten ble spredd på nettet. Svaret fra FrP ser dere under. At de vil ta rådet de fikk fra oss med seg

videre i arbeidet på Stortinget, tar vi med mer enn en klype salt. Vi vil ikke være medskyldige i at norske sjøfolk nå står foran sin største utfordring.

*Fra: Leif Vervik [mailto:leif.vervik@fffs.no]  
Sendt: 10. februar 2014 13:00  
Til: Hagesæter Gjermund  
Emne: Fjord Line.*

## Hei Geirmund Hagesæter.

*Det er med beklagelse vi ser at FrP nå går i spissen for å legge ned norsk skipsfart.*

*Om Ketil Solvik-Olsen får gjennomslag for sitt forslag om at Fjordline, med sine utenlandsk registrerte skip, skal få lov å drive fast frakt på norske kysten, er vi redd det snart er slutt på norske sjøfolk. Det må gå an å vise sitt miljøengasjement på andre måter enn å fjerne norske arbeidsplasser.*

*Under valgkampen snakket vi med Harald T. Nesvik han lovde og fortalte at Frp var en garantist for at vi fremdeles skulle ha norske sjøfolk.*

*Det vil ikke ta lang tid før redere med skip i NIS- registret vil forlange samme behandling som det Fjordline nå skal få. Vi håper inderlig at saken blir behandlet en gang til.*

*Med vennlig hilsen  
Leif R. Vervik  
Formann FFFS*

## Hei,

*Takk for innspill som vi skal ta med oss i det videre arbeide her på Stortinget.*

*Med vennlig hilsen*

*Gjermund Hagesæter  
Storingsrepresentant Fremskrittspartiet  
Finanspolitisk talsmann /  
Parlamentarisk 1. nestleder*

info@fffs.no – www.fffs.no



# Diskriminering satt i system

Redningsselskapets (RS) maritime direktør, Odd Arne Haueng, ser ut til å være enda en av dem som tror han har grepet gud i foten, og tror at han er hevet over norsk lov.

Haueng tar i det hele tatt ikke hensyn til at vi har fått en ny lov for sjøfolk. Like lite ser det ut for at han bryr seg om at alle, ung som gammel, må gjennomgå en helsekontroll for å få lov å jobbe til sjøs, alle uten unntak må ha en godkjent helseattest. I stedet for å satse på erfaring og lovverk, ser han for seg en ung effektiv sjømann på noen og tjue år med erfaring på minst det dobbelte av det alderen tilsier.

Det han skriver i mailen som gikk ut til alle skøytene i RS, er at omdømmet betyr mer for RS enn hvem som er ansatt. Det kan se ut som om han har feiloversatt HMS. Med over 20 år bak seg som offiser i den norske marine er han vel vant til at HMS ikke nødvendigvis har noe med Helse Miljø og Sikkerhet å gjøre, men heller Hauengs egen tolkning som kan være Her er Min Stil.

Siden vi har fått flere henvendelser om dette, forstår vi det slik at dette er noe som opptar mange mennesker, og ikke bare eldre mannskaper. Som man også kan se av mailen, har han tanker om å profesjonalisere RS med yngre mannskaper. Han sier rett ut at de eldre med lang og tro tjeneste og lassevis med erfaring, ikke passer inn i hans stil slik han ser for seg selskapet.

Dette sier Haueng etter kun å ha vært ansatt i selskapet i underkant av et år. Mannen må ha høye tanker om seg selv som kan gå så kategorisk ut og ned-



Odd Arne Haueng Foto: Redningsselskapet - Frode Pedersen

snakke store deler av selskapets ansatte. Etter det vi blir fortalt har ikke RS noen vikarer over 70 år. Og det selskapet nå må forholde seg til er at ingen under 70 år lenger kan sies opp på grunn av alder. Nå er aldersgrensen 70 år. Dette bør han legge seg på sinnet, om noen nå blir oppsagt på grunn av alder under 70 år, er det ikke bare diskriminering, det er også usaklig oppsigelse.

*Fra: Odd Arne Haueng  
Sendt: 9. desember 2013 14:52  
Til: Alle\_skøyter  
Kopi: Maritimavdelingen\_GRP  
Emne: Bruk av pensjonister*

*Hei,  
Av hensyn til RS omdømme og krav til HMS er det er det innført restriksjoner i bruk av pensjonister som vikarer på våre skøyter. Dersom det er påtvingende nødvendig av beredskapsmessige hensyn, skal dette godkjennes av maritim direktør eller beredskapsvakt.*

*Det er tvingende nødvendig at RS evner å rekruttere yngre og kvalifisert personell for at vi skal bli mer profesjonelle redningsmenn og mannskaper.*

*Odd Arne Haueng  
Maritim direktør*

Vi håper at Haueng er klar over dommen i Strasbourg, som gav oss med hold i at diskriminering på grunn av alder ikke er lov. Om det noen gang har vært lov, ble den muligheten fjernet en gang for alle første mars 2007. Alle som er oppsagt på grunn av alder under 70 år etter det, er usaklig oppsagt. Slik det ligger an nå er interessen stor for at det må anlegges et massesøksmål mot staten, for brudd på sjømannslovens paragraf 33. En lov rederiene feilaktig har unnlatt å ta hensyn til, denne paragrafen er forøvrig videreført i den nye Skipsarbeiderloven. Interessen for et slikt søksmål, er ikke minst til stede, blant RS sine egne seniorer.

Nei - vi bruker ikke dokumenter på annet språk enn norsk, sier NAV internasjonal

# Kanskje det er på tide at de bytter navn til NAV nasjonal?

At det går an for en offentlig institusjon å være så firkantet og arrogant som NAV internasjonal, er vanskelig å fatte.

Årsaken til at vi stilte NAV spørsmålet om dokumenter på et annet språk enn Norsk, er at vi har en sak gående for et utenlandsk medlem. Vedkommende har betalt inn sykepenger/avgifter som medlem av trygden, i årevis. Når vedkommende nå må slutte å arbeide på grunn av aldersgrensen, må hun søke om ytelsene man har betalt for. Å søke om å få tilbake egne innbetalte penger, er et krav og går ikke automatisk. «Vi sender bare ut dokumenter på norsk», får vi til

svar fra NAV-ansatte på spørsmål om de har de samme dokumentene på engelsk, eller NAV-medlemmenes eget språk.

Når det er vanskelig for en innfødt nordmann å finne frem i og forstå hvordan systemet fungerer, er det ikke vanskelig å forstå hvor innfløkt det må være for en utlending. Når FFFS tar kontakt med NAV for å hjelpe vedkommende, får vi med en gang problemer. Vi finner heller ikke frem til rett avdeling, uten å stille samme spørsmål gang på gang og til forskjellige personer hver gang.

Enkelte er høflige og hjelper oss i vår søken etter assistanse, andre burde ikke fått lov å arbeide i det offentlige. De er rett og slett småkonger som har fått litt makt, og den skal de på liv og død benytte. De

legger alle de hindringene de kan pønske ut i veien, istedenfor å hjelpe. I mellomtiden må vår utenlandske venn, som har gjort seg fortjent til ytelsene fra Norge, vente uten penger.

Situasjonen blir slett ikke bedre for henne, når hun får trusler om utkastelse fra leiligheten hun bor i, på grunn av at rettmessig pensjon fra Norge uteblir. Dette på grunn av at enkelte i NAV-systemet gjør alt de kan for å vise muskler og makt. Betale må de til slutt, men i mellomtiden ser det ut for at noen koser seg over at de har fått vist litt makt. NAV kan med glede få lov til å bruke

**FFFS sitt motto:**  
**Vi tar medlemmene på alvor.**



Illfoto: [www.farstad.com](http://www.farstad.com)

## FAR SCOTSMAN





# Først blir staten dømt i Strasbourg for å bruke feil lovverk mot egne innbyggere. Så vil de begå enda en forbrytelse mot egne borgere, ved å bruke av våre felles skattepenger på en «ikkesak» i deres øyne.

## Nå vil de bestikke oss, for å få oss til å holde kjeft.

Norge ble dømt enstemmig av 13 dommere i Den europeiske sosialrettskomité (Europarådet) for å bruke feil lov i saken om aldersdiskriminering - Nye Kystlink saken. Nå prøver de å inngå et forlik med oss på halvparten av det det har kostet FFFS å rette opp i statens feilbruk av lovverket (se tilbudet under).

Det finner vi oss ikke i. De (staten) sier blant annet at de ikke har gjort noe galt, selv om de er dømt for å ha benyttet feil rettspraksis i denne saken. Paradokset er at de vil betale oss 425 000 kroner av skattebetalernes penger for å få saken ut av verden. Om de ikke har gjort seg skyldig i noe, hvorfor skal de da stjele av skattebetalernes penger for å betale oss?

I tillegg forlanger de at «avtalen oss i mellom» skal være hemmelig. De burde vite bedre enn at FFFS vil være med på ulovligheter.

Vi kan på ingen måte rettferdiggjøre overfor våre medlemmer, at vi bruker

mer enn dobbelt så mye penger som staten vil betale oss, for å drive voksenopplæring for statens godt betalt jurister (det er nemlig det vi har gjort). Selv om Marius Emberland, advokat ved Regjeringsadvokaten for staten v/Nærings- og fiskeridepartementet, sier at han har fått ordre fra høyeste hold i departementet, er ikke det godt nok for oss. Det han sikter til da, går vi ut fra må være at en av to ministre, enten næringsminister Monica Mæland eller fiskeriminister Elisabeth Aspaker, har instruert ham.

Uansett hvem det er, kommer vi ikke til å akseptere en, i våre øyne, uærlig avtale.

Innebakt i det faktum, at de i det hele tatt vil betale oss deler av våre saksomkostninger, ligger en innrømmelse. De har blitt dømt i Strasbourg, og innrømmer det ved å tilby oss et, i deres øyne, beløp de mener bør være dekkende. Det er det ikke, det er i underkant av halvparten av det staten tvang oss til å bruke for å få rettferdighet for loven. Det skal de bli nødt til å betale fullt ut, FFFS gir seg ikke når det kommer til moral og ærlighet. Vi vil ikke at våre medlemmer skal

tape penger på at verdens rikeste land ikke vil gjøre opp for seg.

Når vi kommer til punktet om fortrolighet/konfidensialitet, tar de helt feil av oss. Det er mulig de kan inngå slike avtaler med andre, men ikke med oss. Vi har kjempet alt for lenge med denne saken til at vi går med på å skjule for våre medlemmer og landets øvrige innbyggere, hvilken umoralsk og uærlig administrasjon vi har/har hatt. Vi kommer ikke til å inngå noe som helst undermåls forlik, men staten skal endre oppfatning i saker som angår rett og galt. Vi startet ikke Fellesforbundet for Sjøfolk for å bli som andre.

Tilbudet til avtale som du kan lese på neste side, ble avslått av oss. Vi kommer aldri til å akseptere og skjule noe for våre medlemmer. Men for å spare tid og penger på nye rettssaker mot staten, har vi gitt dem et nytt tilbud på 700 000 kroner men ingen løfter om konfidensialitet, for å få saken ut av verden. Dette har de heller ikke gått med på, så stevning er nå tatt ut mot staten. Se mer om dette annet sted i bladet.



**Avtale**

mellom

**Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS)**

og

**Nærings- og fiskeridepartementet**

Det er i dag inngått avtale mellom Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) og staten v/Nærings- og fiskeridepartementet med følgende innhold:

1. Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet betaler kr. 425 000,- til FFFS. Beløpet skal dekke utgifter til sakskostnader som FFFS har i forbindelse med sak for norske domstoler som ble avgjort i Høyesterett ved dom inntatt i Rt. 2010 s. 202. Beløpet skal også dekke sakskostnader i forbindelse med klagebehandlingen for Den europeiske sosialrettskomité som ble avgjort ved komiteens avgjørelse 5. juli 2013 i sak nr. 74/2011 og godkjent av Europarådets ministerkomité 16. oktober 2013 ved resolusjon Res CHS (2013) 17.
2. Betalingen innebærer ingen erkjennelse av rettslig ansvar for staten overfor FFFS.
3. FFFS frafaller et hvert krav på erstatning mot staten som følge av avgjørelsen i Den europeiske sosialrettskomité. Herunder vil FFFS ikke forfølge videre prosessvarsel datert 19. desember 2013.
4. Avtalen og dens innhold er konfidensielt. FFFS vil ikke bidra til at avtalen blir kjent i offentligheten. Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet vil måtte behandle eventuelle krav om innsyn etter reglene i offentleglova.
5. Beløpet utbetales innen [dato] til konto nummer [xxx].

Oslo, --- januar 2013

-----  
Marius Emberland, advokat

-----  
xxx

Regjeringsadvokaten  
for staten v/Nærings- og fiskeridepartementet

# Utakk er verdens lønn

Enkelte eier ikke skam, de er sikkert oppdratt til å tro at de er guds gave til menneskeheten. At enkelte har kommet ut i økonomiske vanskeligheter, det forstår vi, derfor er vi også ettergivende med kontingenten for dem. Men at andre utnytter oss, det liker vi ikke.

For et par år siden fikk vi en henvendelse fra et av våre medlemmer, som hadde

kommet opp i vansker med rederiet han jobbet i. Han ville ha vår assistanse, vi svarte ja, men vi undersøkte også vedkommendes økonomiske status hos oss. Det vi da fant gjorde oss temmelig forbannet, det viste seg at vedkommende var skyldig ikke mindre enn kr. 8270 i kontingent, og vi ga vedkommende beskjed om å ordne opp for seg først av alt, om han ville ha hjelp. Dette ble gjort og vi tok saken. Harald gjorde så god jobb at vedkommende fikk en kjempe god erstatning/oppreisning fra rederiet.

Ved ny gjennomgang av kontingentstatus nå nylig, ble jeg gjort oppmerksom på at

vedkommende allerede lå etter med 3745 kroner. Mer enn ett års kontingent hadde han allerede klart å opparbeide seg. Når man vet at vedkommende har god inntekt, har vi bare et dekkende ord - gni-alus. Det er takken for at vedkommende fikk hjelp og nesten 700 000 kroner inn på konto.

Vedkommende får, som alle andre medlemmer Dråpen tilsendt, men dette eksemplaret blir det siste vedkommende får tilsendt.

**Betalende medlemmer skal slippe å betale for snyltere.**

## 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,**

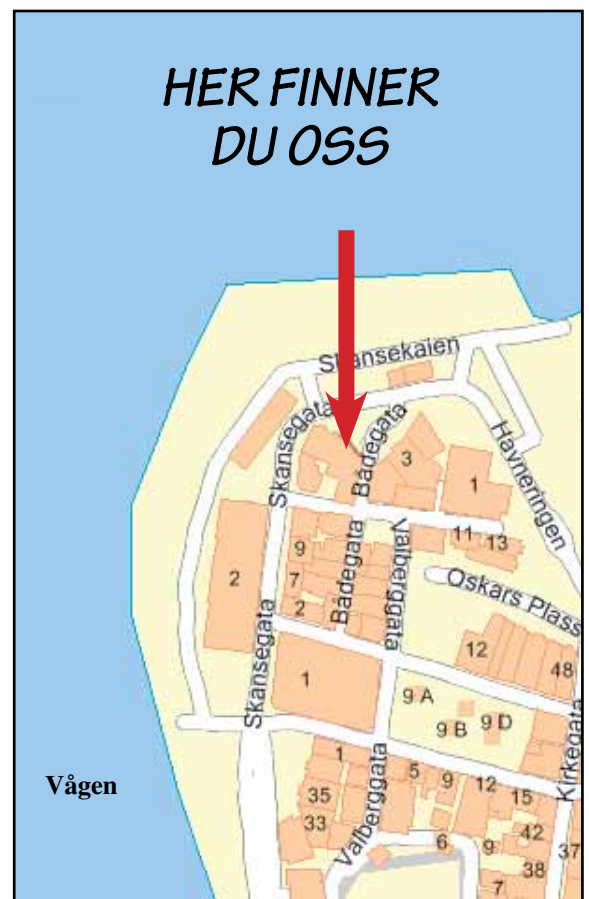
*Spesialist i indremedisin*

### Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



# Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

## Teknologi, prosedyrer og sikkerhet

Etter hvert som menneskene er blitt mer intelligente har verktøyene og hjelpemidlene våre blitt mer avansert. I dagens verden er ikke bare utstyret avansert, men utviklingen av det skjer i en foruroligende stor fart.

Dette har skapt problemer i forholdet mellom mennesker og teknologi. Saken er at det ikke eksisterer erfaringer med helt ny teknologi og hva slags problemer som kan oppstå når den er i bruk.

