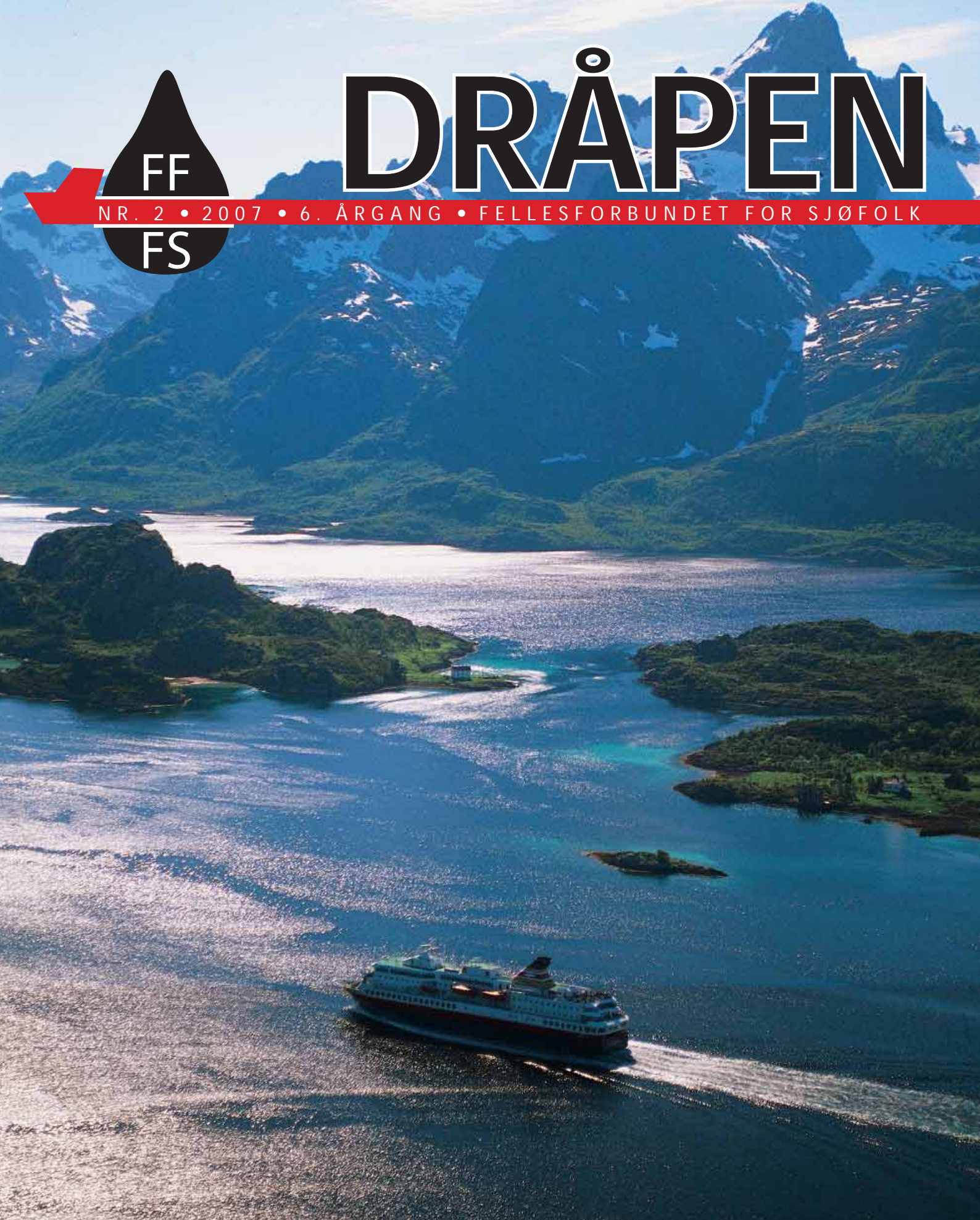




DRÅPEN

NR. 2 • 2007 • 6. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Demokrati
i utvikling**

**FFFS tapte et slag, men
vi skal vinne krigen**

**Atles
kommentarer**



HAR DU LIVREDDER OMBORD?

En nødpeilesender er en rimelig investering i egen sikkerhet. Hver eneste nødpeilesender blir programmert med ID-nummer som registreres internasjonalt. Skulle uhellet være ute, aktiveres nødpeilesenderen og sender ut fartøyets ID-nummer til alle hovedredningsentralene. Nødpeilesenderne kan peiles fra både fartøy og fly. Dermed kan det iverksettes søk og relevant redningsarbeid umiddelbart. Nødpeilesenderen kan du også få med GPS, noe som gjør at redningsaksjonen går hurtigere.

McMurdo er en av de største leverandørene av sikkerhetsutstyr. Leveres i to utgaver med 5 års garanti på apparat og batteri.

Veil. pris inkl. GPS:
Smartfind kr 7.750 Fastfind kr 8.250



Smartfind med eller uten GPS.

Fastfind med eller uten GPS.

Sjøassistanse via VHF.

En VHF-radio er først og fremst et sikkerhetsutstyr. Med Digital Selcall er hjelpen på vei straks du har trykket på den røde DISTRESS-knappen. Er den koblet mot en GPS, vet redningstjenesten nøyaktig hvor de skal lete.



Navicom RT-350 er både bærbar og vannrett. Den kan programmeres med lystbåt- og fiskerikanaler, men har ikke digital selcall.

Veil. pris m/220 V lader kr. 2.488



Navicom RT-450 var den første VHF som ble introdusert med digital selcall for under kr 4.000. Stasjonær og meget profesjonell.

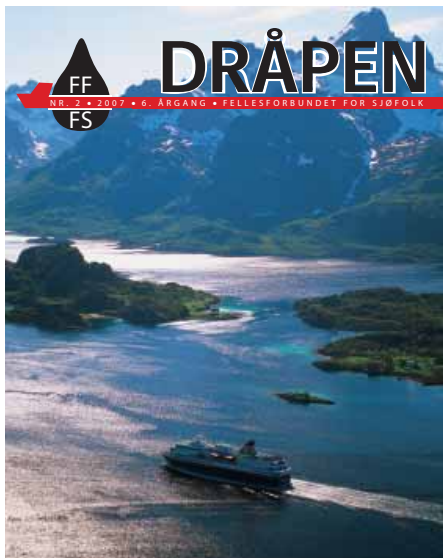
Veil. pris kr. 3.000



- alltid på bølgelengde

Hovlandsveien 52, 4370 Egersund. Telefon 51 46 43 00. Telefaks 51 49 21 00. mail@pronav.no. www.pronav.no

Navigasjon • Ekkolodd • Kommunikasjon • Radar • Autopiloter • Drivstoffkontroll



DRÅPEN

NR. 2 • 2007 • 6. ÅRGANG • FELLESEFORBUNDET FOR SJØFOLK

Demokrati
i utvikling

FFFS tapte et slag, men
vi skal vinne krigen

Atles
kommentarer

nr. 2 juni - 6. årgang

Redaktør

Leif R. Vervik

Adresse:

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:

info@fffs.no

Internett:

www.fffs.no

Forside:

Raftsundet,
foto: Nancy Bundt,
Hurtigruten

Trykk

Økonomitrykk, Moss

INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • juni 2007



Atles kommentarer side 16



Svartskjegg og Queen Annes
revenge side 20



Radio og klokker side 27



Ildkuler, asteroider... side 30

Leder	side	5
Advokatmat	side	7
Hvor langt går pressen i å beskytte sine egne?	side	7
Leserbrev	side	8-11
Demokrati i utvikling	side	12
FFFS tapte et slag, men vi skal vinne krigen	side	13
Bukken og havresekken	side	14
FFFS i ferd med å få sin første avtale	side	15
Atles kommentarer	side	16-18
Stadig flere får faste jobber i Color Line	side	19
Svartskjegg og Queen Annes revenge	side	20-23
Maritim utdanning	side	24-25
Sjømannspensjonen kontra folketrygden	side	26
Radio og klokker	side	27
Sikkerhet i moderne sjøfart	side	28-29
Ildkuler, asteroider og fremtidige trusler	side	30-32
Valget mellom kokken og mikrobølgeovnen	side	33-34
Grunnstøtinger, mennesket den glemte ressurs	side	34-35
Loss of Licence	side	36-37
Er menneskeliv mindre verdt på sjøen?	side	38
Brev fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet	side	40-42

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennis skjorter med FFFS logo

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

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





Leif R. Vervik
formann

Så er det avgjort. I saken om tvangstrekk i NIS- området tapte vi.. Når det gjelder tapet, går vi ut fra at dommerfullmektigen som ledet retten fant ansvaret for tungt til å ta standpunkt. Derfor sendte hun saken til en høyere rettsinstans. Dette er en veldig prinsipiell sak, som vil stoppe LO og andre organisasjoner i å prøve seg på denne typen tvangsinnmelding av medlemmer. Slik behandling av mennesker er langt fra demokratisk, og må stoppes. Så vi ser ikke så mørkt på tapet, og har allerede sendt anken til Oslo tingrett. Hele anken kan leses på våre hjemmesider www.fff.no.

FFFS kommer også i framtiden til å gjøre alt som står i vår makt for å stoppe slik fremferd. Vi vil oppmuntre alle dere som seiler under slik tvang til å gjøre noe med det. Be rederiet om å stanse trekket, selv om de mest sannsynlig vil si at det er umulig. De er nemlig bundet av en avtale med de andre forbundene, og det er denne avtalen vi i FFFS mener er ulovlig. Vi har flere dommer fra Den Europeiske menneskerettskommisjonen (EMK), som sier det samme som oss. Senest kan vi vise til en dom i fra februar 2007r. Den gikk mot en svensk fagforening, representert av den svenske stat i Strasbourg. Utfallet er av en slik karakter at nå risikerer den svenske fagforeningen Byggnads et krav som går ti år tilbake i tid, et krav som dermed nærmer seg 300 millioner kroner. En ting vi vil påpeke er det faktum at en dom avsagt i Sverige, også skaper presedens i Norge. Svensk og norsk rett er med andre ord samstilte. EMK går også forran norsk lovgivning.

Når det gjelder saker vi har hatt til behandling, kan vi melde at nesten alle har gått i vår favør. Per i dag har vi ca 20 saker til behandling. Et fellestrekk i mange av sakene vi behandler er at det er mangel på kommunikasjon mellom partene. Når FFFS kommer på banen løses heldigvis de fleste sakene seg ganske enkelt med at kommunikasjonen blir gjenopprettet. Misforståelser av lovtekst er et annet stort problem Ikke alle rederier og saksbehandlere har den rette eller nødvendige kompetansen og lovforståelsen. Dette er noe rederiene gjerne burde arbeidet litt mer med.

Jeg vil som leder også formidle en gledelig nyhet: FFFS er benyttet som et godt eksempel på hvordan et fagforbund bør være. I boka "Verneombudet" av Ebba Wergeland, forsker, overlege og spesialist i arbeidsmedisin, og Paul Norberg, direktør ved Arbeidsmiljøseneteret og redaktør for tidsskriftet Arbeidsmiljø, trekker de frem en artikkel fra Dråpen nr. 1- 2006, hvor vi beskriver hva vi mener om mobbing. Dette er vi svært stolte over, og opplever at det er en anerkjennelse i forhold til det vi jobber for og ikke minst mot. De beskriver oss som et forbund med bein i nesa. I boka tar forfatterne opp viktige tema som angår alle som arbeider med arbeidsmiljø. Vi håper at boka blir pensum for alle på rederikontorene og burde vært tilgjengelig om bord på alle skip..

Av andre gledelige nyheter kan vi nevne at vi vokser ganske betydelig, vi nærmer oss nå 1100 medlemmer.

Vi håper dere finner masse interessant lesestoff i denne utgaven av Dråpen. Blant annet tar Atle for seg et betent tema, nemlig klima og miljø. Ellers er det mye annet leseverdig stoff. God lesning.

Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en riktig god sommer!

Leif R. Vervik.

SEALIFT



Et sikkert og effektivt utstyr:

- For skånsom redning av personell fra sjø
- Gir sikre forhold for redningspersonell
- Høy effektivitet i dårlig vær, inntil Beaufort 8
- Høy effektivitet ved ising / kalde forhold
- Fangning av slepelinere, styrelinere
- Opptak av vrakgods.