Digitale systemer overvåker, varsler og utfører stort sett alle operasjoner, men hvordan kan vi forsikre oss om at ting er slik de skal være når systemene er så komplisert? Vi kan ikke det. Mennesker er blitt komponenter i store komplekse system hvor det er vanskelig om ikke umulig å ha oversikt over alt som skjer. Derfor blir sikkerhet ivaretatt med å lage prosedyrer og det gjør at fokuset i større grad blir på å følge prosedyrer og ikke så mye på kunnskap om system. I dag er det et overveldende engasjement i å lage prosedyrer. Vi holder på å regulere oss inn i en risikosone som vi ikke vet hvor ender. Bruk av prosedyrer er bra, men

om det overdrives vil det faktisk ende med at risikoen øker.

Det har vært tilfeller av havari hvor det ikke har vært noe galt med det tekniske utstyret. Dessverre er dette noe vi ser stadig mer av og det har ingen ting med holdningene til de som opererer systemene å gjøre. De er som regel både motivert og kvalifisert.

Det er nesten utenkelig at noe forenkles i dag selv om det er den mest naturlige løsningen på mange av disse problemene. Det aksepteres at alt blir mer

komplisert uten at risikoen med det blir vurdert.

Prosedyreoppsett og regelverk har aldri vært mer komplisert og omfattende enn i dag, i tillegg er tendensen at det skjer katastrofer hvor alt det tekniske utstyret fungerer som det skal. Det betyr at mer prosedyrer ikke er noen løsning, men problemet. Et hvilket som helst system vil aldri bli bedre enn den svakeste komponenten og vi er i ferd med å gjøre oss mennesker til nettopp det.

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







Rune Pedersen - Foto: Monica Enoksen

# Når nøden er størst er hjelpen... langt borte?

**Dette er historien til et av våre medlemmer, som på grunn av elendig politietterforskning og et ønske om en kvikk oppklaring av en brannstiftelse, ble gjort til sydebukk av både politi, bank og forsikrings-selskap. På bakgrunn av dette er han også kommet i klammeri med NAV.**

*Hei, mitt navn er Rune Pedersen.*

Jeg henvender meg leserne av Dråpen, med håp og en mulighet til å få belyst en historie som nesten er for utrolig til

å være sann. Min samboer, våre to barn og jeg har en historie som nesten ingen tror på og som preger vårt liv hver eneste dag. Det store uslåelige trollet er en konstellasjon mellom den mektige banken og et inkompetent politi. Dette er med andre ord en kamp som omtrent er dømt til å mislykkes om vi ikke får saken frem i lyset, så trollet sprekker.

Jeg har dysleksi og lærte ikke å lese og skrive før jeg var ca. 16-17 år gammel, og gikk på sjømannskolen. Fra 3. til 8 klasse var jeg hvert år i perioder i Oslo, på en skole sammen med andre i samme situasjon. Til tross for dette fullførte jeg kapteins utdanning og har jobbet til sjøs i mange år.

Etter at militærtjenesten i kystvakta var over, begynte jeg å jobbe til sjøs i 1993.

I 1997 kjøpte jeg mitt første hus - i Stavanger. To år senere kjøpte jeg «nytt» hus, en nydelig eiendom med strandlinje og flere bygninger på Finnøy, en øy rett utenfor Stavanger. Der hadde vi bestemt oss for å slå oss ned, og bygge vårt eget lille paradis, men det var det mot satte som skjedde, her begynte det som skulle utvikle seg til å bli vårt helvete. Eiendommen vi kjøpte var et dødsbo.

Kort tid etter at jeg kjøpte huset, reiste min samboer og jeg på juleshoppingstur til Newcastle. Mens vi var der ble eiendommen på Finnøy påført hærverk og flere små branner ble antent, men

de ble slukket etter hvert. Hvem som antente eller slukket brannen/brannene er ikke godt å si, den branntekniske etterforskning ble heller ikke gjort før det var gått et år. Det er heller aldri avslørt hvem det var, som i lang tid og i samme tidsrom, hadde sprengt postkasser i distriktet. Selv om jeg og min samboer var i England, mente politiet at jeg hadde satt fyr på huset, for å få ut forsikringen.

Dette var/en påstand vi benektet på det sterkeste, med en gang. Politiet hadde ikke et eneste bevis for sin påstand, og på toppen av det hele hadde de ikke et eneste vitne som kunne knytte noen spesielt til brannen. Politiets påstander mot oss er ettertrykkelig tilbakevist som konstruerte og forfalsket, av tidligere politimann nå privatetterforsker Eilif Vandbakk.

I 2009 oppdager vi at Påtalemyndigheten 10 år tidligere, (altså 5 mnd. etter brannen der etterforskning beviser vår uskyld), ignorerer Påtalemyndigheten de fysiske bevisene som avdekkes. Påtalemyndigheten har, med andre ord, forfalsket bevis ved at de i et hemmelig rettsmøte i Stavanger Tinghus den 30. april 1999 i sak nr. 99-00525, får Byrettsjustitiarius til å slå fast, «*at det var tegnet en betydelig forsikring for det påtente huset og dets innbo*». Uten at hverken erklæring eller bevis for dette eksisterer. Ved politiets og domstolens fremgangsmåte og ikke minst ved domstolens sjef (Justitiarius), gir det oss ingen mulighet til å imøtegå slike utsagn.

Med andre ord slås det fast at det påtente huset var over forsikret. Dette utsagnet må en anta har hatt betydelig gjennomslagskraft i den gitte situasjonen og beviselig i de påfølgende rettslige avgjørelser, som er tatt i saken. Når jeg de siste årene har forsøkt å få en forklaring fra bl.a. justisdepartementet får jeg ikke svar.

Alle disse ubegrunnede beskyldningene førte til at vi ble nødt til å få oss advokat. Da vi som sagt bare hadde status som vitne i ett år etter brannen, fikk vi heller ikke de prosessuelle rettighetene som en siktet har til bl.a. fri advokat og dokumentinnsyn. De første advokatene fikk ikke full dekning for sitt arbeid og følgelig hadde de ikke muligheter til å gjøre et grundig grunnarbeid/etterforskning, og faktafeil ble ikke avdekket. Forsvaret ble bygget på de forfalskede dokumen-

tene og forsikringssummene som banken hadde forsynt påtalemyndighetene med, samt at banken forfalsket en rapport om hendelsesforløpet, som også er kraftig tilbakevist av privatetterforsker Eilif Vandbakk.

Selv om politiet det første året bare ga oss status som vitne, avskar de oss tilgang til hele eiendommen i 15 mnd. Dette samt påstandene om mulig forsikringssvindel førte til at jeg ble sykemeldt etter ca. 1 år noe som førte til at inntektene stupte. Lånene begynte å bli misligholdt, og banken begynte prosessen med tvangssalg av det jeg eide.

Banken som også var eier av forsikrings-selskapet vi brukte, trenerte også alle utbetalinger. Forsikringsselskapet følte sikkert, i «rettferdighetens navn», at de også burde informere Trygdekontoret- nå NAV, om at jeg var forsikringssvindler- dette gjorde de uten et fnugg av bevis.

Jeg hadde fått godkjent lån og forsikring av en saksbehandler i banken, som representerte både bank og forsikringsselskap, i samme konsern. Denne saksbehandleren har senere også representert både bank og forsikringsselskap i politiavhør, og som vitne i rettsakene.

Misligholdelsen av lån og trusler og om tvangssalg holdt jeg politiet løpene orientert om, samt at politiet hele tiden innhentet økonomisk informasjon om meg, så de var fullstendig klar over hva som var i ferd med å skje. Politiet og forsikringsselskapet nektet å erstatte de økte rentekostnadene, ved at de selv hadde fratatt meg råderetten over eiendommen.

Senere har advokat Joakim A. Ulltveit-Moe, prosessfullmektig for forsikringsselskapet, presenterte sitt Prosesskriv til Gulating lagmannsrett av 19. mai 2005. I forbindelse med min sak mot forsikringsselskapet, fremgår det at han var i samtale med Kirsten Knudsen på trygdekontoret den 19.5.2005 vedrørende min trygdesak. Deretter ble jeg nektet all offentlig hjelp og støtte i 2 ½ år, av samme saksbehandler som bankens forsikringsselskap hadde pratet med.

I erstatningssaken mot påtalemyndigheten i Tingretten, får jeg medhold i at jeg har krav på erstatning, men at min advokat ikke hadde dokumentert tapene godt nok. I ankesaken blir det satt av fem dager i Lagmannsretten, men da påtale-

myndigheten kun anker erstatningsspørsmålet og ikke skyld, blir rettsaken satt ned fra fem til tre dager.

Da saken begynner i lagmannsretten til lot retten at aktor allikevel får kjøre full sak, med kun skyld. At jeg skulle være brannstifter, og ikke et ord om erstatningen i det hele tatt. Noe verken min eller min samboers advokat var forberedt på, eller hadde hatt mulighet til å forberede seg på. Det var jo på forhånd avtalt og enighet om, også med lagmannsretten at man bare skulle bruke den reduserte tiden på hvor mye erstatning staten var ansvarlig for.

Et kvinnelig vitne fra Finnøy, som skulle vitne i saken, hadde fortalt både til meg og min samboer, at det lokale politiet gikk rundt på bygda og fortalte at vi var brannstiftere og forsikringssvindlere.

Dagen før rettsaken ringte vitnet til min samboers advokat Pål Mitsem. Mitsem fortalte retten at han var blitt oppringt kvelden før av vitnet, i det han oppfattet som i beruset tilstand, og fortalte at hun ikke hadde lyst å vitne, og hun forstod heller ikke hvorfor hun måtte komme, dette fordi hun nå ikke husket noen ting.

Dette vitne ble hentet hjemme av politimannen hun skulle vitne i mot, de kjørte sammen til rettsaken, de satt også sammen og ventet på tur til å forklare seg. Under rettsaken husket hun ingenting. Da hun og politimannen var ferdig med sin vitneforklaring kjørte de hjem igjen sammen. Da våre advokater protesterte på dette, fikk påtalemyndigheten medhold i at dette var for å spare reisekostnader for Staten, da begge bodde på Finnøy.

Saksbehandleren i banken har i en senere rettsak, mot banken, forklart at politiet kom til henne i reneste James Bond stil, og politiet fortalte at da jeg begynte å renovere vårt nye hus, hadde jeg oppdagat at jeg hadde kjøpt "katta i sekken", og derfor hadde satt fyr på det. Da brøt lagmannsretten inn og avskar videre vitneforklaringer om dette, og jeg ble nektet mulighet til kontradiksjon.

Påtalemyndigheten kom med mange påstander og viste til politidokumenter, og fortalte i retten at dette er forsikringssvindel, til tross for at den samme påtalemyndigheten selv har henlagt straffesaken mot oss.

Flere år etter erstatningssaken mot påtalemyndighetene, etter at privatetterforsker Vandbakk begynte og ettergå politidokumentene, viser det seg at politiet og påtalemyndigheten har forfalsket påstandene, og underslått bevis i forhold til politidokumentene. Politidokumentene viser seg å ha så mange mangler og er så ufullstendige at dette er rett og slett ikke er holdbart som bevis. Forsikringssummen på huset eksisterer ikke i det hele tatt, til tross for at jeg er siktet for forsikringssvindel, vitneforklaringer og de faktiske hendelsene er forfalsket.

Verre enn bare dårlig utført arbeid, fra de aktuelle statlige institusjoner, er det som skjer når det begynner å gå opp for de ansvarlige, at hverken konklusjonene eller bevisene holder mål. Lensmann og politi begynner å fikle med bevis og beslag på åstedet, urelevante avhør blir utført for å skaffe bekreftelse på fakta, som domstolen alt har benyttet seg av.

Domstolen og påtalemyndigheten arrangerer hemmelige rettsmøter, der det blant annet fastslås at hus og innbo var over forsikret.

Banken, følger opp med uriktige opplysninger om våre økonomiske forhold. Forsikringselskapet følger opp med blant annet å nekte å oppgi hvor mye av eiendommens (tre bygninger) totale forsikringssum, som gjaldt det brannskadde huset. Retten bidrar videre med å utvise lemfeldighet i forhold til å skaffe frem aktuelle dokumenter som vi hadde bedt om. Når statsadvokaten etter hvert finner å måtte henlegge saken, er det ”på grunn av bevisets stilling”, noe som klart signaliserer at også han ”vet hvem gjerningsmannen er”.

Denne unisone forhåndsdømmingen har fulgt oss i alle livets forhold senere. Vi kan møte både beklagelser og sympati, men faktum er at saken består og at vi hver dag må forholde oss til konsekvensene av den.

I erstatningssaken mot påtalemyndigheten har advokat Jøsendal i Stavanger skrevet:

#### **Sitat:**

*At det lagmannsretten anfører som statens anførsler, og så tar til følge, på de helt avgjørende punkt i realiteten faktisk er lagmannsrettens egen oppfatning om hvordan aktor burde ha argumentert.*

*Slik kjærende part ser saken, har lagmannsretten hatt det bevisste eller ubevisste inntrykk av skyld hos kjærende part som aktor ønsket å skape, og derfor følte seg kallet til å hjelpe aktor til å finne de grunnlag for frifinnelse aktor aldri fant fram til å anføre.*

*Når dette er tilfellet, har kjærende part (ankende part- red. anm.) i realiteten ikke hatt noen adgang til kontradiksjon (å ta til motmæle- red. anm.). Det han kunne ha bevist, hadde han i realiteten ingen oppfordring til å føre grundige bevis for. I stedet tillot lagmannsretten at tiden under hovedforhandlingen ble (miss)brukt til det som retten selv til slutt og isolert korrekt også ser bort fra: Aktors forsøk på å påvise kjærende parts skyld.*

*I denne sammenheng tar lagmannsretten prejudisielt feil (En prejudisiell avgjørelse er en avgjørelse av et rettsspørsmål som fattes før den endelige avgjørelsen.- red anm) i at etterforskningen ”fremtrer ... som ordinær”. Det er jo et vitterlig- og i rent faktisk forstand ubestridt – faktum at politiet i 15 måneder nekter kjærende part og eier av eiendommen adgang til en eiendom politiet faktisk ikke hadde beslaglagt. At politiet i samme periode, dvs. Den periode hvor politiet ulovlig (uten faktisk å ha brukt den hjemmel man kunne ha brukt) hadde berøvet kjærende part besittelsen av eiendommen uten eiers samtykke, dvs. i objektiv forstand i strid med strl. § 147, 1. ledds siste alternativ, er også rent faktisk ubestridt fra Statens side.*

*At en etterforskning hvor sentrale elementer var ulovlig opprettholdelse i over et år av et ikke lovlig foretatt beslag, dvs. i realiteten et politibrudd på strl. §395 og brudd på ”innbrudds paragrafen”, forøvet av en polititjenestemann, skulle være ”ordinær”, må åpenbart være en feilaktig prejudisiell rettsforståelse...*

*At ikke enhver bagatellfeil i forholdt til straffeprosessuelle regler gjøre en etterforskning ekstraordinær, kan så være. Men når selve ”bærebjelken” i politiets handlemåte i seg selv glir over straffbarhetsgrensen for så vidt gjelder de objektive straffbarhetsvilkår, da kan ikke etterforskningen lenger- ut ifra en korrekt rettsanvendelse- betegnes som ”ordinær”*

**Sitat slutt.**

Proessen mot oss pågår nå på det 16. året, og har medført at vi har mistet både huset i Stavanger og eiendommen på Finnøy. Vi bor nå i en kommunal bolig med kun et soverom som vi må dele med våre to små barn. Huset er fullt av lekasjer og muggsoppen stortrives. Barna har hatt flere omganger med lungebetennelser og luftveisinfeksjoner, og det samme har vi. I tillegg har begge barna fått astma.

Privatetterforsker Eilif Vandbakk har skrevet 3 meget detaljerte rapporter med mange vedlegg, som uomtvistelig slår fast at vi er utsatt for en serie med justismord, hvor vi kan lese at politiet samt bank- og forsikringselskapet, har ført meg og min familie, mine tidligere advokater og myndighetene bak lyset.

Jeg hadde lån og forsikring i samme konsern, og det viser seg at bank og forsikringsdelen i selskapet har forfalsket forsikringssummen på huset, kredittprotokoller med inntekter, utgifter og verdier. Ved tvangssalget av vårt hus i Stavanger er ikke hovedstol spesifisert eller dokumentert, og våre protester blir igjen bare ignorert av domstolen.