Brukes også ved:

- Støtte ved ROV - operasjoner
- Plattform for lette dykkeroperasjoner



engineering a.s

Kontakt:
SMV engineering a.s
Tlf. +47 56 33 54 40
e-mail: post@smv.no
www.smv.no

Advokatmat

I januar sendte vi et krav om forhandlingsrett til de forskjellige rederiforbund. Vi bad dem ikke om vurderinger om vi skulle få forhandlingsrett eller ikke, men stilte et krav.

I ettertid har vi fått en masse svada om hvorfor vi, etter norske lover, ikke får vår soleklare rett. Nå har det altså blitt arbeid for våre advokater.

Det kan se ut til at det ikke er rederiforbundene som bestemmer hvem som skal ha forhandlingsrett, de viser bare til avtaler de har med de andre forbund. Det er vel å bra at de har avtaler med de andre forbundene, men det forhindrer dem ikke fra å inngå avtale også med FFFS. FFFS

har for få medlemmer er en begrunnelse det vises til.

Det kan nesten se ut som om de ikke har meninger selv. De gjemmer seg bak allerede inngåtte avtaler. Lovlig inngåtte avtaler. Men det er ikke dermed sagt at innholdet er bare lovlig.

Som dere allerede vet var vi rettssalen i Oslo tingrett, hvor våre advokater redgjorde for ulovlighetene i avtalene med

NSF og de andre sjømannsforbundene. Dette blir det nå snart en slutt på.

Allikevel gjemmer rederiforbundene seg bak avtalene de har med de tre store. Eller er de dirigert av de andre sjømannsforbundene?

Uansett årsak, blir det nå et oppgjør mellom våre og deres advokater. Vi kan ikke se noen annen utgang på en slik rettssak enn at det er tap av både tid og penger. FFFS har loven på sin side også i dette spørsmålet.

I følge norsk lov har alle registrerte fagforbund krav på forhandlingsrett for sine medlemmer, enten det er stor eller liten medlemsmasse.

Forhandlingsrett på vegne av våre medlemmer skal vi ha.

Hvor langt går pressen i å beskytte sine egne?

Spørsmålet over er i høyeste grad relevant. Grunnen til at spørsmålet stilles, er at TV 2 for vel en måned siden og med en dags mellomrom, rettet voldsomme personangrep mot tre navngitte personer. Kort fortalt ble disse personer krenket på det groveste, uten å i realiteten ha muligheten til å forsvare seg. Når TV2 retter denne type beskyldninger, tar folk flest det for gitt at de er sanne. Hvorvidt TV 2 kan føre sannhetsbevis for sine ærekrenkende utsagn, er det opp til domstolen å bedømme og således er det ikke det som er det videre tema her.

Teamet er imidlertid hvorvidt pressen selv beskytter sine egne når kritikken går motsatt vei; altså fra den som i utgangspunktet ble angrepet og over på journalisten og kanalen. Rett etter at TV 2 hadde rettet sine første personangrep ble undertegnede, som advokat for disse personer, kontaktet av Bergens Tidende for å komme med kommentarer til programmet. Journalisten fra BT fikk servert en rekke dokumenterte opplysninger av svært oppsiktsvekkende karakter som direkte beviser at TV 2 hadde fremmet krenkende personutsagn på et fullt ut galt grunnlag. Stor var dermed forbauselsen

når dette ikke ble nevnt med et eneste ord av den samme avis. Dette kan ikke tolkes på noen annen måte en at pressen kneblet mine klienters rett til tilsvarende. I så måte en ytterst bekymringsfull holdning til det grunnleggende menneskerettsprinsipp om kontradiksjon.

I det andre tilfellet, ble en kjent jurist uthengt nærmest som en kriminell pengeutpresser. Det TV 2 ikke gjorde oppmerksom på, var at journalisten som laget programmet samt hans ansvarlige redaktør, begge tilsynelatende har betydelige økonomiske interesser i samme



Marius Reikerås

sak og således en interesse av å sverte juristen. Når øvrig presse fikk vite om dette, ble det nok en gang svært stille rundt saken. Hvorfor?

Så jeg bare spør; gjelder ikke de samme regler for pressen som for andre?

*Med vennlig hilsen
Marius Reikerås*



Ønske om å frivillig bli værende i lovbeskyttet stilling som sjømann etter fylte 62 år

Undertegnede er medlem av FFFS og vil i den anledning rette søkelyset på aldersbegrenset mulighet for sjømenn til å stå i tjeneste utover fylte 62 år, på frivillig basis. I Pensjonstrygden for sjømenn, revidert utgave – september 2006, heter det:

5. Sjømannspensjon.

5.1.1 Hovedregel

Pensjon er som hovedregel 60 år.

5.2 Krav om å ha sluttet sjøtjenesten.

5.2.1. Fratredelse før fylte 62 år.

Det er et vilkår for å få sjømannspensjon før fylte 62 år at sjømannen reelt har fratrudd rederiets tjeneste, sluttet å opptjene pensjonsgivende fartstid og ikke har tilsvarende tjeneste på utenlandske skip. Dette innebærer at ansettelsesforholdet må være opphørt, samt at arbeidstakeren ikke lenger mottar hyre (herunder feriepenger og fritidskompensasjon) eller sykepenger fra folketrygden før sykdom inntruffet i pensjonsgivende tidsrom.

5.2.2. Fratredelse etter 62 år.

Fra fylte 62 år gjelder ikke lenger reglene om fratredelse av sjøtjeneste for å få igangsatt sjømannspensjonen. Dette innebærer at de som fortsetter å seile etter fylte 62 år vil få sjømannspensjonen i tillegg til opptjent hyre.

Det er noen begrensninger for inntektspøvd pensjonstillegg, se punkt: 5.4.3. Det er ulik praksis fra rederi til rederi med hvordan arbeidsforholdet ved fylte 62 år opphører. Noen lar spesielt utvalgte få arbeide utover 62 år, og

praktiserer dermed ulik praksis innen samme rederi. Enkelte lar arbeidstaker fortsette som en hovedregel, så lenge helseforskriftene tillater. Sagt på en annen måte: så lenge medisinsk vurdering gjort av sjømannslege bestemmer at man er skikket til videre arbeid.

Det at ulik praksis blir praktisert ovenfor sjømannen, kan virke frustrerende og er ikke i tråd med praksis innen all annen virksomhet på land.

Styrking av stillingsvernet man har fått gjennom revisjonen av Sjømannsloven i 1985 og gjennom endringene i arbeidsmiljøloven i 2005 samt de politiske signaler om inkluderende arbeidsliv – tilsier at ufrivillig opphør av inntektsgivende arbeid til sjøs må opphøre så sant sjømannen ønsker å bli i inntektsgivende arbeid og de øvrige kriterier er til stede.

Slik det er i dag, får sjømannen en vesentlig reduksjon i sin inntekt, og det ikke bare i de årene sjømannspensjonen virker, men han blir også fratrukket store deler av folkepensjonen, da sjømannspensjonen ikke gir poeng til folkepensjonen.

Dette til tross for at mange har opptjent fulle pensjonsrettigheter før fylte 62 år. Innbetalte avgifter gir ikke uttelling og må bokføres som tap.

Sjømannsloven er harmonisert mot arbeidsmiljøloven slik at sjøfolk nyter det samme stillingsvern som arbeidere på land.

I sjømannsloven for personer som arbeider på norske skip § 19 nr. 1, 6.ledd,

heter det at alder er sakelig oppsigelsesgrunn fra fylte 62 år.

Bestemmelsen lyder: " Oppsigelse med fratreden før fylte 62 som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha sakelig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år".

Dette tolkes dit hen, av enkelte rederier, at det er sakelig grunn til å si opp arbeidstakere ved fylte 62 år.

Loven kan ikke fravikes med en overenskomst slik jeg oppfatter det.

De politiske signaler om inkluderende arbeidsliv – tilsier også at det blir en åpning for arbeidstakere til sjøs, som måtte ønske å benytte seg av sjømannspensjonens punkt 5.2.2 og samtidig bli værende i tjenesten til man selv ønsker å fratrudd, eller til medisinsk vurdering tilsier at man må pensjoneres/trygdes.

Aldersdiskrimineringsloven og likesstillingsloven kan vel også komme til anvendelse her.

Min henvendelse er av stor betydning for veldig mange av FFFS medlemmer, og andre seilende. Jeg håper derfor på en snarlig og positiv behandling av overstående.

Med vennlig hilsen
Helge Angell-Petersen



Elendige sjømannsorganisasjoner!

Sjømannsforbundet, sjøoffiserforbundet, maskinistforbundet og fiskarlaget er tradisjonelle sjømannsorganisasjoner som kan betegnes som totalt ubrukelige, for den Norske sjømann. Særlig etter høstens forhandlinger, som tok ett par timer, ser medlemmene nå hvor elendige disse sjømannsorganisasjonene er. Ett enormt flertall av medlemmene nærmest krevde 1:2 seilingssystem, da særlig innen offshore.

Dette ble ikke nevnt under noen av de korte forhandlingene. Hva med lønna? 30 000 kr i måneden og halve året fri, er vel bra, ville mange si.

Nei! Lønna er elendig på 1:1 seilingssystem. Med 2190 timer i året arbeider sjøfolk ca 300 timer over timetallet, en landkrabbe får lov til å arbeide, inklusive overtid.

Regner vi 30% ugunstig arbeidstid ombord, så ender vi opp på latterlige 140 kr timen. Dette er godt under landsgjennomsnittet for en landkrabbe, i fysisk arbeid. Og tenk på alle familiære forsakelser og høytider til sjøs. Det er bare 1:2 seilingssystem med samme lønn som er akseptabelt for en sjømann i 2007, da særlig i disse gode tider.

Vi har heldigvis fått ett nytt forbund i sterk fremvekst, nemlig Fellesforbundet For Sjøfolk, FFFS. Dette er ett samlende forbund for alle sjøfolk fra kaptein til forpleingsassistent. Medlemmene strømmer til FFFS, som vil innføre arbeidsmiljøloven til sjøs, og dermed 1:2 seilingssystem. Medlemstallet har

passert 1000 og forhandlingsretten er like rundt hjørnet. Gjør som undertegnede og meld deg enkelt inn i forbundet på www.ffffs.no Mange frykter nok at 1:2 seilingssystem vil føre til utflagging. Alle sjøfolk må derfor stå samlet i ett sterkt forbund, så vi kan nekte å lære opp utlendingene. Klarer vi å beholde den Norske spisskompetansen til sjøs for oss selv, så blir det IKKE lett å flagge ut. Vi må IKKE være så dumme at vi lærer opp utlendingene for at de skal få overta arbeidsplassene våre.

Året er 1993, sjømannsforbundet tar etter sterkt press fra fiskerne fabrikktrålerflåten ut i streik, for å presse sofarederne til å dekke en større del av fellesutgiftene. Undertegnede var den gang medlem i sjømannsforbundet og var mannskap ombord i en tråler, som lå i utmerket tjuvfiske nordpå. Etter en 3 dagers streik med 9000 kr i tapt lott kom partene til enighet om fri vask av køyklær til den nette sum av 75 kr for den enkelte fisker etter endt tur. Latterlig!

30 år vil det ta for den enkelte fisker å tjene inn igjen den streiken. Mange forsvant selvfølgelig fra sjømannsforbundet etter dette.

Senere var jeg innom fiskarlaget, men fant til min store forbauselse ut at rederne satt i samme forbund. Sikkert fint å sitte på begge sider av forhandlingsbordet.

Fikk etter hvert vasket av meg den verste brosmegørra, og tok turen over

dammen for å ikle meg kviteskjorte og nyte bedre vær.

Fikk fine år på cruise før utflaggingen med sjøoffiserforbundet, som passive tilskuere var ett faktum.

Dette rår vi ikke over, konkluderte sjøoffiserforbundet, og lot cruiseoffisere seile sin egen sjø. Slike forbund vil i hvert fall ikke jeg være medlem av! Etter hva jeg hører uten å ha noen personlig erfaring derfra, så er ikke maskinistforbundet noe bedre heller.

Grunnet medlemsflukt fra disse elendige forbundene økes nå kontingenten for de gjenværende medlemmene, slik at tariffkonferanser på Kiel ferga og seminarer på dyre hoteller, kan opprettholdes i samme stil. I hvert nummer av disse forbundene sine medlemsblad kan vi lese kvalmende reportasjer fra slike utflukter for de ansatte i de respektive forbund. Sier seg jo selv at aldrende menn som er drittlei av å seile, gjør alt de kan for å opprettholde sin stilling i forbundene. Disse forbundene kommer aldri til å samles til ett forbund. De kommer til å fortsette i samme gamle elendige stilen.