Når vi anker til Høyesterett ringer dommeren fra Lagmannsretten meg privat og skjeller meg ut, og sier at jeg kan spare meg for ankegebyret til Høyesterett. Jeg betaler allikevel ankegebyret til Norges Høyesterett, men etter at jeg har innbetalt ankegebyret til Høyesterett får jeg beskjed om at min anke er avvist p.g.a. manglende innbetalinger av ankegebyr. I den skriftlige kranglingen som deretter oppstår viser det seg at Lagmannsretten har brukt mitt ankegebyr til Høyesterett til å dekke gebyrer vår tidligere advokat Geir-Magne Olsen skylder til lagmannsretten. Jeg får etter hvert medhold i Norges Høyesterett at dette har Gulating Lagmannsrett ikke lov til, samtidig som Norges Høyesterett allikevel bare forkastet min anke.

Etter tvangssalget har banken forfalsket og kraftig underrapportert rentene banken hadde fått dekket, til Ligningsmyndigheten. Og som om dette ikke skulle være nok, så har banken også uriktig oppgitt at jeg skal ha mottatt over kr. 200 000 i renteinntekter året etter tvangssalget.

For å dekke over tidligere forfalskninger sender banken nå i januar 2014 konstru-



erte årsoppgaver for flere år, til meg, årsoppgaver som ikke eksisterer hos ligningsmyndighetene. Med andre ord enda et forsøk på en dekkoperasjon. Når jeg ikke får rentefradrag, slipper banken også å betale skatt av renteinntekter, inntekter som banken har konvertert til hovedstol.

Dette samtidig med at jeg ikke hadde penger til rettsgebyr i saken mot bankens eget forsikringsselskap. Når jeg ikke får svar på min søknad om fri rettshjelp, blir saken dermed avvist, etter 12 års uthaling av bank/forsikringskonsernet. I løpet av de 2 ½ årene jeg ikke fikk trygd eller sosialhjelp, iverksatte Fylkesskattekontoret full etterforskning og trusler om straff fordi vi hadde solgt 5-6 hundevalper uten

å skatte for dette, mens det samme Fylkesskattekontoret ikke gjør noen verdens ting, når bankkonsernet har forfalsket og konvertert renteinntekter til hovedstol, og dermed ikke har betalt inntektsskatt av disse pengene. Mine protester til forskjellige myndigheter med kopi til bl.a. Fellesforbundet for Sjøfolk, blir bare ignorert år etter år, av myndighetene. Når myndighetene etter mange år omsider registrerer mine protester, får jeg beskjed om at mine protester er blitt registrert for sent.

I 2004, over 5 år etter brannen, tapte jeg erstatningssaken mot politiet, der rettens hovedkonklusjon var at jeg selv måtte bære det praktiske ansvar for at banken i sine interne og hemmelige forsikrings-

papirer og kredittprotokoller, hadde forfalsket, og blåst opp regnskapet. Samt at domstolen avskjærer å drøfte videre erstatning for ubegrunnet straffeforfølgelse, og ulovlig tilbakeholdelse av min eiendom i over 15. mnd. av politiet, samtidig som domstolen ikke har referert til og diskutert konkrete bevis, og dokumentert hvilke tall dette bygger på.

Høsten 2004 engasjerte jeg en ny advokat, Geir-Magne Olsen, som starter med å saksøke banken for å ha gitt meg for mye lån på bakgrunn av dommen mot politiet. I Tingretten vinner vi og banken må lempe sine låneforpliktelser med kr. 250 000. Advokat Olsen får etter hvert engasjert privatetterforsker Eilif Vandbakk for å dokumentere justismordene



Foto: Kystverket/Boa Heimdal

**BOA HEIMDAL**

mot meg, som har foregått, det viser seg etter hvert at politiet har forfalsket fakta og historien for domstolen. Rett og slett faglig dokumentasjon på justismord.

Lagmannsretten som frikjenner påtalemyndigheten for erstatning, sier 3 år senere i saken mot banken som har forfalsket forsikringssummen, kredittprotokollene og hovedstol på lånene, og som var ansvarlig for disse forfalskingene, at dette ikke hadde noen overføringsbetydning fra erstatningssaken mot påtalemyndighetene.

Ikke hadde noen overføringsbetydning at banken hadde løyet og forfalsket vitneforklaringen, kredittprotokollene og forsikringssummen i straffesaken??? Dermed fikk jeg heller ikke erstatning av konsernets bank.

Midt under denne rettsaken begår jeg selvmordsforsøk, fordi det jo er åpenbart at banken lyver om kontrollerbare fakta. Om hvor mye jeg tjente, hvor mye jeg lånte, når jeg lånte pengene, når lånet er tinglyst. Lån til lånekassen er oppført som gjeld i bankens interne kredittprotokoller, og jeg blir straffet for at saksbehandleren i samme interne kredittprotokoll ikke har oppført dette lånet med kostnader. Som om lånet til lånekassen var gratis? og som om det er jeg selv som har laget disse forfalskede kredittprotokollene.

Akkurat som i tidligere rettsaker kjører domstolen fullstendig over oss, og viser til "fakta". Fakta som faktisk støtter min forklaring og ikke verken banken eller noen andre, men blir av domstolen bare brukt som bevis mot meg. At jeg lyver og at banken er troverdig. Det er dommeren i saken som på kvelden finner meg, i elendig forfatning på grunn av selvmordsforsøket. Det oppstår krangling mellom meg og dommeren. Dommeren holder meg i forvaring til politiet kommer og jeg blir arrestert og innbrakt til Stavanger Politikammer. På natten blir jeg løslatt og kjørt hjem av politiet og fremdeles klarer jeg ikke å redegjøre for meg, min samboer får bare beskjed om at nå er jeg hennes ansvar.

Når vi anker til Høyesterett skriver

Lagmannsretten i et støtteskriv til Høyesterett med anbefaling om at anken ikke bør behandles fordi bankens vitner er så troverdige. Anken blir forkastet.

Privatetterforsker Eilif Vandbakk lager en mot-rapport, basert på en rapport som var kommet fra bankens utreder, ansatt i Finansnæringens Hovedorganisasjon, som også viste seg å være forfalsket med en rekke uriktige påstander. Arbeidet er påfallende likt politiets prosedyre.

Vinteren 2006 får min advokat, Geir Magne Olsen, inn ca. 1,2 millioner kroner på mine tidligere livspoliser til sin klientkonto. Advokat Olsen selger i tillegg min eiendom på Finnøy, for 1,9 millioner kroner. Etter at lånet på denne eiendommen pålydende ca. 300 000,- var innfridd, stjeler min advokat fra klientkontoen kr. 1 763 000,- som han kjøper et hus på Kreta til seg og sin familie, for.

I tillegg tar han ca. 1 million kroner fra klientkontoen som han skriver av som salær. Begge disse forholdene holder han skjult for meg. Vi er dermed i realiteten i et motsetningsforhold uten at jeg vet det. De neste 3 årene undergraver og saboterer advokaten min flere saker.

Det fatale er at underslaget til advokaten fører til at vi mister den boligen vi bor i. Pengene fra salget av eiendommen på Finnøy skulle gå til lånet på vår bolig i Stavanger, som allerede var misligholdt. I stedet underslås disse pengene av advokaten, og vi mister vårt hjem.

Olsen har i ettertid mistet sin advokatbevilling, og det er kjent fra bokettersyn og konkursinnberetningen at han har underslått både privatpersoner og bedrifter, deriblant en bank, for til sammen 22-23 millioner.

I erstatningssak mot politiet i Lagmannsretten konkluderer domstolen med at "Pedersen allerede forut for brannen hadde strukket sin økonomi for langt..." Domstolen avskjærer derfor videre drøftelse om erstatning uten å konkretisere noen tall.

Da man videre går til erstatningssak mot banken på grunnlag av domsslut-

ning fra erstatningssak mot politiet, sier Lagmannsretten derimot at dette ikke har noen overføringsbetydning.

Med enkle ord sier domstolen i første sak, at jeg har for mye lån i banken, i neste sak der man da stiller banken til ansvar, har dette ingen overføringsbetydning. Domstolen legger til grunn bankens kredittprotokoller, som jeg både da og senere, i en rapport fra privatetterforsker Eilif Vandbakk kan dokumentere at kredittprotokollene rett og slett er konstruert og hefter med så mange feil og mangler at de åpenbart ikke er troverdige. Domstolen sier rett ut at 2 pluss 2 er 5 fordi banken er mer troverdig enn Pedersen.

Bank- og forsikringskonsernet bruker sitt eget eiendomsmegler firma til å foreta en muntlig fjerntaksering av min eiendom på Finnøy, og setter prisen ned til bare kr. 800 000,-. Dette er brudd på god meglerskikk, og brudd på vilkårene for å inneha en statsautorisasjon. Taksten eksisterer ikke skriftlig, det eksisterer ikke noen ordre på jobben og det eksisterer ikke noen faktura for jobben, rett og slett enda en "kompis" tjeneste internt i konsernet. Dette er ting som domstolen ikke nevner i det hele tatt. Derimot kritiserer den samme domstolen meg for ikke å ha villet inngå et frivillig tvangssalg av min eiendom på Finnøy, hvor jeg måtte gi banken en blanko fullmakt, for at de selv å kunne godta bud over kr. 800.000. Domstolen nevner ikke i det hele tatt at jeg allerede hadde en skriftlig takst på kr. 1 500 000, og at boligen faktisk ble solgt for kr. 1 900 000 på det åpne markedet. Penger eks advokat Olsen stjal.

I 2009, da våre sparepenger var oppbrukt til advokater, takster, tester osv. (ca. 1,6 millioner kroner), måtte vi søke myndighetene om fri rettshjelp, noe som var lettere sagt enn gjort. Fylkesmannen svarer ikke på våre søknader om fri rettshjelp, før etter mer enn 4 år, samtidig som rettssakene bare går sin gang og jeg har som dyslektiker blitt ufrivillig selvprosederende, i tvangssalget og tvangsfravikelsen.

Rettssaken mot konsernets forsikrings-selskap ble avvist da jeg med totalt 61 %

info@fffs.no – www.fffs.no

straffetrekke på min trygd, ikke klarte å betale rettsgebyret på kr. 24 400. Hadde jeg fått fritt rettsråd av fylkesmannen hadde jeg i alle fall fått muligheten til å fullføre rettsaken mot konsernets forsikringselskap, som da hadde versert 12 år i rettsapparatet.

Tidligere advokat Jøsendal i Stavanger skrev i 2002:

**Sitat:**

*Det særegne i denne sak er m.a.o. at det er bankgruppen som både har forårsaket misligholdet (ved å holde igjen forsikringsoppgjør), og som reagerer på det samme ved å kreve tvangssalg.*

*Slik løpet nå kjøres fra bankens side, nærer Pedersen en begrunnet mistanke om at det innad i gruppen samarbeides om å umuliggjøre hans situasjon på et vis som både er uetisk og rettsstridig...*

**Sitat slutt**

Vår anke på tvangsutkastelsen av 1. oktober 2009 nekter domstolen å behandle og nekter oss muntlig høring. I lukket rettsmøtet uten i alle fall vi fikk være til stede, sensurerer og tilegner domstolen

oss en 3. person som ankemotpart! Uten at vi får noe Prosesskriv fra noen som helst. Domstolen har åpenbart en hemmelig og ensidig korrespondanse med vår motpart(er) som den dag i dag blir holdt skjult for oss. Domstolen skriver rett ut at vi skal tvangsutkastet før dommen om tvangsutkastelse er rettskraftig, noe som vitterlig skjer. Staten Norge gjennomfører tvangsutkastelsen før dommen er formelt forkynt og rettskraftig. Vi nektet å flytte frivillig ut på åpen gate. Vi ble allikevel tvangsutkastet fra vårt hjem den 12. november 2009 med vår da 8mnd. unge baby, til tross for at vi hadde en anke til behandling i lagmannsretten og våre henvendelser til NAV, om hjelp til ny bolig. Til og med Namsfogden søkte skriftlig om hjelp til bolig til oss. Enda nå, etter 5 år, er brevet fremdeles ubesvart.

Det er min familie, våre barn og meg som har blitt påført straff for alle disse forfalskningene fra myndighetene og konsernet med bank, forsikring og eiendomsmedling. De eneste som så langt har hjulpet oss i denne vanskelige tiden er takstmann Ivar Mæland, privatetterforsker Eilif Vandbakk, Fellesforbundet

for Sjøfolk og Sissel Stenberg som er lokalpolitiker i Stavanger. Og noen privat personer.

Denne saken har ødelagt livet for oss, vi ønsker bare å få tilbake det vi hadde og få reversert skadene alle disse feilene har påført oss. Vi vil tilbake til dit vi var før all denne urett ble påført oss. Alle må vi ta ansvar for våre feiltrinn, dette bør også gjelde de med makt og resurser. Nå håper vi på rettferdighet fra myndighetene, eller andre som kan gjøre urett til rett, slik at saken på en eller annen måte blir gransket, og at vi blir tilbakestillt til slik vi hadde det i 1998, før alt hærverket og brannene av eiendommen på Finnøy.

Vår sak demonstrerer med tyngde at rettsikkerheten i Norge er begrenset til å gjelde dem som har makt og penger. Det kan se ut som om alle andre dessverre er fritt vilt.

*Dette er kanskje en Pro bono public utfordring for et advokatkontor med ærlige intensjoner?  
(Red. anm)*

**BIKS AS** startet opp høsten 2003 med kurssenter i Bergen. Våre instruktører har yrkesfaglig bakgrunn fra on/offshore-industrien og innehar en solid kompetanse mht HMS.

**BIKS AS** er en leverandør av industrielle kompetansegivende kurs innen arbeidsutstyr og HMS. Våre kurs bygger på Arbeidsmiljøloven, og er tilpasset NORSOK standard R-003N og R-005N.

**BIKS AS** har et ønske om et nært samarbeide med partene i arbeidslivet, samt å være faglig i forkant av industriens interne krav til HMS. BIKS AS er en bedrift som kontinuerlig vurderer faginnholdet ut fra myndighetenes og industriens bestemmelser.

**BIKS AS** skal være problemløser for industrien, med de behov den enkelte bedrift har for ansattes kompetanseheving innen bruk av arbeidsutstyr.

**BIKS AS** er en sertifisert opplæringsbedrift. Vi oppfyller de normative bransjekrav og utsteder godkjent dokumentasjon ved alle våre kurs.

**BIKS AS** holder til i Vågsgaten nr 6 på Laksevåg. Lokalene ligger like nedenfor Laksevåg Storsenter. Samme bygg som Active Service og Byggeriet.

**Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs – Truckførerkurs – Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø**

## Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



**BIKS**  
INDUSTRIOPPLÆRING

Vågsgaten 6, 5161 Laksevåg - Tlf: 55 70 70 55 - Fax: 55 70 70 56 - E-post: kurs@biks.no - Internett: www.biks.no



# Om du ikke sier i fra, er det, i følge avtale mellom redere og NSF, **lov å stjele pengene dine**

**I brevet Norges Fiskarlag har sendt ut, sier de rett ut at om du ikke reserverer deg mot tyveri, vil du bli utsatt for nettopp det.**

De skriver at Fiskebåt (tidl. Fiskebåtrederens Forbund) har avtale med NSF, og på den bakgrunn, er de forpliktet til å foreta tarifftrekk av alle ansatte, med mindre de ikke har vegret seg for å bli trukket. Dette er å snu tingene fullstendig på hodet. Rederne skal trekke de som fysisk har meldt seg inn i et eller annet forbund, og gitt rederen beskjed om at **de på den bakgrunn kan trekkes for kontingent.**

Det er fullstendig galskap at man skal være nødt til å gjøre noe som helst for ikke å bli frastjålet sine surt ervervede kroner. Det er med andre ord som om jeg skulle sagt til en eller annen i NSF at «om ikke du skriftlig reserverer deg mot at jeg har lov til å ta bilen din, vel så er det fritt frem». Så vidt meg bekjent, er ikke dette en ordning som er tillatt noe annet sted i samfunnet, bortsett fra i behandlingen av sjøfolk. I følge norsk lov er dette straffbart.

Når vi bare om skriver NSF, er det en kraftig underdrivelse, de to andre er også med på ulovlighetene. Når vi bruker ordet ulovlighetene, vet vi at det er som om vi viftet med en rød klut- det er også meningen. Når de påstår at dette er en lovlig ordning, snakker de mot bedre vitende. Det er bare å lese dommen fra Høyesterett en gang til.