Det er på tide at Norske sjøfolk samler seg i ett forbund, nemlig FFFS.

275 kr måneden per måned for høyeste stilling ombord er prisen, 3300 kr får du skrive av på skatten. Dette er billig sammenlignet med de andre forbundene.

**Mvh Ole Andreas Tokerud,
sjømann Haramsøy**



Etterlysning!

Det er kanskje litt misledende overskrift, men det den sikter til er at vi skulle hatt litt flere aktive personer i vårt forbund! Vi kan ikke sitte på stolen og håpe at Leif og Harald skal ordne alt! Jeg er selv ikke flink nok, men jeg prøver og vet at det er flere der ute som føler det samme.

Det jeg mener er litt betenkelig, er at vi har passert over 1000 medlemmer men det er bare 35 stykker som har benyttet anledningen til å melde seg inn i vårt diskusjonsforum! Det er etter mitt syn litt rart at det ikke er flere som har synspunkt på det som skjer innen vårt yrke, da tenker jeg på alt ifra dagligdagse hendelser eller problemer til mer særegne ting.

Jeg kan se at det er mange som gjerne er inne og leser innlegg, men det hadde vært kjekt med litt mer aktivitet der!

Det er jo alltid ting som blir diskutert i messen, det kan være at det gjerne er ting, som blir diskutert om bord i andre båter også?

Dette er det ingen som vet noe om, da vi er ekstremt flinke til å gjemme oss med en gang det er snakk om å ta en diskusjon i plenum?

Jeg har en sterk tro på at det finnes medlemmer eller lesere av Dråpen, som ønsker å diskutere ting som påvirker hverdagen vår, om bord eller hjemme.

Det er ingenting i veien for at vi kan etablere et forum hvor vi kan utveksle erfaringer eller diskutere hendelser. Det eneste som hindrer oss er at det er for mange som er "MESSE-DEBATTANTER", dermed har vi gående alle mulig slags diskusjoner om bord i båtene. Det man ikke skal se vekk i fra er at det er helt sikkert mange som er enig i diskusjonen, og minst like mange som er helt uenig, men dette er noe man aldri vil få vite da diskusjonene forblir om bord og ikke kommer ut i et forum.

Det jeg ser på som den viktigste faktoren med å ha diskusjonsforumet er at vi som prøver å engasjere oss, (meg selv gjerne, er ikke nok), kan få det jeg vil definere som GRASROT KONTAKT!

Det er viktig å gjerne kunne fange opp problemer, eller misforståelser slik at vi kan rydde dem av veien. Det er mange saker som kunne vært av mindre omfang, hvis det hadde kommet frem tidligere. Videre så kan vi få avlivet en del av de uheldige praksisene som vi dessverre ser eksisterer den dag i dag.

Hilsen Bjarte sekretær i FFFS

Aker Kværner Verdal
er innenfor Aker Kværner
ansvarlig for ingeniør-
arbeidene og fabrikasjon
av tunge stålkonstruk-
sjoner og stålunderstell
for oljeindustrien til havs.

Siden etableringen i 1970
har Aker Kværner Verdal
levert et bredt spekter av
flytende og faste installa-
sjoner til oljeindustrien
i Nordsjøen.

**Kontakt oss for
en uforpliktende
samtale omkring
våre tjenester**

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

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

Vår kompetanse - din sikkerhet

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

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

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

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.



Aker Kværner Verdal AS, Hamnevegen 7, 7650 Verdal
Telefon 74 07 40 00 - Telefaks 74 07 41 40 - www.akerkvaerner.com

AKER KVÆRNER

part of the Aker group

Demokrati i utvikling

19. -20. april startet FFFS prosessen mot det vi håper skal bli til et demokratisk samfunn også til sjøs. Der LO, representert ved NSF, og de andre sjømannsforbundene har praktisert tvang overfor de seilende, skal demokratiet nå innføres.

Det vi sikter til er selvsagt tvangstrekk av tariffavgift i NIS-området. Vi sikter også til automatikken i at alle som mønstrer ut eller skifter rederi, skal trekkes for kontingent enten de er medlemmer eller ikke. Denne automatikken skal også fjernes. Folk må selv få bestemme hvor de skal organisere seg og til hvem de vil betale fagforeningskontingent. Om de ønsker å stå utenfor alt som har med fagforbund å gjøre, skal også det være lov. Det står nemlig nedfelt i alt som heter norske lover som har med fagforbundstilhørighet og gjøre, samt i internasjonalt regelverk; enhver skal selv velge tilhørighet til det fagforbund man ønsker. Dette gjelder også den negative retten, det vil si, at om man ønsker å stå utenfor, gjør man det. Ingen forbund står over loven, slik at de kan diktere om man skal betale til det ene eller den andre forbund.

Som en konsekvens av at prosessen nå er i gang, kan det føre til ytterligere demokratisering. Det kan nemlig føre til at Arbeidsmiljøloven også blir innført til sjøs. Denne loven gjør det klinkende

klart at det er lovstridig å drive med tvangstrekk. NSF hevder selvsagt det motsatte, men FFFS står på sitt og mener vi har medhold i loven. Ulovligheter skal fjernes!

Blir Arbeidsmiljøloven innført til sjøs, vil sjøfolk bli sett på som likeverdige med de som arbeider på land. Hvorfor har ikke de andre forbundene fått innført Arbeidsmiljøloven for lenge siden? Svaret er ganske enkelt at de ville mistet den makten de har over de seilende. Vi skriver ikke medlemmene, men de seilende. Vi vet nemlig at mange av de som betaler, som er medlemmer i dag, slett ikke hadde vært medlemmer i det forbundet de i dag betaler til. De tenker som så at må jeg først betale, kan man like gjerne være medlem. Ikke på grunn av lyst, men av tvang.

Det er mange nye medlemmer fra NIS-området som har kommet til FFFS, og som allikevel blir trukket til et annet forbund. De sier selv at de betaler gjerne dobbel kontingent, når de vet at den ene kontingenten går til en demokratisk forening, som tar medlemmene på alvor. Dessuten har vi innført halv kontingent til de som seiler på NIS-registret skip, den ordningen har FFFS hatt i mer enn et år. Dette gjør vi for at rettferdigheten ikke skal være komplett, og vi vil også fortsette med dette inntil tvangen er borte.

Tidligere formann i NSF Erik Brattvold sa i retten at NSF alene tar inn nærmere 30 millioner kroner i året på

tvangstrekket. Pengene går stort sett til å "pleie" avtalene, noe som er et annet sitat fra samme mann. Om vi skal tro på det siste utsagnet, må det være veldig dyre folk som "pleier" avtalene. Nesten 30 millioner kroner, det er dyre avtaler det.

Beløpet er svimlende i FFFS sine øyne. Hadde vi hatt slike inntekter vet vi at vi hadde pleid mye mer enn avtaler. Vi kunne ansatt flere på kontoret, slik at vi kunne blitt mer effektive i medlemsarbeidet, vi kunne gitt ut Dråpen hver måned, vi kunne vært mye mer på skipsbesøk, vi kunne, ja det er mye vi kunnet gjort, som hadde kommet de seilende til gode, for tretti millioner kroner. Vi forstår selvsagt NSF og de andre forbundene ikke ønsker å miste en slik lukrativ ordning, men det vi ikke forstår er at ledelsene i de respektive forbund tror at medlemmene er til for dem. Det er jo det motsatte som er tilfelle, eller hva? Om vi skal la grådighet være vårt viktigste motiv får vi aldri demokrati og respekten for de seilende vil heller ikke kunne bli etablert. Slike ordninger skal bort, koste hva det koste vil.

Demokrati er ikke noe som kommer av seg selv, det er noe vi må arbeide med. Vi må for all del ikke la enkeltgrupperinger få lov til å ture frem som de lyster. Derfor tar vi dette så alvorlig at vi drar de andre til rettslokalet for å få gjenopprettet demokratiet.

Neste gang blir det Lagmannsretten som blir manesjen. Vi gir oss ikke!

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

FFFS tapte et slag, men vi skal vinne krigen!

Som vi fryktet fikk vi en dommerfullmektig, det vil si dommer under opplæring, som ikke var i stand til å se virkeligheten. Men vi tar det ikke så tungt, vår advokat Marius Reikerås kommer til å forlange dommen i Oslo tingrett strøket.

Dommen som ble avsagt i retten har ingen rot i norsk rettspraksis, den tar heller ikke opp det viktigste av alt, menneskerettighetene.

Saken vi tok opp bygger på flere dommer avsagt i den Europeiske Menneskerettsdomstolen (EMD). Her har alle dommene entydig gått i favør av saksøkerne. Det er dommer fra England, Island og Danmark. I en tilsvarende dom fikk også Sverige sterk korreks fra EMD. I tillegg har vi også en dom fra Norsk høyesterett som støtter vårt syn.

I alle sakene var det privatpersoner som gikk til sak mot fagforbund, tilsvarende norsk LO i sine respektive land. Som sagt vant alle sine saker, da det i følge EMD ikke er lov til å tvangsinnmelde folk i forbund de selv ikke ønsker å ha tilhørighet til.

I domspremissene i saken vi førte mot NSF, påstår dommeren at det ikke er mulig for private å ta opp kampen mot en privat organisasjon. Det er bare lov, i følge dommeren, å ta opp menneskerettsaker for private mot staten. Dette er det reneste tøv. På bakgrunn av dette vil vi forlange dommen strøket fra tingretten.

Det vi gikk til sak for er den praksis som blir ført av de tre andre sjømannsforbun-

dene, nemlig tvangstrekk av tariffavgift fra seilende som ønsker å stå utenfor de tre andre forbundene.

Selv om saken ikke har fått noen dom i lagmannsretten enda, vil vi fortsatt hevde at dette er en ulovlig praksis, og FFFS kommer om nødvendig til å føre saken helt til EMD.

Tapet i tingretten var bare et av slagene mot en vunnet krig. Vi var forberedt på at et LO-forbunds ønsker kanskje kunne bli litt tung kost for en meget ung og uerfaren dommer. Likevel forundrer det oss at hun ikke hadde satt seg litt inn i menneskeretter. Hun lærer vel etter hvert hun også, men synd at vi skulle få henne som administrator i vår sak.

Når vi nå anker saken er det for få en grundig analyse av praksisen som føres i dag, og sette en stopper for den.

Vi i det "såkalte Fellesforbundet For Sjøfolk" som NSF kaller oss, er ikke helt tannløse. Vi møtes snart igjen i retten, og da med en voksen dommer håper vi. Vi har lovet de av våre medlemmer som opplever denne urettferdige praksisen å ikke gi opp.

DENNE SAKEN ER LANGT FRA OVER!

Nå er anken sendt lagmannsretten i Oslo

Ettersom dommerfullmektigen i Oslo tingrett ikke forstod oppgaven hun var satt til, tapte vi i saken FFFS hadde mot NSF 19-20 april. Dette skal nå rettes opp. Vi har tapt et slag, men vi skal vinne krigen.

Om dommerfullmektigen hadde satt seg litt mer inn i menneskeretten, samt lest dommene avsagt av Menneskerettsdomstolen i Strasbourg (EMK), ville hun sett at flere land, der i blant Sverige, Danmark, Island og England alle har fått tilsvarende saker mot seg. Saksøker har fått medhold.

Nå møtes vi altså igjen. Saken håper vi kommer opp i løpet av høsten. Det blir da lagmannsretten som vil komme frem til et resultat. Saken vil der føres av en dommer og to lagdommere, alle jurister. Vi tror at de vil komme frem til et helt annet resultat enn tingretten gjorde. Skulle de, mot formodning, komme til samme resultat som tingretten, blir den anket igjen.

Som vi allerede har sagt, EMK har allerede avsagt flere dommer om samme problem. Tvangsavgift for folk som ikke ønsker å være medlemmer i spesielle fagforbund. LO forbund i de andre skandinaviske land, unntatt Finland, har fått fellende dommer i mot seg. Dette gir også oss gode håp om å lykkes.