Der står det nemlig at å inn drive **Tariffavgift** av dem som ikke hadde reservert seg mot det, var lovlig. Forutsetningen var at det var en tariffavgift og ikke full kontingent, for da ville det bli ulovlig. Det som praktiseres i dag er innkreving av full kontingent og det er i følge Høyesterett ulovlig. Dette blir å undergrave den frie fagforbundstilhørigheten, som både Høyesterett og menneskerettighetene slår fast. Den praksisen som føres her er i realiteten tvangsinnmelding i et forbund man ikke ønsker å være en del av.

Siden det bare var NSF vi tok til retten ble derfor avgjørelsen rettet til dem, men resultatet ble selvsagt også gjeldende praksis for de to andre. Det retten sa var at om man skulle kreve tariffavgift, var det også det det skulle være, en avgift som avspeilte det arbeidet det var ved å vedlikeholde tariffen, og ikke full kontingent. Regnskapet som ble presentert Høyesterett i så måte, ble kommentert på følgende måte av en av dommerne. Fra dommen i Høyesterett har vi sakset følgende premiss:

*(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.*

Legg også merke til hva Høyesterett bet seg merke i, når det gjaldt regnskapet NSF presenterte for retten. Det var vel derfor de ikke var så sikre på at NSF ville lage en avgift som fremstår som en reell tariffavgift heller. Så lenge de tre andre forbundene tvangstrekker folk som ikke har reservert seg mot å bli frastjålet pengene sine, kommer FFFS til å gi beskjed, og muligens det som verre er. Dette er selvsagt ingen trussel, men en opplysning.

Se rundskrivet fra Fiskarlaget på neste side. Der står det ingen ting om summen som vil bli trukket.

Om noen av våre lesere blir trukket full kontingent i «Tariffavgift» må dere ikke nøle med å ta kontakt med oss. Husk at innbakt i NSF sin kontingent er også en stor slump penger som heter Innboforsikring, denne forsikringen vil selvsagt ikke de som blir tvangstrukket få glede av.

Om dere blir tvangstrukket for Tariffavgift, sammenlign den med de som er fullverdige medlemmer i det forbundet dere må betale til, og se om det er noen forskjell på beløpet, i så tilfelle -ta kontakt med oss.



## Mannskapsseksjonen

Likelydende til:

Regionlagene i Norges Fiskarlag

24.1.2014

### INFORMASJON OM KONTINGENTTREKK I HAVFLÅTEN

Fiskebåt har i dag en tariffavtale med Sjømannsforbundet. Etter denne avtalen, skal båteierne foreta trekk av tariffavgift til Sjømannsforbundet med mindre den ansatte har reservert seg mot slikt trekk.

Dette medfører at medlemmer av Norges Fiskarlag risikerer å måtte betale tariffavgift til Sjømannsforbundet. For å unngå slikt trekk, må den ansatte gi rederiet eller oppgjørskontoret en skriftlig erklæring om at man vil reservere seg.

Vedlagt følger kopi av et forslag til utforming av reservasjonserklæring.

Mannskapsseksjonen ber om at alle regionlag videresender dette brev med vedlegg til alle sine lokallag.

Med hilsen

Norges Fiskarlag  
Mannskapsseksjonen

  
Audun Stautland  
Adm. leder



Rederiforbundet mener at de blir dårlig behandlet i media i forbindelse med piratsaken

# – og ut fra deres perspektiv har de vel kanskje rett?

[http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$Al1\)/12F3059C3551CBDBC1257C44004F06A5](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($Al1)/12F3059C3551CBDBC1257C44004F06A5)

**Når Rederiforbundet sier at det ikke var den eller den båten det ble skutt fra, er det sikkert rett, men skulle det vært skutt i det hele tatt, det er det dette dreier seg om. Dette begynner å ligne på ville Vesten - skyt først, spør etterpå.**

At norske myndigheter i det hele tatt har tillatt å innføre væpning av skip, er oppsiktsvekkende. Landet som deler ut Nobels fredspris gir tillatelse til å væpne sivile skip, slik at de kan beskytte seg med kuler og krutt. At norske skip har råd til dette, betyr ikke at alle skip i internasjonal trafikk har råd til det samme. Hvem er det som skal beskytte de skipene og deres mannskap - eid av redere, som ikke har de samme økonomiske muskler som norske redere har?

Etter vår mening bryter Norge med internasjonale lover, som sier at sjøfolk ikke skal utsettes for fare, den lovfestede rett sjøfolk har til en trygg og sikker arbeidsplass. Vi har internasjonale overenskomster som SOLAS (Safety Of Life At Sea), ISM (International Safety Management Code), ILO (International Labour Organization) og andre konvensjoner og rammerregler som garantister for at ingen sjøfolk skal utsettes for fare. Dette er en

oppgave for det internasjonale samfunnet, gjennom FN.

Det viktigste, og det som kunne satt en stopper for piratvirksomheten, med en fantastisk bonus, tar de ikke til orde for.

Nemlig det faktum at FN har gitt det internasjonale samfunn muligheten til å gå inn i Somalia for å rydde opp - på land. FN Sikkerhetsråd kom med fire resolusjoner i 2008, nr. 1851 gir myndighet til å operere i og på somalisk landterritorium. Dessverre er muligheten og mandatet per dags dato ikke benyttet. Om det hadde blitt gjort, ville det mest sannsynlig ført til at de som er tvunget ut i sjørøveri i dag, hadde fått seg et ærlig yrke, hvor de kunne tjene til livets opphold for seg og sin familie på en verdig måte.

Rederiforbundet blir tvunget til bevæpning på skipene, på grunn av FN's unnfal- lenhet. Det blir anarki og den sterkeste rett som råder. Det som er så «rørende» opp i det hele er å se hvor NSOF er i dette. Det forbundet som har så mange internasjonale kontakter, på samme måte som NR har, hvorfor har de ikke benyttet disse til å legge press på sine folkevalgte om at de må legge press på FN? Om FN-styrker hadde gått inn i Somalia, hadde problemet blitt løst på en varig måte. Under ligger en presisering fra Norges rederiforbund, godkjent av NSOF. *Feilaktig om væpnede vakter på norske skip*

*Gjennom nylige reportasjer i Aftenposten er det reist spørsmål rundt det norske*

*regelverket for bruk av innleide, private bevæpnede vakter på norskregistrerte skip. Oppslagene tegner et bilde som ikke på noen måte er dekkende for hvordan sikring av mannskap på norskregistrerte skip foregår.*

*Aftenposten publiserte 14. desember en video som hevdes å være tatt opp på «Nordic Fighter» i Rødehavet 3. august i år, og som angivelig skal vise hvordan en russisk soldat om bord skyter en rekke varselskudd mot antatte somaliske pirater. Videoen og et intervju med enken etter en jemenittisk fisker benyttes til å skape et inntrykk av at væpnede vakter om bord på norskregistrerte fartøy har drept fiskeren, og at denne typen misbruk av makt nærmest foregår uregulert. Men dette har ikke rot i virkeligheten.*

*17. desember publiserer Aftenposten et intervju med driftsselskapet V-Ships, som opererer «Nordic Fighter». V-ships kan dokumentere at den aktuelle videoen IKKE er tatt opp på «Nordic Fighter». Reportasjene i Aftenposten 14. og 15. desember bygger altså på feil premisser. Oppslagene har skapt forvirring omkring regelverket for bruk av innleide private vakter, selv om den omtalte hendelsen ikke involverte slike innleide vakter, men et russisk militært vaktlag. Det er folkelig behov for å rydde opp i en del av de uklarhetene som Aftenpostens oppslag har skapt.*

## NORSKE REGLER OG PRAKSIS

*Sjøfolk har krav på en trygg hverdag og arbeidsplass. Det norske regelverket for bruk av private væpnede vakter skal*



bidra til trygghet for sjøfolk om bord i norskregistrerte fartøy, og for mannskapenes familier. Uten slik trygghet er det vanskelig, og ikke forsvarlig, å drive skipsfart i dette området, som jo er verdens viktigste skipsled. Innleie av private væpnede vakter er ledd i et bredt sett med sikringstiltak for å skape trygge arbeidsplasser på sjøen.

Her er det viktig å stille seg spørsmålet: er det bare de som har penger som skal ha tilgang til slik beskyttelse?

Bakgrunnen for at det er væpnede vakter om bord er den kraftige oppblomstringen av væpnet piratvirksomhet i årene etter 2008, som skjøt kraftig fart i 2010. Da ble man smertelig klar over at passive sikringstiltak ikke var nok til å forhindre kapring og påfølgende lange og traumatiske gisselsaker. Det er bred enighet mellom myndighetene, sjømannsorganisasjonene og rederinæringen at det er nødvendig at norske skip må ha adgang til å ha væpnet vakthold om bord på lik linje med svært mange andre land.

### STRENGT REGELVERK

Vi vil gjerne presisere at det norske regelverket for bruk av private væpnede vakter er meget strengt utformet hva gjelder vaktens anledning til å bruke makt. Ved mistanke om at pirater truer

skal vaktlaget, i tråd med regelverket, gi seg tydelig til kjenne gjennom å bruke lyd- eller lyssignal. Skip som går gjennom pirattruet farvann er som regel godt merket med «Vakter om bord» og liknende budskap skrevet på lokale språk. Vaktene vil også heve geværene i været for dette formålet. Hensikten er nettopp å skremme bort potensielle kaprere, og unngå eskalering.

Og dette virker. Erfaringsvis vil pirater trekke seg unna etter slike advarsler. I de få tilfellene der pirater likevel har fortsatt forberedelser til angrep, har vaktene anledning til å skyte varselskudd. Regelverket presiserer at maktbruken skal være begrenset til det absolutt minimale og nødvendige, og skal være proporsjonal med trusselen. Norges Rederiforbund har for øvrig jevnlig dialog med norske rederier om betydningen av å kunne oppfatte de viktige, men ikke alltid synlige detaljene som skiller fiskere og pirater. Når det gjelder ombordtaking av militære vaktlag under konvoi, slik tilfellet var med «Nordic Fighter» i august 2011, gikk vi i dialog med myndighetene sommeren 2011 om rutiner og krav.

### STATISTIKK UNDERBYGGER ANSVARLIGHET

Statistikken viser tydelig at det norske regelverket for private vakter fungerer

i tråd med hensiktene. Ifølge Sjøfartsdirektoratet har ca. 700 norskregistrerte skip benyttet private væpnede vakter ved gjennomfart i områder som er truet av somaliske pirater. Ingen norskregistrerte skip er blitt kapret. Kun i svært få tilfeller er det rapportert om at varselskudd er benyttet under kapringsforsøk. Ingen er rapportert drept eller skadet. Vår erfaring, basert på det best mulige tilgjengelige kildematerialet og i dialog med rederiene, er derfor at regelverket bidrar til god beskyttelse av mannskap, og praktiseres ansvarlig.

Det var også konklusjonen etter den grundige gjennomgangen som NHD ledet etter innføringen av regelverket. Etter en prøveperiode konkluderte norske myndigheter i januar 2013 med at regelverket kunne gjøres permanent.

Flere andre europeiske land har kopiert betydelige deler av det norske regelverket nettopp fordi det bidrar til tydelighet og ansvarlighet rundt slik maktbruk.

Dette representerer Norges Rederiforbunds og Norsk Sjøoffiserforbunds syn på saken.



Foto: Redningsselskapet.no

# RS SUNDT FLYER

# Rett til permisjon fra arbeid på skip



## Hvilke permisjonsrettigheter har du når du arbeider på skip?

Det kan være komplisert å finne frem til gjeldende regler i forbindelse med fødsels- og svangerskapspermisjon for sjøfolk. Det er to ulike aspekt ved permisjonsrettigheter; retten til fri og retten til inntekt under permisjon. Det følgende vil vi hovedsakelig redegjøre for når du har rett til fri.

### Loven

Dersom du arbeider på bl.a. flytende eller faste plattformer i norsk farvann gjelder i utgangspunktet arbeidsmiljøloven. Dersom du arbeider på skip, eller under seiling av flytende plattform gjelder den nye skipsarbeidsloven. Departementet har i følge forarbeidene til skipsarbeiderloven gått inn for at permisjonsrettighetene i skipsarbeiderloven i all hovedsak skal harmonisere med arbeidsmiljøloven. Likevel viser forarbeidene til at særlige utfordringer ved avvikling av permisjoner for arbeidstakere på skip begrunner andre løsninger på enkelte områder. Det er viktig at du så tidlig i prosessen som mulig tar kontakt med NAV og arbeidsgiveren din for å avklare eventuelle problemstillinger.

### Rettigheter ved svangerskap og fødsel

Når det gjelder svangerskapskontroll har arbeidstaker rett til fri fra arbeidet med lønn dersom slike undersøkelser ikke med rimelighet kan finne sted utenfor arbeidstiden. I skipsarbeidsloven skal fraværet arrangeres slik at det ikke er til vesentlig ulempe for skipets drift. Eksempelvis bør arbeidstaker som skal på en lengre fart sørge for svangerskapskontroll i forkant. Det følger av forarbeidene til skipsarbeidsloven at for skip i utenriks fart skal bestemmelsen forstås slik at retten til lønn er begrenset til den tid det tar for den gravide å fremstille seg for kontroll. Dette innebærer at det ikke utbetales lønn for seilingsdager som eventuelt må kanselleres som følge av at kontrollen kommer på et tidspunkt den gravide ellers skulle vært om bord.

Arbeidstaker har etter skipsarbeidsloven rett på permisjon når svangerskapet har vart i seks måneder, i praksis de tre siste månedene av svangerskapet. Formålet er at den gravide skal ha muligheten til å velge ro og restitusjon de siste månedene av svangerskapet. Permisjonen er frivillig, og krever ikke begrunnelse. Imidlertid er det viktig å merke seg at den permisjonen man velger å ta ut i forkant av

fødselen skal regnes med i den totale samlede perioden for foreldrepermisjon. Dette vil i praksis si at dersom man tar ut tre måneder permisjon i forkant av fødselen, får man tilsvarende tre måneder mindre i etterkant av fødselen. Man har rett til å ta ut foreldrepenger 12 uker før fødselen.

Både i arbeidsmiljøloven og skipsarbeidsloven ligger det et krav om forsvarlig arbeidsmiljø. Kravet innebærer en plikt til særskilte risikovurderinger og tilretteleggingstiltak overfor gravid arbeidstaker. Tunge løft, arbeid ved høye temperaturer og ubekvem arbeidstid er eksempler på sider ved arbeidsmiljøet som kan utgjøre en særlig belastning for en gravid arbeidstaker, og som kan være uheldig for fosteret. Tilretteleggingstiltak kan være endring av arbeidsoppgaver, arbeidsutstyr og eventuelt omplassering. Dersom tilrettelegging ikke er mulig, har gravid arbeidstaker rett på svangerskapsenger. Svangerskapsenger trekkes ikke fra perioden med rett til foreldrepenger.

## Omsorgspermisjon og fødselspermisjon

Etter fødselen har far i henhold til skipsarbeidsloven rett til to ukers omsorgspermisjon. Tidligere hadde far rett til fire uker permisjon etter sjømannsloven. Omsorgspermisjonen gir i utgangspunktet ikke rett til trygdeytelser etter folketrygdloven, men rett til lønn kan følge av tariffavtale eller individuell avtale. Rett til lengre permisjon kan også følge av tariffavtale eller annen avtale. Det er viktig at man søker om omsorgspermisjon så tidlig som mulig, ettersom det i noen tariffavtaler kreves at man må søke minst 4 måneder før termin.

Dersom du blir far i din «friperiode» har du ikke rett på ekstra permisjon. Dersom du blir far i seilingsperioden har du rett på to uker fri uten lønn. Her kan noen tariffavtaler gi bedre vilkår enn loven, slik at du også får lønn i permisjonstiden.

Etter fødselen har mor rett til fødselspermisjon de første seks uker, med mindre mor legger frem legeerklæring om at det er bedre for henne å komme i arbeid.

## Foreldrepermisjon

Når det gjelder foreldrepermisjon har mor og far samlet rett til permisjon etter barnet er født i inntil 12 måneder, medregnet eventuell permisjon man har tatt ut i forkant av fødselen. Foreldre har rett til å ta ytterligere 12 måneder permisjon dersom denne tas ut i sammenheng med den første permisjonen. Det er viktig å merke seg at man ikke har rett på foreldrepenger fra folketrygden i mer enn en periode på henholdsvis 49 uker med 100 prosent dekningsgrad og 59 uker med 80 prosent dekningsgrad. Det er også viktig å merke seg at far må ta ut sin permisjon, eller søke om å utsette fedrekvoten umiddelbart etter mors permisjon. Dersom far søker om utsettelse senere kan han risikere å miste stønadsdager.