Domsavsigelsen fra tingretten har ikke tatt hensyn til menneskerettene i det hele tatt. Det dommeren har gjort, er å frskrive seg ansvar, og sende saken videre opp i rettssystemet. Siden denne saken er veldig prinsipiell, har hun ikke ønsket å ta ansvar, heller ikke hatt den nødvendige kompetanse til å ta en riktig avgjørelse. Hun visste også at FFFS ville anke dersom vi ikke fikk medhold. Dommen vi håper å få, vil skape presedens også for andre forbund som benytter seg av samme ulovlige regler.

På grunn av dommen i tingretten går det dessverre mye lenger tid enn vi hadde håpet. Blir resultatet det samme i lagmannsretten, anker vi til høyesterett. Høyesterett har i 1999 allerede avsagt dom i en tilsvarende sak, den førte frem for saksøker. Derfor tror vi heller ikke at det blir nødvendig å gå hele vegen til Strasbourg. Men blir det nødvendig er vi rede.

www.ffffs.no

Bukken og havresekken

FFFS har i flere år sagt hva vi mener om områdeberedskap på sokkelen. Den er ikke tilfredsstillende.

Det som er verre er at når det kommer til utstyret fartøyene skal ha om bord, er det opp til oljeselskapene, og hva de er villig til å betale for.

Det er selvsagt Sjøfartsdirektoratet som bestemmer hvilket utstyr som skal være ombord på et beredskapsfartøy, men de bestemmelsene gjelder bare minimumsutstyr.

FFFS har ved flere anledninger sagt hva vi mener om noe av det utstyret, som direktoratet mener er et minimum av hva som må være om bord.

En av de tingene vi har nevnt før er, Daconscoopet. Det er et i mange tilfeller

fullstendig ubrukelig instrument. Festet som der er til skutesiden, i ene enden og til en kranwire i den andre, er det opp til vær og vind å bestemme om mennesker skal reddes eller ikke. Om man er heldig å plukke noen opp fra vannet, er det langt fra sikkert at man ikke skader en allerede svekket person. Både armer og ben kan feste seg mellom spilene i scoopet.

Dette er et billig "hjelpemiddel", men det er langt fra hva vi kan kalle godt utstyr.

Når vi i dag ser at oljeselskapene ikke vil betale for fartøy med Sealift om bord, fordi det er for dyrt, kan man begynne å lure på om de virkelig setter pris på sine ansatte, eller er det nettopp det de gjør. De synes prisen på sine ansatte er alt for høy. I dag er det bare noen ganske få skip som har Sealift, vi har ved selvsyn sett forskjellen på de to hjelpemidlene.

Der hvor Daconscoopet "lemlester" "dukkene" plukker SeaLiften den varsomt opp av havet. Ikke bare løfter den personer forsiktig ut av bølgene, men like gjerne en flåte eller en livbåt.

Er det ikke snart på tide at vi setter positiv pris på de som har sitt arbeidssted i Nordsjøen. Nå må Sjøfartsdirektoratet komme på banen og sette et nytt og kritisk lys på minimumskravene.

DET MÅ IKKE VÆRE OLJESKAPENE SOM SKAL BESTEMME HVA SOM ER BILLIG NOK OG ELLERS AKSEPTABELT.

Det må bli slutt på at det skal være bukken som passer havresekken.

Har dere kommentarer til de systemene som dere bruker, er dere hjertelig velkommen med innspill.



Damsgårdsveien 165, N-5162 Laksevåg, Bergen.

Tel +47 55 94 80 50.

WWW.VTT.NO

For the management of all your marine operations / projects – VTT can help you succeed.



VTT is your local IMCA member.



Planning and execution of all aspects of rig moves, complete offshore project management, vessel audits, DP audits, sale and purchase surveys, valuations plus a wide variety of design, stability, CAD, design engineering and project expertise make VTT your ideal partner no matter what your requirements.

Visit our web site or call us today to see how VTT can help you succeed



FFFS i ferd med å få sin første avtale

Tiden er kommet til å forhandle vår første avtale. Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) er det første rederiet som ser nytten av et samarbeid med oss.

Bakgrunnen til at BNR heller ønsker en avtale med FFFS, er etter eget utsagn, at de ønsker å samarbeide med et forbund som er ærlige og ønsker det beste, ikke bare for de seilende, men også for næringen. Vi er fornøyd med at vårt engasjement og budskap har nådd frem, ikke bare til BNR men også til mange andre rederier. Forskjellen er bare at BNRs direktør Tønnessen har sine meningers mot til å også handle i henhold til det han mener er riktig. Han frykter ikke de andre forbundene. Tønnessen vitnet også for FFFS i rettsaken vi har mot NSF, det gjorde han på bakgrunn av utilbørlig press fra den kanten. Det vi har erfart med de forbundene som representerer norske sjøfolk, er en helt annerledes oppfatning av virkeligheten enn den



FFFS har. De andre mener at sjøfolkene er til for dem, ikke motsatt. Slik vi oppfatter det, er det beste for dem å ha utenlandske sjøfolk. I alle fall satt vi i en høring angående Sjøfartsmeldingen, som ble fremlagt i 2004, og hørte Maritimt Forum si at de ønsket NIS-registerets virkefelt utvidet. Det betyr inn til kysten. Det betyr igjen at man kan kvitte seg med norske sjøfolk.

FFFS har nettopp vært i retten for å få fjernet tvangstrekket som de tre andre forbundene legger på seilende i NIS området, seilende som ikke lenger

finner seg i å bli fratatt grunnleggende menneskeretter. Nemlig å selvbestemmelsesretten om de vil være medlemmer i andre forbund eller stå utenfor alt fagforbundsarbeid.

På grunn av dette ønsker BNR at deres ansatte skal melde seg inn i FFFS. Når direktøren sier "ønsker" er det nettopp det han mener; han vil på ingen måte presse sine ansatte inn i FFFS. Det skal være frivillig. FFFS setter stor pris på redere av hans kaliber, og vi skal gjøre vårt ytterste for å få til å en god avtale, både for rederi og ansatte.

Tønnessen har også forstått at FFFS ikke er ute etter å skvise rederne mest mulig. Vi tar nemlig konsekvensen av at uten redere har vi ingen skipsfart! "Det dreier seg om en levedyktig og langsiktig symbiose, mellom sjøfolk og rederstand". Disse kloke ord ble fortalt meg av nå avdøde skipsreder Lauritz Eidesvik, i en samtale vi hadde i forbindelse med sjøfolk og redere. Det var en reder som trodde på en fremtid med norske sjøfolk, på grunn av kompetansen og grundigheten de viste i alt sitt arbeid.