## Delvis permisjon

Man kan også avtale med arbeidsgiver at man skal ta ut delvis permisjon. Delvis permisjon kan kombineres med delvis utbetaling av foreldrepenger. Arbeidstakers

ønske om delvis permisjon skal oppfylles med mindre dette medfører vesentlige ulemper for arbeidsgiver. Slik vesentlig ulempe kan være dersom delvis permisjon vil skape store problemer for organiseringen av arbeidet, om delvis permisjon vil innebære en urimelig økonomisk belastning for virksomheten, samt partenes vilje til kompromiss og fleksibilitet. Her er det av betydning om arbeidsgiver har gjort nok for å undersøke om det er mulig å få utført arbeidet gjennom omplassering av personalet eller en tilfredsstillende vikarordning.

## Andre grunner til å ta permisjon

Ammefri er i utgangspunktet kun regulert i arbeidsmiljøloven. Bakgrunnen for at ammemfri ikke er regulert i skipsarbeidsloven er at det som oftest ikke er praktisk gjennomførbart å få til ammemfri når man arbeider til sjøs. Likevel følger det av forarbeidene til skipsarbeidsloven at dersom det er forenlig med arbeidstidsordningen, bør arbeidsgiver likevel legge til rette for ammemfri.

I utgangspunktet har arbeidstaker som har omsorg for barn rett til permisjon ved barnets sykdom. Arbeidstaker har også rett til permisjon ved sykdom eller tilsvarende permisjon hos den personen som har det daglige tilsynet med barnet. Videre har arbeidstakeren også i noen tilfeller rett til permisjon for å pleie pårørende i hjemmet og andre nærstående. I henhold til skipsarbeiderloven kan slik rett som nevnt over fravikes i tariffavtale for skip i utenriksfart registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR). Bakgrunnen for at denne retten kan fravikes er i følge Nærings- og Fiskeridepartementet at «permisjoner på kort varsel eller med kort varighet kan være ekstra vanskelig å gjennomføre i praksis». Videre viser departementet til at det for eksempel vil være «problematisk å gjennomføre rett til fri ved barns sykdom for arbeidstakere på skip som er på en lengre utfart langt fra hjemstedet,» se NOU 2012: 18 s. 2. Det er derfor viktig at du undersøker hvilken tariffavtale som gjelder for deg, og hvordan denne regulerer permisjon.

I følge skipsarbeiderloven har arbeidstaker som har vært i arbeidslivet i minst tre år og som har vært ansatt hos arbeidsgiveren de siste to år, rett til hel eller delvis permisjon i inntil tre år for å delta i organiserte utdanningstilbud. Også denne bestemmelsen kan fravikes i tariffavtale for skip i utenriksfart registrert i NOR.

Når det gjelder militærtjeneste har arbeidstaker rett til permisjon ved pliktig eller frivillig militærtjeneste av inntil 24 måneders varighet. Dersom man ønsker å fortsette i stillingen etter tjenestegjøringen, må arbeidstaker varsle arbeidsgiver før tjenesten begynner. Arbeidsgiver plikter ikke å ta arbeidstakeren tilbake i arbeid før en måned etter mottak av varsel om fra hvilken dag arbeidstakeren kan gjenoppta arbeidet.

Dersom du har offentlige verv har du i henhold til skipsarbeidsloven rett til permisjon i den grad det er nødvendig for å oppfylle lovbestemt møteplikt i offentlige organer. Dette kan imidlertid også fravikes i tariffavtale for skip i utenriksfart registrert i NOR.



Artikkelforfatter Cherin Myrdal

**Deloitte Advokatfirma AS** er et av Norges største forretningsjuridiske advokatfirmaer med 200 medarbeidere fordelt på 8 kontorer i norske byer. Deloitte Advokatfirma AS er tilknyttet et av verdens største nettverk av advokatfirmaer.

*Advokat/partner Erlend Øen og adv.fullm. Cherin Myrdal deler erfaringer med leserne i Dråpen. Send gjerne inn dine spørsmål til oss – kanskje kan dette danne utgangspunktet for neste artikkel!*

Vi kan kontaktes per e-post: [cmurdal@deloitte.no](mailto:cmurdal@deloitte.no) eller [eoan@deloitte.no](mailto:eoan@deloitte.no).

Deloitte Advokatfirma AS  
Pb 6013 Postterminalen, 5892 Bergen  
Tlf: 55 21 81 00

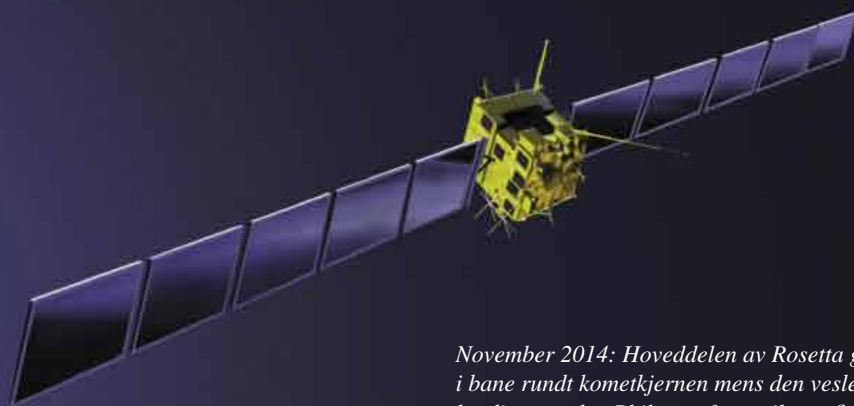
# Deloitte.

## Deloitte Advokatfirma

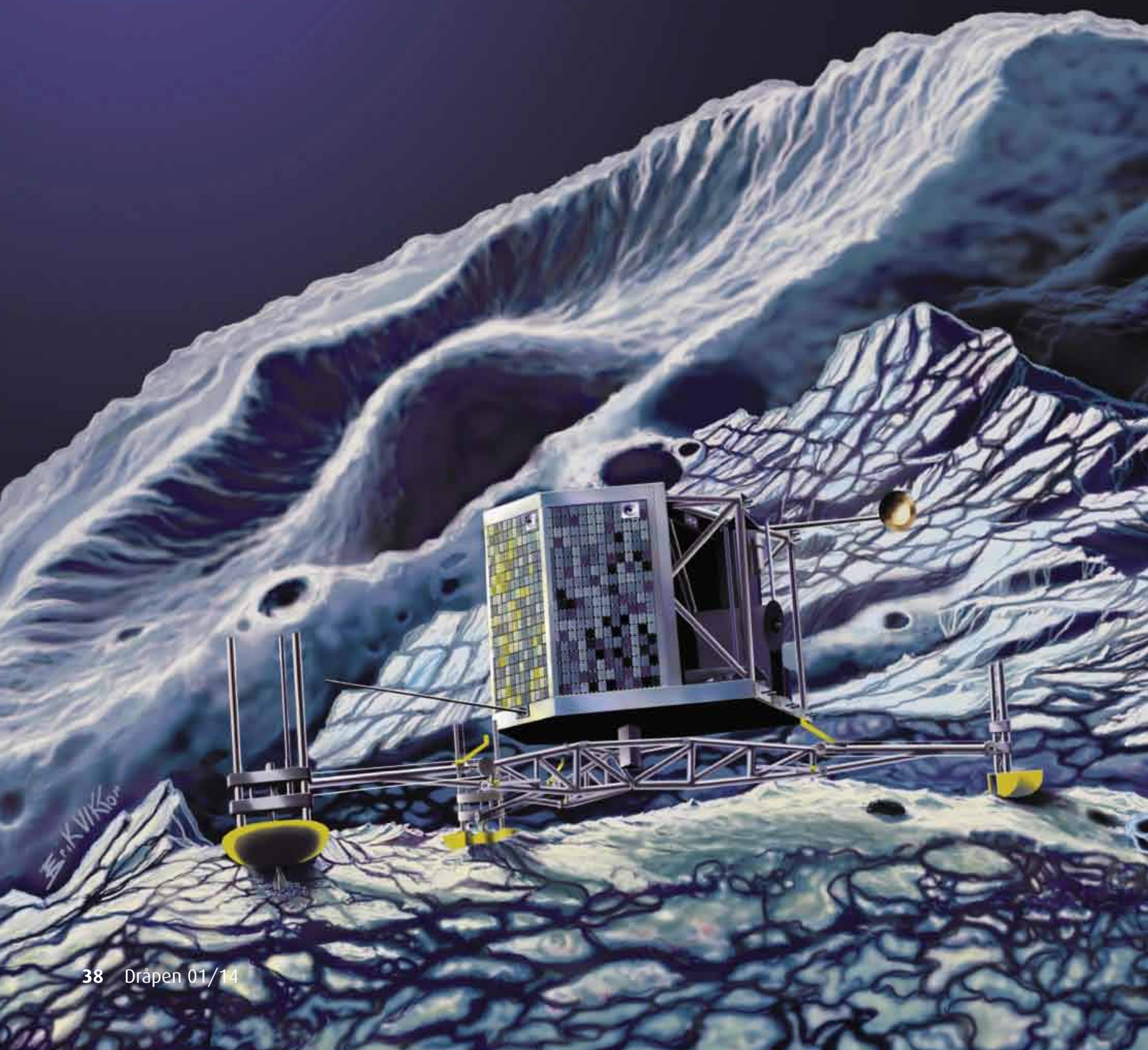




Av Knut Jørgen Rød Ødegaard



November 2014: Hoveddelen av Rosetta går i bane rundt kometkjernen mens den vesle landingssonden Philae er festet til overflaten. Illustrasjon: ESA





Den europeiske romsonden Rosetta nærmer seg en kometkjerne.  
Illustrasjon: ESA

# Europa skal lande på kometkjerne

**I løpet av 2014 vil den europeiske romfartsorganisasjonen ESA foreta et av de mest vågale stuntene noen gang i rommet. Romsonden Rosetta skal føres inn i bane rundt en kometkjerne og en liten landingssonde skal festes til kometkjernen med harpuner og følge kometen på dens ferd mot solvarmen.**

De siste årene har det vært mye oppmerksomhet om kometer. Dette skyldes både at de kan være spektakulære på himmelen, at de er blant de mest mystiske og utforskede objektene i Solsystemet og at de inneholder nøkkelen til å forstå hvordan det kunne bli levelige forhold på vår planet. Kometer har forsynt planetene i vår del av Solsystemet med store mengder vann, og kometene inneholder ganske store og kompliserte molekyler som regnes som bygggesteiner for liv.

Kometer inneholder urstoffet fra den gigantiske, virvlende skyen av støv og gass som Solsystemet ble til fra for 4,6 milliarder år siden. I de ytre, iskalde delene av Solsystemet klumpet stoffet seg sammen til mange milliarder skitne «snøballer» som er opptil noen kilometer i diameter. «Snøballene» består trolig av frosne gasser, is, støv og småsteiner. Av og til blir en av disse forstyrret og stupdykker innover mot solvarmen der en del stoff fordampes og legger seg som en omfattende tåkesky rundt kometkjerne-

nen. Solstråling og solvind blåser materialet vekk fra Solen og dermed oppstår komethalen.

## SKJULT I TÅKEHEIMEN

Siden de ytterst interessante kometkjernene skjuler seg i tåkeskyen som de selv lager, er de ekstremt vanskelige å undersøke. Men de senere årene er det gjort en rekke forsøk og vi har fått nærbilder av kometkjerner og til og med sett et menneskeskapt prosjektil som har laget et krater i en kometkjerne.

Men astronomene har til alle tider drømt om å lande på en kometkjerne og følge den fra iskulden, inn mot solvarmen og vekk igjen for å se hva som skjer under oppvarmingen. Da kan de se hvordan materiale spruter ut i rommet fra åpninger i kometkjernen, måle endringer i størrelse og rotasjon og rett og slett få et endelig svar på hvordan kometfenomenet – et av de mest imponerende, men også mest myteomspunnede av himmelfenomenene – oppstår.

## DEN DRØMMEN FÅR DE NÅ OPPFYLT!

Rosetta ble sendt ut i rommet for 10 år siden og har svingt innom både Jorden, Mars og to asteroider på vei mot målet – komet 67P/Churyumov-Gerasimenko. Sonden ble vekket til live i januar etter å ha vært i dvale i flere år, og i mai skal den gå inn i bane rundt kometkjernen. På grunn av kometens ekstremt svake tyngdekraft er selv det å føre en rom-

sonde inn i bane meget utfordrende. I månedene som følger vil Rosetta undersøke og kartlegge kometkjernen mye grundigere enn vi noen gang har gjort med et slikt objekt.

Høydepunktet kommer imidlertid i november da den vesle landingssonden Philae skal settes ned på selve kometkjernen og festes med harpuner. Fra overflaten på kometkjernen og fra bane rundt objektet vil vi få se i detalj hva som skjer når kometkjernen kommer nærmere Solen slik at temperaturen stiger. Forskerne håper at vi vil få se hvordan revner åpner seg og slipper ut materiale som danner tåkeskyen vil kjennersom kometens hode og som igjen blåses bakover og danner halen.

Dette er imidlertid en meget farefull del av ferden. Tyngdekraften fra kjernen er meget svak, terrenget i landingsområdet kan være utfordrende, utblåsninger kan true med å feie Philae ut i rommet igjen og materialet som sonden er festet til kan rett og slett fordampe.

Prosjektet følges med intens spenning av astronomi-interesserte over hele verden som håper å få se både enestående bilder og enestående svar på kometenes gåter.

Begivenheten vil bli fulgt på [www.astroevents.no](http://www.astroevents.no). Se også [www.starship.no](http://www.starship.no) for siste nytt om exoplaneter og letingen etter livsformer andre steder i verdensrommet.





Arkeolog Eirik Søyland Klargjør en kvernstein for heving. Kvernsteinen er en del av opptil flere skipslaster som ligger på bunnen av et sund med dårlige seileforhold. Fotograf: Atle O. Martinussen.

# Marinarkeologi – hva er det?

På sommeren 2013 er vi ute på dykkejobb og graver under vann. Pumpa til slamsugeren brummer såpass at vi må rope i ørene på hverandre for å bli hørt og det er lite løsprat. Så spraker det i kommunikasjonen og dykkeren kan melde om at her har vi funnet et båtvrak godt tildekt nedi mudderet. Vi bekrefter at vi har hørt meldingen før vi fortsetter klagingen over det varme været, den intense sola og tingenes generelle tilstand.

Noen måneder senere er vi på en annen jobb under mer beklagelig vær.

Vinden hyler, vi er våte til skinnet og noen hundre meter lengre ute ligger en redningsskøyte og stamper seg opp mot vinden. Selv sitter vi to stykker i en åpen liten gummiått og vitser oss i mellom mens påhengsmotoren hoster og går. Så

spraker det nede i en regnjakke på døren og dykkeren melder at «her glimrer funnene med sitt fravær». Vi lar stakkaren rote litt mer rundt på bunnen før vi kaller ham opp til oss i vind og regn. Humøret forsvinner ikke mens vi pakker båt, kommunikasjonsutstyr og dryppende tørrdrakter inn i bilen.

I løpet av begge disse to eksemplene opplever vi som så mange andre ganger at noen kommer ruslende ned til nærmeste kai for å forhøre seg om hva vi det vi i alle dager driver med i slikt vær. Det korte svaret vi gjerne gir er at vi er marinarkeologer fra Bergens Sjøfartsmuseum, uten at det nødvendigvis gjør den som spør veldig mye klokere. Men spørsmålet er et godt et, hva er maritim arkeologi og hvorfor roter vi ned i havnebassengene og rundt skjærene på Vestlandet i både storm og solsteik?

Bergen Sjøfartsmuseum er en av fem institusjoner som har ansvar for å forvalte vår felles maritime kulturarv under vann. For mange er det lett å glemme det en ikke ser, og vi jobber derfor med å vise at vi har mer enn fisk og plankton under havflaten. Måten dette gjøres på varierer veldig, og vi kan dykke fra land på en liten kommunal kai for så å befinne oss kikkende på sonarbilder et sted i Nordsjøen uken etter. Verktøyene vi benytter

er mange og materialet vi arbeider med varierer med andre ord stort.

Ved hjelp av ulike funn forsøker vi å finne ut så mye som mulig om de mennesker og samfunn som eksisterte før vår tid. Det kan være vrak, havner, kaier, naust, båttøer, fortøyningsgods eller andre levninger der folk har bodd og arbeidet ved sjø og vann. Ved å utforske et sted eller et objekt en arkeolog prøver å finne ut hva som har skjedd der for lenge siden.

Det evige spørsmålet vi forsøker å besvare kan bunne ut i «er det noe her?» I tidligere nummer av Dråpen har en tatt for seg flere saker hvor det en omtaler er et produkt av blant annet arkeologiske undersøkelser, men da gjerne satt i en helhetlig beretning sammen med historiske kilder.

Arkeologi er i korte trekk læren om materiell kultur. For å forstå hvordan vi ser på materiell kultur og de ting vi måtte finne når vi er ute på jobb, kan vi bruke bladet du har i hendene nå som et eksempel. Det er et komposittprodukt fra forskjellige industrier hvor innholdet og uttrykket er det viktigste for den som leser, men det er kun er tålmodigheten som setter grenser for hvor dypt en skal gå i analysen av hvordan et slikt blad



kommer til verden. Bladet er laget i tilskåret papir med fargerike trykk og holdes sammen av stifter i stål. Så da blir neste steg å vurdere hvordan papiret er tilvirket og hvor det blir produsert. Den samme prosessen kan en gjøre med både trykkfarge og stålstifter helt ned til malmutvinninga om en så måtte ønske. Heldigvis trenger en ikke gå lengre enn til innholdssiden for å få kontaktinformasjonen vi trenger for å få svar på akkurat disse overnevnte spørsmålene, men det er ikke så fryktelig vanskelig å hente inn liknende informasjon når vi graver frem et vrak eller en kanonkule. Alle de ting som er laget av mennesker bærer også preg av både fremstilling og bruk slik at vi kan bruke gjenstander til å hjelpe på historieskrivningen. Båtvraket vil gjerne ha økse og sagmerker synlige i treverket, og en kanonkule er laget i stedsbestemmelige materialer etter gitte kalibre. En slik nærmest pirkete tilnærming er felles for all arkeologi, men innen den maritime arkeologien forsøker vi å begrense oss til de ting som har en påviselig tilknytning til sjø og sjøbruk. Det som er spesielt med maritim arkeologi utover det opplagte, relasjonen til vann, er at vi ofte forholder oss til materiale som presenterer en veldig avgrenset samtidsskildring. Hvor arkeologene som jobber på land må grave seg gjennom flere hundre år med bruk og utvikling av for eksempel et bostedsområde, er materialet i og ved vann ofte et resultat av en dramatisk hendelse.

Bosteder i umiddelbar nærhet av vann har en tendens til å bli vasket vekk i stormfulle dager og skip synker som kjent dessverre både i godt og dårlig vær. Så når vi finner disse sporene etter menneskelig aktivitet under vann kan vi ofte skape oss et bilde av hvem som har vært der, og hvilke gjenstander de anså for å være viktige i livet der og da. Vi kan også lære mye om hvem som kommuniserer og handler med hvem rundt om i Europa dersom vi finner et skip Med last. Hva om vi finner et skip bygget i østeuropeisk tømmer som har en kvernsteinslast i fra Hyllestad? Kanskje skipet har hollandske mynter om bord? - Når vi får slike spor blir det lettere å se bildet i en større sammenheng.

Som det fremkommer ovenfor, er arkeologi i stor grad metodikk som kan brukes om så mangt. Men det er et sett med metoder som er primært utviklet for at vi skal kunne forstå gamle ting. Så derfor er

det ikke overraskende at det første spørsmålet vi gjerne opplever etter å ha fortalt tilfeldig interesserte at vi har funnet noe blir «hvor gammelt er det?»

Dette med alder er et viktig spørsmål, og derfor er det også noe vi forsøker å svare på selv så fort det lar seg gjøre. Når en forholder seg til vrak i tre, har vi mulighet for å benytte oss av dendrokronologi hvor vi kutter eller borer ut et kjernestykke av treverket slik at vi kan se årringene. Kloge hoder innen biologien har klart å lage sammenlikningsgrunnlag mellom trær i forskjellige regioner for forskjellige tresorter hvor en ofte kan fortelle temmelig eksakt hvor treet i utgangspunktet har vokst og når treet hadde sitt siste år, eller til og med måned, med vekst.

En annen metode er karbon 14, eller C14 datering. Her måler vi radioaktiviteten i et objekt for å se hvor lenge det har fått ligge urørt.

Så har vi det skiftelige kildematerialet. Ofte historiske kilder en stor hjelp i det marinarknologiske arbeidet. Eksempler på historiske kilder er gamle seillessfortellinger, losbøker, eller historier om skipsforlis i bøker og arkiver.

De historiske kildene kan gi ledetråder til arkeologer kan finne skipsvrak og andre rester. De kan også hjelpe oss å finne ut mer om hva vi har funnet. Hvis et gammelt vrak blir oppdaget er det gjerne de skiftelige kildene vi går til først for å se hvorvidt vi klarer å finne beretninger som samsvarer med det vi ser.

Den største trusselen mot mye av det vi finner er oksygen. Oksygenet i seg selv bryter ned biologisk materiale, men desto viktigere trives nedbrytende mikrober og pærlemark kun i oksygenrike miljøer. Det vil si at dersom vi graver ut gamle ting under vann, må vi få det dokumentert så fort som overhodet mulig da vi også igangsetter nedbrytningsprosessen. Det er lett å tenke seg at det er en viss ironi i at vi som arkeologer kan komme i skade for å ødelegge ting som har fått ligge urørt i mange hundre år, men dersom vi avstår fra å gjøre noe ender vi gjerne opp med hverken funn eller kunnskap. Det er ikke bare oksygenet som ødelegger, men også uttørking. Når saltvann fordampes, blir saltet inne i potteskår, lær, ben og andre ting igjen og krystalliserer seg. Når en får store

saltkrystaller inne i et objekt, er det lett å se for seg hvordan det vil sprekke og ødelegges. En vil også se hvordan treverket i båtdeler vrir seg og sprekker, slik mange av oss har sett skje med familiens gamle trebåt som har stått på låven eller naustet litt for lenge.

Jeg ble en gang konfrontert av en forbipasserende som så det vi hadde brakt opp til overflaten og kommenterte at dette så ut som «bare gammelt skrot!». Noe jeg kunne smilende bekrefte. Jo! Det er bare gammelt skrot! For det er ikke nødvendigvis tingene i seg selv som er interessante. Det er ideene dette gamle skrotet kan representere. Kunnskap og fakta som kan ha gått tapt for lenge siden som hjelper oss å forstå blant annet hvordan vi har endt opp der vi befinner oss i dag. Det gjelder både for kunst, teknologi, ernæring, kommunikasjon og andre ting vi blir tillært i løpet av vår levetid. Det forteller oss hvem vi har snakket med, hvor vi har levd, hvor vi har reist og hvorfor.

Og noen ganger blir det menneskene bak det gamle skrotet lette å forestille seg, slik som når jeg for noen år siden var med på å grave ut et gammelt vrak ved Skjernøy i Mandal. Skipet hadde rester av trelast, og ved hjelp av dendrokronologi kunne vi konstatere at treverket var hugget en gang på nyåret 1393. Og i bunnen av skipet, fant vi et hull som var slått ut fra innsiden, hvorpå noen hadde tatt en ullskjorte eller teppe, stappet det i hullet og hamret ned treklær i et forsøk på å utsette det uunngåelige. Kniven brukt til å skjære til materialet for den forsøkte reparasjonen sto stadig i kjølen like ved siden av (metallet hadde rustet vekk for lenge siden, men knivskafet i ben så vel som merket i kjølen var der stadig). Senkingen har med andre ord gått hurtig og dramatisk for seg. Og når en da leser de skiftelige kildene som forteller oss at den tyske priatordenen Vitaliebrødrene seilte til Bergen og plyndret byen før påske 1393, blir en fristet til å spekulere.

Men uansett hva som faktisk hendte i dette eksemplet, er det få som kan komme og si at det gamle skrotet ikke kan fortelle oss en spennende historie dersom vi klarer å knytte sporene riktig.

---

TORD KRISTIAN KARLSEN  
BERGEN SJØFARTSMUSEUM

---

# SIKKERHET TIL SJØS

## • UTFORDRINGER I 2014



Skipsfart og risiko har vært en del av menneskets liv til alle tider. I februar var det 190 år siden pioneren for sjøsikkerhet, Samuel Plimsoll, ble født. En drivkraft for sjøsikkerhet som sto bak Plimsollmerket og den engelske sjøsikkerhetsloven i 1875. Nær 40 år senere forlot Titanic Southampton på sin jomfrutur. Ved 100-års markeringen i 2012 kunne vi oppsummere at utfordringene for sjøsikkerheten fortsatt er store.

### NORSE VARIANT

Min egen forståelse av sjøsikkerhet var basert på media hver gang det skjedde ulykker. Pappas fetter, Jens-Otto Harsem, var kaptein på MS «Norse Variant» som forliste i mars 1973 utenfor USAs østkyst. Samme dag forliste også MS «Anita». 61 sjøfolk mistet livet i de to forlisene. Jeg husker den dystre stemningen da en onkel Tore ringte og fortalte om savnetmeldingen.

Senere husker jeg fra media forlisene med «Berge Istra» i 1975 og «Berge Vanga» i 1979. Noen år senere fulgte vi nyhetssendingene da «Herald of Free Enterprise» lå veltet i havnebassenget utenfor Zeebrugge i Belgia i 1987. Et sjokkerende syn. Samme type roro-ferger trafikkerte også norske havner.

### SCANDINAVIAN STAR

Du tenker ikke at det skal skje med deg. Natt til 7. april 1990 sto jeg selv i en røykfylt korridor utenfor lugar 746 på Scandinavian Star. Lyset gikk og jeg mistet bevisstheten. På en eller annen måte kom jeg meg ut av korridorlabyrinten med Halvor (1 1/2) på armen. Først ute på akterdekket forsto jeg at det pågikk en katastrofe. Ilden herjet med

voldsom kraft, og kraftig røyk veltet ut fra åpningene til skipets innredning.

Halvannet år senere deltok det svenske sjøfolksforbundet i ITFs kampanje mot bekvemmelighetsflagg, og avholdt en konferanse i Stockholm med utgangspunkt i Scandinavian Star. Jeg dekket konferansen for Norsk Brannvernforenings tidsskrift, og ville sjekke hvordan sjøsikkerheten reguleres.

### IMO

Jeg ble sjokkert. Naivt trodde jeg at sikkerhet ble regulert av norske myndigheter, som andre forhold i samfunnet. Nå hørte jeg at «internasjonal næring krever internasjonale regler».

På skolen hadde jeg lært om FN og tilhørende organisasjoner som Unicef, WHO og ILO. Men IMO, FNs sjøfartsorganisasjon, var ukjent. IMO gjør en viktig jobb med å utvikle konvensjoner som verdens sjøfartsnasjoner implementerer i nasjonale lovgivning. Men IMOs styrke, det internasjonale samarbeidet, er også IMOs svakhet, fordi nasjonal og regional regulering avvises med ensidig henvisning til IMO.

Mye i samfunnet reguleres internasjonalt, men vi har nasjonal regulering i tillegg. Minimumskrav gjelder hele verden, men nasjonalt legger vi listen høyere. Ikke slik på det maritime området. Selv om FN ikke er et overnasjonalt organ så praktiserer Norge IMOs konvensjoner som om det var overnasjonal regulering.

Norsk politikk er at vi ikke skal ha nasjonale regulering utover IMOs minstestandarder. Når konvensjonene ikke trer i kraft før flertallet av verdens nasjoner er enige og ratifiserer nyvinningene, så går det svært lang tid fra svakheter avdekkes, gjerne ved større og mindre ulykker, til konvensjonene er oppgradert.

### FLAGGSTAT • HAVNESTAT

Et annet problem er flaggstatens suverenitet. Skipets operasjon og sikkerhet reguleres der skipet er registrert. Men

mange sjøfartsadministrasjoner er kun kommersielle konstruksjoner. Businessforetak leier de administrative og juridiske rettighetene av nasjonale myndigheter. Det settes ikke krav til forbindelse mellom skipet, rederiet og den nasjonale jurisdiksjonen som skipet seiler under. Verdens redere shopper jurisdiksjon i et globalt, juridisk supermarked. Havnestatene, der skipet faktisk seiler, skal blande seg minst mulig i driften av skipet. Mer aktiv havnestatskontroll og havnestatsregulering ville styrke sikkerheten.

Nasjonal regulering vil gi dynamikk i regelutviklingen i IMO. Argumentet mot nasjonale særkrav er at dette er konkurransevridende og vil skape problemer for norske skip i andre land. Feil! Nasjonale særkrav må gjelde alle skip i våre farvann, uansett flagg. Da kan ingen hevde at formålet er proteksjonisme.

### STIFTELSEN SKAGERRAK

For Støttegruppen etter Scandinavian Star ble det etter hvert unaturlig å kommentere sjøsikkerhet i sin alminnelighet. Derfor startet flere i støttegruppens styre Stiftelsen Skagerrak i 2004. Engasjementet for skjerpet sikkerhet og beredskap ble videreført i den nye stiftelsen.

### SIKKERHET ETTER SCANDINAVIAN STAR

I forbindelse med 20-års markeringen etter Scandinavian Star i 2010 etterlyste Stiftelsen Skagerrak status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget i januar 1991. Sjøfartsdirektoratet brukte nesten ett år før vi fikk svar i februar 2011. Brannsikkerheten er skjerpet, men ikke i anbefalt omfang.

### ISM

Internasjonalt har sikkerhetsarbeidet i økende grad inkludert rederiet. I november 1993 vedtok IMO den såkalte ISM-koden, resolusjon A.741 (18): «The International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention». Dette er en internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning. Koden



Artikkelforfatter Jan Harsem

er forankret i konvensjonen SOLAS (Safety of life at Sea) og krever sikkerhetsstyringssystem på skip og for rederier.

ISM-kodens formål er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig det marine miljø, og på eiendom. Kjernen i ISM-koden er funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer. Alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde slikt system.

Selskapet («the company») har hovedansvaret for sikkerheten. Dette er skipets eier eller organisasjon eller person, for eksempel reder eller totalbetrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren.

Mange år etter at koden trådte i kraft, ser vi dessverre tegn på at koden ikke følges opp som et aktivt verktøy for bedre sikkerhet, men heller oppfattes som byråkrati og unødvendig papirarbeid.

### KRIMINALISERING AV SJØFOLK

ISM-koden er tatt inn i den nye norske skipssikkerhetsloven, hvor § 6 sier at rederiet har hovedansvaret for sikkerheten. Tidligere har kaptein og andre i besetningen gjerne har stått alene med ansvaret. Problemet er at ISM-koden og ny skipsikkerhetslov ikke følges opp i praksis. Norsk og utenlandsk påtalemyndighet og domstoler har ikke har fått med seg utviklingen som har skjedd.

### FULL CITY

I Norge hadde vi Full City-ulykken utenfor Telemarkskysten i 2009. Den strafferettslige oppfølgingen fant sted som om den nye skipssikkerhetsloven ikke eksisterte. Nok en gang ble sjøfolkene tiltalt. Dommen fra Tingretten ga skipsføreren ansvaret for forhold som etter ISM-koden inngår i rederiets internkontroll.

Stiftelsen Skagerrak skrev til påtalemyndigheten at ifølge ISM-kodens regel 7 skal rederiet å sørge for prosedyrer for alle viktige oppgaver. Klargjøring for ankring inngår etter vår mening i dette, men dommen har ingen informasjon om det forelå slike instruksjoner eller prosedyrer.

### COSTA CONCORDIA

Det samme ser vi etter cruiseskipet "Costa Concordias" grunnstøting ved Italias vestkyst 13. januar 2012. Verdens største cruiserederi, Carnival, sto bak skipet, med Costa Cruises som varemerke.

Carnival iverksatte umiddelbart et voldsomt PR-apparat med formål å etablere inntrykket av en komplett idiot av en kaptein. Verdenspressen var uten motforestillinger mikrofonstativer for rederiets spindoktorer.

Skipsfører Francesco Schettino flørtet med vakre kvinner og hilsninger til folk på land var bedre story i spaltene enn kjedelige utlegninger av ISM-koden og rederiets hovedansvar. Carnival / Costa Cruises slapp unna med en bot. Mens aksjonærene puster lettet ut står Schettino fortsatt i retten.

Spørsmålet noen burde stille på pressekonferansene var hvordan det stemmer med en sikkerhetskultur som ISM-koden forutsetter at sikkerhetsrutinene kan brytes slik det skjedd på Costa Concordia? Hvorfor hadde ikke rederiet en sikkerhetskultur og et sikkerhetssystem som fanget opp avvikene?

Stiftelsen Skagerrak kontaktet IMO, EUs maritime kontor og den europeiske havnestatssamarbeidet og påpekte disse synspunktene. Brevet ble umiddelbart toppsak i internasjonal shippingpresse, og viser at internasjonal skipsfart man-

gler motkompetanse og kritiske interessegrupper.

### MYE GJENSTÅR

Det står fortsatt mange saker på dagsorden for bedre sjøsikkerhet. Vi har bedt om utfasing av CO2 slukkeanlegg, og har fått medhold av havarikommisjonens rapport etter «Nordlys»-brannen.

Bourbon Dolphin-forliset i 2007 avdekket mangler i retningslinjene for ankerhåndtering. Oppfølgingen er overlatt til IMO. Skagerrak etterlyser vilje til nasjonal regulering inntil IMO kommer etter.

Reguleringen av eksisterende skip følger «grandfather clause», bestefarsreglene, som innebærer at skip ikke oppgraderes til nye sikkerhetsnivåer, men i hele livsløpet følger standarden da de ble bygget.

Etter ulykke er havariutredning viktig. Dette handler ikke om straffeansvar, men hendelsesforløp, årsaker og ikke minst å avdekke anbefalinger som kan forebygge ulykker i fremtiden. I mars 2014 har vi fortsatt til behandling anmodning om ny granskning av grunnleggende forhold ved Scandinavian Star som ikke ble etterforsket eller gransket i 1990 – 92.

Det er et problem internasjonalt er at mange ulykker ikke blir gransket, selv om det påhviler flaggstaten krav om dette. I april 2013 sendte internasjonale rederiforbundet og transportarbeiderforbundet ut en felles pressemelding med bekymring for at mange ulykker ikke granskes. Flaggstatene følger ikke opp sitt ansvar. Granskning skal foretas og rapporteres til IMO, men dette svikter dessverre i et altfor stort omfang.

Jan Harsem





## Hva er PTS?

Pensjonskassen for sjøfolk (PTS) er en offentlig tjenstepensjonsordning etablert ved lov 3/12-48. At den ble etablert av det offentlige, det er vel og bra, men de offentlige pensjoner jeg kjenner til får man etter trekk av skatt/folketrygdavgift, og ikke separat trekk på hyreavregning. Trygden finansieres av det såkalte utligningsprinsippet med inntekt fra pensjonsavgift fra sjømenn og rederi. Denne innbetalingen skal dekke løpende utgifter til pensjoner.

Riktignok ligger det en statsgaranti i bunn som slår inn, om inntekten ikke har dekket pensjonsutbetalingene, det er akkurat på det punktet jeg ser at dette kan være litt offentlig. Hvorfor PTS skal ligge under arbeidsdepartementet, når de ellers opptrer som en privat tilbyder av pensjon/forsikring, forstår ikke jeg. De offentlige pensjoner som jeg vet om blir jo administrert av det offentlige. Dvs. at alle som jobber med administrering av de pensjonene er ansatt i staten, og selvsagt mottar de også lønn fra staten- men ikke ansatte i PTS. der betales administrasjonen i PTS av innbetalt pensjonsavgift fra sjømenn/rederier.

Det er jo slik det fungerer med private pensjoner/forsikringer. Eksempelvis ble det i administrasjonsutgifter og lønn, for året 2011 brukt over 35 millioner kroner. I årsmeldingen fra 2011 så står det også skrevet, at fra 2014 regner de med at PTS skal være selvfinansierende. De skriver at utgift til administrasjon er ca. 2,11% i forhold til innbetalt premie/avgift, som de til sitt forsvar, sier er bra sammenlignet med andre lignende private forvaltere.

Det eneste jeg ser som hjelp fra det offentlige for PTS, er at de nok har stilt opp med garantitilskudd, om inntekt av pensjonsavgiften ikke har strukket til, ellers drives det som et privat foretak. En ser også i mandatet for utvalget som regjeringen oppnevnte i fjor vår, hvor de skriver: «Utvalget bes videre utrede overgang til en pensjonsløsning som følger pensjonslovgivningen i privat sektor.» I den sammenheng skal utvalget utrede hvilke OVERGANGSORDNINGER som kan være aktuelle ved en slik omlegging.

Arbeidsdepartementet skriver samtidig at det det på lengre sikt skal foretas en bredere gjennomgang av pensjonsordningen for sjømenn i samråd med partene, med sikte på å finne frem til en varig løsning hvor PTS er tilpasset prinsippene i pensjonsreformen.

OVERGANGSORDNINGENE som jeg mener bør komme er enkle. Det er bare å gjøre det på samme måte som de gjør det i Sverige.

I Sverige er det sjømennene som bestemmer lengde på periode en vil mota sin pensjon, eller når en vil starte og ta den ut. Fem år, ti år, livstid osv. Man kan også få starte samtidig om en vil ta ut alderspensjon (samordnet). Selvsagt vil jeg vente til jeg skal starte med alderspensjon og da få min PTS samtidig. Da dette, slik jeg ser det er en privat pensjon og ikke noe annet, er det jo vi som skal bestemme når vi vil ha vår pensjon og ikke slik PTS fungerer i dag.

Det opplegget som vi har her til lands er opplagt slik, at man helst skal få minst mulig av det man har betalt inn, i sin tid som sjømann. Ordningen med at en ikke skal få pensjon fra PTS om man mottar uførepensjon, er jo riv ruskende galt, det er statlig tyveri. Her må det jobbes for en lovendring, da staten påstår at dette er 2 offentlige pensjoner. Det er det slettes ikke, vår pensjon fra PTS har alltid vært krevd inn separat på hyreavregningen, og aldri blitt krevd over skatteseddelen.

Det er prisverdig at PTS ble opprettet ved lov i 1948, og at de har gitt garantier når pensjonsavgiften ikke har strukket til, så er ikke PTS offentlig, derfor må det komme mange endringer. Når de i årsmeldingen av 2011 sier at ordningen med PTS fra i år av, skal bli selvfinansiert, da må PTS skilles fra staten. Her må det jobbes for en lovendring, og at det utvalget som skal legge



# Leserbrev



frem sin tilrådning 1/7-14 bør der komme med forslag til overgangsordninger, og bli tilsvarende det systemet som fungerer i Sverige.

Hvorfor i all verden skal jeg presses til å ta ut min PTS før jeg blir 67 og motta alderspensjon når jeg er frisk og rask, og kan jobbe for fullt. Man kan jo fra en blir 62 år ta ut PTS og jobbe, men da blir det jo nesten 50 % som biinntekt som må skattes for, som går tilbake til staten. Dette er opplagt slik at en skal få minst mulig ut og ikke noe annet. Denne koblingen hvor de påstår at vår PTS er en offentlig pensjon som uførepensjon, alderspensjon osv. er rein råttenskap. Tenk om NSF, DNMF og NSOF som alle har sine representanter i utvalget, som skal komme frem med gode forslag, hadde gjort noe som gavnet rettighetene til alle som har krav til sjømannspensjon? men tar jeg ikke mye, feil vil de aldri gå inn for at vi som har betalt inn dette, som en privat forsikring men som av staten, blir behandlet som noe ganske annet. Dette må bli et PTS på våre premisser. Ingen feilkoblinger som gjør at vi mister våre rettigheter, vi har i alle år betalt inn til PTS ved siden av skatt/folketrygdavgift.

Jeg vil avslutte med et eksempel på akkurat det. Her om dagen fikk jeg en melding fra en kamerat av meg, som bor i Brasil. Han fikk sjømannspensjon fra PTS, men etter en tid mistet han sin helseattest og ble uførepensjonist. Han måtte da tilbakebetale (se avsnittet under) den pensjonen han hadde mottatt. Han skrev til meg at den uførepensjon som han fikk, den ville jo også en hvilken som helst annen skattebetaler i Norge motta. AP med applaus fra NSF, DNMF og NSOF, mener at slik ekstraskatt som vårt trekk til PTS er riktig.

Her må det være noe som juridisk ikke stemmer. Det må jobbes for en lovendring, og at våre utbetalinger følger svensk modell som virkelig er demokratisk. Hvis jeg har helse til det, vil jeg helst jobbe frem til jeg blir 67 år og ta ut sjømannspensjon fra PTS og alderspensjon samtidig, da vil en jo få et mest rettferdig resultat av begge deler. Lavere skatt og en litt romsligere pensjonisttilværelse. Ikke som i dag da mange som ender opp med bare alderspensjon når de blir 67 år, og får en lite brukbar økonomisk pensjonisttilværelse.

Jeg vet at en kan ta ut alderspensjon tidligere og samtidig PTS fra en er 62 år og samtidig jobbe, men da forsvinner det en har betalt inn i alt for mye skatt. Når så 67-årsdagen kommer blir det ikke mye smør på brødkiven. Alle som har forslag til det utvalget som frem til sommeren jobber for at PTS skal bli bedre, må nå fremover komme på banen. Jeg håper at dette innlegget kan informere litt slik at flere kommer med gode forslag til OVERGANGSORDNINGER til det bedre. Her får du ordrett hva min kamerat i Brasil skrev til meg.

Jarle Brevik kokk Bourbon Topaz.

**Da jeg ble syk og ble nektet ny legeattest gikk jeg sykemeldt et år med sykehyre. Dette skjedde før jeg ble 60, og jeg ble da anmodet om å søke uførepensjon. Jeg fikk alle papirene ang. diagnose fra sjømannslegen i Rio, som NAV ba om, og jeg fikk da tilbakemelding fra NAV om at saksbehandlingen ville ta lang tid.**

I mellomtiden fikk jeg sjømannspensjon da jeg fylte 60 år. Og etter en tid ble jeg innvilget 100 % uførepensjon, men pengene jeg hadde mottatt fra PTS måtte tilbakebetales. Altså måtte jeg tilbakebetale min egen pensjon, som jeg hadde betalt inn gjennom hele min sjømannskarriere. Argumentasjonen var at jeg ikke kunne mota to pensjoner samtidig, selv om jeg har betalt inn skatt/folketrygdavgift, og separat sjømannspensjon.

Enhver arbeider får jo om han blir syk uførepensjon uavhengig om han har betalt noe som helst til egen person. Jeg vet ikke men hvor er logikken?

En kunne da i all anstendighet få tilbakebetalt det en har innbetalt gjennom massevis av år, men nei. Pengene er blitt konfiskert.

Hilsen skuffet innbetaler til PTS



# Videreutvikling av enstemmig, fellende dom, i ESP, angjeldende Nye Kystlink saken (62 års saken), anket inn av FFFS mot den Norsk Stat

Som kjent er dommen i 62 års saken fra Den Europeiske Sosialpakten (ESP) vunnet over Norge, av FFFS. Det er en utrolig viktig seier for oss sjøfolk, som nå kan forlange de samme rettigheter ovenfor våre arbeidsgivere, som andre nordmenn kan.

**Av Per Hagerup**  
Berger 17. november 2013

Enda en diskrimineringsbarriere er brutt, takket være FFFS utrettelige arbeid, for like rettigheter for alle nordmenn, både på land og sjø.

For å få en sak behandlet i ESP, må man først ha tapt i sitt eget lands retts instanser, så det arbeidet, og de midlene FFFS har nedlagt, er det bare å ta av seg hatten for- 5 år tok det å nå frem. Nå skulle man kanskje tro at det var fritt frem for oss, som ufrivillig ble tvunget ut i pensjonistenes rekke, fra fylte 62 år, å få stillingene våre tilbake, men så enkelt viser det seg ikke å være. Straks dommen ble kjent, sendte jeg krav til rederiet, hvor jeg har tjenestegjort i 38 år, med krav om å bli gjeninnsatt i

stillingen, som jeg ufrivillig ble fratatt, for dermed å bli pensjonist.

Jeg gjengir her brevet i sin helhet.

Personaldirektør Einar Monstad  
Berger 21. oktober 2013.

Color Line A/S  
Boks 1422. Vika,  
0117 Oslo.

## Krav om gjeninnsettelse i stilling.

Undertegnede viser til brev av 7. juli 2009, hvor jeg gjør det klart at jeg ikke godtar å bli tvangspensjonist. I brevet ber jeg også om forhandlinger angjeldende måten, og lovligheten ved å sende meg i pensjon, på den måten rederiet nå har gjort.

Forhandlingene ble avholdt i Oslo, og ført til protokoll, den 14. oktober 2008.

Dette, og det faktum at Felles Forbundet For Sjøfolk (FFFS) har vunnet en sak angjeldende ulovlig tidlig pensjonering m.m. i den Europeiske Sosialpakten i Strasbourg nylig, gjør at jeg krever min stilling tilbake, pluss tilbakebetaling av tapt arbeidsfortjeneste.

Jeg ønsker en snarlig tilbakemelding.

Med vennlig hilsen Per Hagerup.

Så langt mitt brev til rederiet.

Svaret var ikke overraskende avvisende, og det var to grunner til det. Det ene er at det har kommet meg for øre, at den gode personaldirektør Monstad har sendt ut en melding til rederiets kapteiner om at; på tross av dommen i ESP skal rederiet fortsette med den tidligere ordningen om pensjonering.

Den virket slik at arbeidstager, ikke kunne bestemme om han / hun kunne fortsette i stilling, på tross av at helse og andre forutsetninger var tilstede. Ønsket rederiet imidlertid, av ulike årsaker å beholde arbeidstager, og arbeidstager godkjente det, ja så var det fritt frem å bli stående i lønnet arbeid.

Etter mitt skjønn en udemokratisk, usosial og diskriminerende ordning. En ordning som Norsk Sjømannsforbund ikke ville fremme, på tross av en forespørsel jeg fremmet til dem i juni 2006. (den skal jeg komme tilbake til, litt senere).

Her er svaret jeg fikk fra Color Line:

Oslo 31. oktober 2013.

Krav om gjeninnsettelse i stilling.

Vi viser til ditt brev datert 21. oktober





# Leserbrev



2013 der du krever stillingen du ble sagt opp fra i 2008 tilbake. Det er også fremsatt krav om erstatning.

Color Line ser ikke at uttalelsen fra komiteen i Europarådet kan være bakgrunn for å fremme noe krav mot din tidligere arbeidsgiver. Du må selv bære risikoen for at du valgte å ikke gå videre med saken i 2008, og søksmålsfristene har nå for lengst løpt ut. Dersom du hadde gått til søksmål mot Color Line i 2008, ville det imidlertid neppe spilt noen rolle nå. Et søksmål i 2008 vil trolig blitt satt på vent i påvente av en avgjørelse i Kystlink-saken, og som kjent kom høyesterett i den saken til at 62 årsgrensen var lovlig. Uttalelsen fra Strasbourg får ingen effekt på oppsigelser mange år tilbake i tid, og vi må på denne bakgrunn avvise ditt krav.

Hilsen  
Einar Monstad  
Konserndirektør HR  
Color Line.

Så langt svaret.  
Det første jeg legger merke til er at det benyttes «uttalelsen», i stedet for «dommen», som falt over den Norske Stat. Så vidt meg bekjent er en dom i ESP den høyeste og siste rettsinstans man kan komme i Europa, og bør omtales som det det er, i stedet for en «uttalelse». Det er respektløst.

Det som videre er skrevet, var forventet. Ut i fra mitt kjennskap til personalpolitikken i rederiet og utsendelsen av direktivet, sendt til kapteinene på rederiets skip, som beskrevet tidligere.

Nå skal jeg komme tilbake til min henvendelse til Norsk Sjømannsforbund.

Norsk Sjømannsforbund  
Forbundsstyret.  
Postboks 2000 Vik  
0125 Oslo.

Vedrørende pensjon.

Undertegnede blir ufrivillig pensjonist i november 2007.

Jeg har latt meg fortelle at deler av Arbeidsmiljøloven gjelder til sjøs, slik at det nå er mulighet for å arbeide utover fylte 62 år, også til sjøs.

Om dette medfører riktighet, og eventuelt hvilke tiltak må iverksettes for å fremme et krav om å fortsette som sjømann til man oppnår pensjonsalder, lik den som gjelder for landansatte, vil jeg gjerne ha svar på.

Eventuelt, hva kan sjømannsforbundet bidra med i denne sammenheng.

Med hilsen  
Per Hagerup  
Berger 18. juni 2006.

Historiens gang er jo kjent, NSF gjemte seg bak noen paragrafer, og ga blaffen i sjømannen. Nå søker de å formulere seg slik, at de høster ære. FFFS er i motsetning til NSF, for sjømannen, og bruker all sin kraft på å fremme sjømannens lovfestede rettigheter.

Fordi om dom nå har falt i Strasbourg, så er arbeidet langt fra ferdig. At man blir motarbeidet i forsøk på å bli gjeninnsatt

i tidligere stilling, har jeg vel belyst her. Og det kommer sikkert til å skje igjen. Det er på tide at flere sjøfolk kommer på banen og innser at det kun er et forbund som arbeider for dem. Nemlig FFFS. FFFS er nå villig til å forfølge saken de har vunnet mot staten, men de trenger flere som meg, som er villig til å opplyse forbundet om at de ufrivillig er blitt sendt ut i pensjon, slik at vi i fellesskap kan la FFFS arbeide for at vi får våre rettmessige krav oppfylt.

Ved Manila avtalen sviktet de tre andre forbundene den Norske sjømannsstand, Det kan sammenlignes med måten som de gjorde i 1940, ved inngå en hemmelig avtale med staten, slik at sjømannen ikke fikk krigsrisikotillegg, som han hadde rettmessig krav på. Nå må vi arbeide for at sjømannen får samme rettigheter som alle andre nordmenn har her i landet.

Tvangstrekk av kontingent er organisert kriminalitet, og i følge wikipedia er dette mafiametoder. FFFS vil arbeide for å få beholde innenriks sjøfart, som sikkert de tre andre vil godkjenne for utflagging, bare de får godt nok betalt for det.

Jeg håper at min oppfordring til dere som har blitt ufrivillig pensjonert skriver eller ringer inn til FFFS og gir opplysninger om dette. Slik at vi kan bli en stor synlig gruppe som står bak et søksmål og krav om etterbetaling av tapt arbeidsfortjeneste helt tilbake til 1. mars 2007, da antidiskrimineringsloven-paragraf 33, ble innført i Sjømannsloven. Vi må kreve rettferdighet for alle sjøfolk, som et resultat av dommen som ble avsagt i Strasbourg.

info@fffs.no – www.fffs.no



# Takk

Jeg vil med dette rette en stor takk til Fellesforbundet for Sjøfolk for all den hjelp og støtte de har gitt meg, når det gjelder saken om aldersdiskriminering (Kystlinksaken).

Takket være Vervik, Prytz og ikke å forglemme advokat Erik Råd Herlovsen, fikk saken en lykkelig slutt- selv om den måtte helt til Strasbourg. Dette sier jo sitt om hvor oppgradert rettssystemet er i Norge!

Man skulle jo tro at det ville være samfunnsøkonomisk riktig at fleste mulig sto lengst mulig i arbeid. Fra politisk hold i Arbeiderpartiet, ble jo arbeidstakere oppfordret til å stå utover den aldersgrense som var satt. Derfor synes man det er noe underlig at Arbeiderpartiet, da de satt i posisjon, ikke fulgte opp sine egne og internasjonale forpliktelser. De har jo selv undertegnet og ratifisert disse lovene. Lover som sier at man har et oppsigelsesvern etter at man er 62 år.

Først nå, etter at dommen er avsagt i Strasbourg, blir det fortgang i å få endret stillingsvernet for Sjøfolk fra 62 til 70 år. Dette skulle vært gjort for mange år siden. Jeg må si at jeg er skuffet over Norsk Sjømannsforbund, Maskinistforbundet og Sjøoffiserforbundet som har sittet på gjerdet i denne saken! Det virker på meg som om de er mer interessert i å få inn kontingenten enn å stå på barrikadene for medlemmene sine.

Staten har i flere år opptrådt konvensjonsstridig ved å opprettholde sjømannslovens 62 års grense for bortfall av stillingsvern, dette på tross av at staten med virkning fra og med 1. mars 2007, innførte forbud mot aldersdiskriminering i samme lov. Staten har således ikke innført EU-direktiv 2000/78 på korrekt måte.

FFFS har bistått sine eldre medlemmer slik at disse kan sikre sin grunnlovs- og konvensjonssikrede rett til arbeid, jf. Grunnloven § 110 og har til slutt lyktes, gjennom bruk av rettslige midler. Derfor vil jeg nå oppfordre alle sjøfolk som er blitt oppsagt mot sin vilje etter 62 års regelen, til å gå til søksmål mot Staten for usaklig oppsigelse og tapt arbeidsfortjeneste. Ta gjerne kontakt med FFFS.

**Med vennlig hilsen**  
**Arne Eikhaugen**

# Siste utvikling i Nye Kystlink saken

- oppsigelsesvernet for personer over 62 år

Vi har mottatt, fra ansatte i Color Line (CL), informasjon (se under) som rederiet har sendt alle sine skip. Der kan man lese at CL har tatt en klok beslutning og lyttet til Norges Rederiforbunds råd om å følge loven. Dermed anser FFFS striden om rettferdighet for eldre sjøfolk for suksessfullt overstått. Nå gjenstår bare kampen mot staten for å få våre utgifter dekket.

Det er statens inkompetente lovtolkere (dommere) som har gitt rederiene uriktige råd på grunn av sine dommer, at FFFS har vært nødt til å føre en mer enn seksårig kamp i norske og internasjonale rettsaler. Det er statens lover rederiene har hatt å holde seg til, de har med god hjelp av dårlige råd fra dommerne ført en kamp de var nødt til å tape. FFFS hadde fått så gode råd fra våre advokater at vi var sikre på det motsatte.

Vi skal ikke hovre over våre motparter i denne striden, men takke for at deres forbund har tatt dommen i Strasbourg på alvor, og gitt tilsvarende råd til sine medlemmer. Fra vår side er vi nå lykkelige over at striden med rederiene og deres forbund, er over.

## Intern informasjon

Color Line AS | Postboks 1422 Vika | N-0115 OSLO Tel: 08110 | [www.color-line.no](http://www.color-line.no)

Dato: 7. mars 2014

Sak: Skipsarbeidsloven (SAL) / pensjonsalder

Til: Samtlige skip

Fra: Konserndirektør HR/ Einar Monstad

Rederiets policy når det gjelder pensjonsalder: Skipsarbeidsloven, som trådte i kraft 20. august 2013, hevet sjømannslovens aldersgrense på 62 år til en ny 70-års grense. Samtidig fastslår loven at lavere grense kan følges av annet grunnlag (tariffavtale, forskrift eller en bedriftsintern ordning).

Ref. § 5-12. Opphør av arbeidsforhold grunnet alder

Arbeidsforholdet kan bringes til opphør når arbeidstaker fyller 70 år. Lavere aldersgrense kan følge av annet grunnlag når grensen er saklig begrunnet og ikke uforholdsmessig inngripende, jf. § 10-3 annet ledd.

Som vist til i interninformasjon sendt ut 25. september 2013 så har rederiet ventet på en uttalelse fra Norges Rederiforbund som har vurdert fastsettelse av en bedriftsintern lavere aldersgrense. Denne anbefalingen foreligger nå.

Rederiet har besluttet inntil videre å ikke implementere en bedriftsintern ordning og vil følge aldersgrensen som står i Skipsarbeidsloven.

Link til SAL på Lovdata - <http://www.lovdata.no/all/nl-20130621-102.html>

Selv om rederiet har sendt ut ovenstående mail til alle båter, og påstår at de vil følge norsk lov, bryr de seg svært lite om hva de sier. En annen av CLs medarbeidere, som ble 62 år etter Jane Issa, blir nå nektet å gå om bord igjen, selv om hun aldri har fått oppsigelse. Slik det ser ut i skrivende stund, legger CL og Einar Monstad opp til en ny rettssak de er nødt til å tape.







# RØDE BUKSA

Om me sko ta ein tur te byen, spør kånå, og spisa lønsj? Jo, av og te e det både kjekt og lettvinnt å spisa lønsj i byen. Får mesten litt feriefølelse av det. Det kom uventa og brått på meg, men det e tøft å ver litt impulsive – så eg heiv på meg tweedjakken med ein gang. Hu va litt urolige onna lønsjen. Ein litt nervøse, halvhysteriske latter, så eg visste der va någe på gang. Sko hu visa meg ein nye kjole hu hadde lyst på? Nye komfyr? Tur te Paris? Der va någe hu grua seg litt te å sei. Så kom det:

- Du sko hatt deg ein nye jakke og ei nye buksa te sommaren. Eg såg någe fint hos Dressmann. Akkorat. Hu vett at eg ikkje kan fordra å kjøba kler. Det e det versta eg vett, å gå i butikkar. Eg vil heller reisa te Paris, i ein damekjole, og med ein komfyr på ryggen. Men eg måtte ver enige i at det va litt varmt med tweedjakke nå, og øve 20 grader ude.

- Gå inn fysst du, og finn fram det eg ska kjøba, så komme eg inn itte ein røyg.

Lyseblåe jakke, blått belte, og RØDE buksa.

- Røde buksa? E du spinningalen? Kem e det så går rundt i røde buksa? Eg e et mannfolk. Blåe buksa vil eg ha.

- Jaja, så ta den blåa buksa då. Men det hadde vært friskt med røde, og du passe rødt.

- E eg fine i rødt? Passe eg det? Men kan eg gå rundt i ei røde buksa?

- Visst kan du det. Du vil se yngre ud.

- Eg ser jo så jysla unge ud sånn så det e. Og eg vil ikkje se ud som ein 15-åring heller... Men OK. Då tar eg begge buksene, både den blåa og den røda!

Dagen ittepå reiste me te Stockholm, samen med Ragnhild og Dag Schreiner. Hadde den nye jakken og

den blåa buksa, og Ragnhild skrøtte voldsomt. Eg tror ikkje hu har sett meg i nye kler før.

I kveldingå, i Stockholm, då me sko ud for å spisa middag – då tog eg på meg den røda bukså. Va litt nervøse for reaksjonane. Ka folk ville synas. Ragnhild jubla, holdt på å dåna, og va jyselig imponerte av meg. Og jysse så folk snudde seg og kikte. Eg va akkså ein turistattraksjon. Eg tog tri-fira ekstrarundar forbi underesturangen, sånn at flest muligt sko få se meg og nyda meg skikkelig. På den siste runden slengde eg jakken nonsjlangt øve skulderå, og vinkte te de mest interesserte.

Du vil sikkert ikkje tro det, men dagen ittepå, rett itte frokost, så kunne me se, rett udforbi hotellet – 4-5 mannfolk i RØDE bukser. Det hadde spredt seg alt. De hadde sikkert snakkt om det om kvelden: "Såg du han unge, tøffe nordmaen, i den flotta røda bukså?" På svensk. "Om du kommer ihåg den unga, sexiga norskan, med de onderbara snygge byksorna?" Åsså va det rett ud og kjøba røde buksa, for å herma itte meg, og ble lika tøffe. Eg va ein trendsetter og et ikon. Eg hadde starta ein nye mode.

I kveldingå såg me 20-30 stykker i røde bukser. Dagen ittepå tror eg me såg øve 100, og på flyplassen, på vei hjem, krelte der av folk med prikkelige mi buksa. Eg vett at eg alltid har vært forud for mi tid, men dette va voldsomt. Eg har starta ein farsott.

Her hemma, i Stavanger, har eg ennå ikkje tård å ha på meg den røda bukså. Han e merr enn gode nok den blåa, og eg trengje ikkje visa all verden at eg har kjøpt TO nye bukser. Der får nå ver måde på.

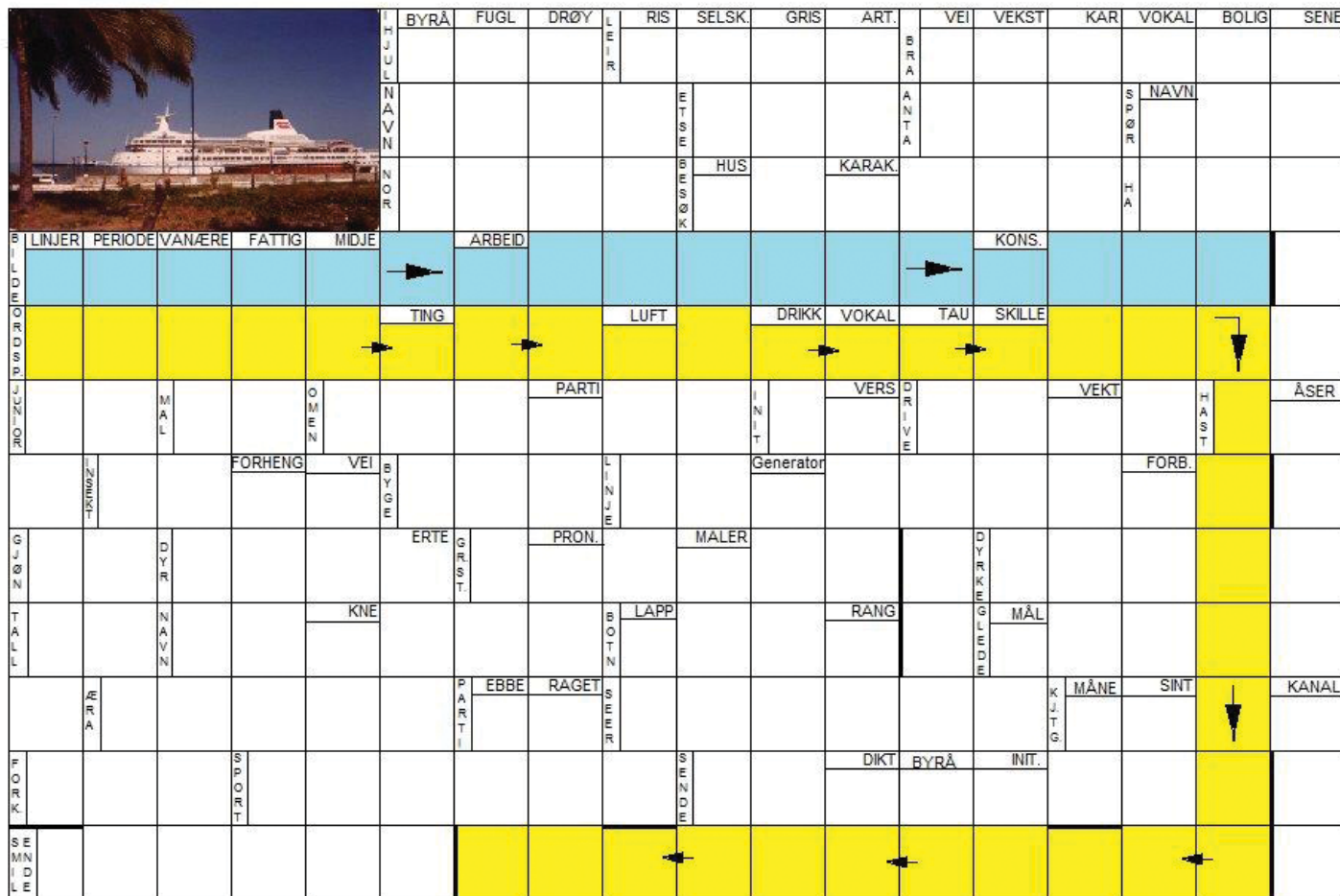
Det e greit at eg har blitt ein helt og ein berømdhet i Stockholm, men eg lige ikkje å bresa for møje, og skilla meg ud. Pluss at eg har sympati for adle de så då umiddelbart vil føle seg nødt te å investera i røde buksa, bare for å ble lika fine og unge som meg...

# Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



**Riktig svar sendes innen 01.06.14 til:** FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg  
 Vinnere nummer 4 2013: Stein S. Johansen, Trysil - Yngvar Brenna, Bodø -  
 Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine medlemmer  
 en fantastisk vår*





# 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/forpleiningssjef, 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.



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:    |
|         |         |            |
| Skip:   | 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)***





## duet audio



**VI FØRER OVER 40 FORSKJELLIGE MERKER OG FOR Å NEVNE NOEN:**

THORENS, SOULUTION, MAGICO, PIEGA, FEICKERT, DYNAVECTOR, AYON, AUDEZE, SCHIIT, AURALIC, AUDIO DESK, ROCKPORT, PRO-JECT, ORTOFON, ARCAM, HIFIMAN, ASTELL&KERN, OYAIDE, MIDAS REFERENCE...

Norges største på hodetelefoner og tilbehør. Over 60 modeller på demo.

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

Følg vår facebookside Duet-Audio, for oppdateringer og spennende nyheter.