FFFS har passert en ny milepæl: Over 1000 i medlemsnummer!

Målet vårt frem til sommeren var å passere 1000 i medlemnummer. Det var litt pessimistisk av oss. Allerede tidlig i vinter var grensen passert. Vi er veldig glad for den støtten dere viser oss gjennom å melde dere inn, men det forplikter også!

Med flere medlemmer får vi også flere saker, flere saker enn forventet når vi tar i betraktning at vi er et forholdsvis lite forbund. Det er også et resultat av

at andre forbund umulig kan ha gjort jobben sin. Mange av de sakene vi per dags dato arbeider med er saker som har vært forelagt andre forbund, uten at de har tatt problemene på alvor, og derfor avvist dem

Med den tilstrømmingen vi har nå vet vi at arbeidsmengden er økende. Dette medfører også at advokatene våre får mer å gjøre, vi har for tiden flere saker

som er overført til dem. Aldri så galt at det ikke er godt for noe: Vi vet i alle fall hva vi skal bruke kontingenten til!

Kanskje vi til neste vår kan si at nå har vi passert to tusen i medlemsnummer?

Vi håper og tror at grunnen til at vi vokser så fort er at dere ser at vi arbeider for alle seilende. Uansett, vi lover å vise oss deres tillit verdig!

Atles kommentarer



Den vanskelige klimaproblematikken

Jeg har nå en tid gått svanger med noen skrivelser angående det tilsynelatende, vanskelige spørsmålet klimapolitikk. Alle disse spekulasjonene og forklaringene om hva som vil skje dersom havet stiger, er ikke så interessant, synes jeg, for det sier seg jo selv. Hvis havet stiger med flere meter må folk rømme høyere opp i terrenget, og hvis alt ferskvannet som kommer fra smeltet is gjør at havstrømmene blir forstyrret vil det få katastrofale følger. Man trenger ikke være forsker for å forstå dette.

Det jeg synes er frustrerende, er at ikke skeptiske forskere slipper til i debatten. Jeg mener her skeptiske til den entydige konklusjonen fra FN's klimapanel (IPCC) som nærmest har vedtatt uten frugg av fremlagte beviser at den oppvarmingen vi ser nå er menneskeskapt. Oppvarming forresten? Hvor tar de det fra? De siste 650 millioner år er det kun to kortere perioder den globale middeltemperatur har vært så lav som nå, ca. 12 gr. c. En periode på ca 5 – 10 mill. år for rundt 440 mill. år siden, og en periode på ca. 50 mill. år for ca. 315 – 260 mill. år siden. Ellers var det en kort periode på ca 10 mill. år hvor den globale middeltemp. var ca. 17 gr. c. Ellers i hele denne perioden har den vært ca 22 gr C.

Like provoserende er det at det på død og liv skal være (menneskeskapt) CO2, som er den store faren.

Jada, jeg er klar over at ved å brenne fossilt brennstoff, frigjør man CO2 som har vært lagret i millioner av år, og slik sett tilfører atmosfæren mer av gassen enn den strengt tatt behøver i sin livgivende prosess. Dette er ikke nødvendigvis så

farlig, for noen forskere sier at det skal uendelig mye til før det vil ha noen nevneverdig effekt på klimaet. (1 tonn CO2 gir 0,0000000000219 grader c. oppvarming) Ifølge dette regnestykket vil det koste 60 milliarder kroner å spare klimaet for 1 grad oppvarming ved å rense all CO2 fra gasskraftverket på Kårstø. Ifølge samme regnestykke, vil en spare klima fra oppvarming i størrelsesorden 0,000000219 grader C pr. år ved å rense all CO2 fra anlegget på Mongstad. (2,19 milliondel av en celsiusgrad!! Det finnes ikke termometer som er istand til å registrere det engang).

Hvorfor blir ikke disse forskerne hørt?

- Jo, de har ikke fått bli med i FN's klimapanel, fordi de ikke vil være med å føre oss bak lyset på den måten som FN tydeligvis vil.

Hvem er så FN's klimapanel bestående av nesten 3000 forskere?

I virkeligheten er det kun 140 – 150 forskere i denne gruppen, som med sin utdannelse og bakgrunn kan kalle seg forskere/vitenskapsfolk. De resterende er sekretærer og ellers vanlig administrasjon. Det var opprinnelig flere, men ganske mange seriøse forskere trakk seg ut da de skjønnte hva de skulle være med på, nemlig å føre verden bak lyset med sine politisk manipulerede rapporter. Andre har blitt sparket ut fordi de ville gå ut med publikasjoner, som ville avslørt bløffen. Noen har også blitt sparket fra jobbene sine på universitetene de jobbet for, av den samme grunnen. De ville publisere ting som ikke burde komme oss, den grå masse for øret.

Det som imidlertid enkelte av de forskerne som er ekskludert fra det gode

selskap sier, er at det for det første ikke er noen overhengende fare akkurat nå. For den globale temperaturen er faktisk lavere i dag enn den var på slutten av 1930 tallet. Det ble deretter kaldere etter krigen. Dette er de ikke helt sikre på årsaken til, noen antyder det kan være all CO² en som la seg som et teppe over kloten p.g.a. all bombingene og dermed alle brannene under krigen. Det er mange teorier for dette. Men legg merke til at denne antydningen ikke nevner CO², men CO, noe som er en helt annen sak. Den er selvsagt skadelig både for miljøet her nede på bakken og i atmosfæren. (Den er riktignok tyngre enn CO², så det meste av den blir vel liggende som et teppe over oss, og da er vel teorien at det hindrer innstråling fra sola).

Personlig kan jeg huske de snørike vintrene vi hadde på 50 og 60 tallet, og kanskje litt inn på 70 tallet, og da snakket de samme miljøfantastene om at vi går mot ei ny istid.

Den mislykkede presidentkandidaten Al Gore reiser rundt i verden og viser en film han har fått produsert, som kan skremme vannet av enhver som ikke er i stand til å tenke selv (noe jeg har inntrykk av gjelder for mange, spesielt norske journalister og politikere). Her viser han en isbre i Alaska som skal ha minket drastisk de senere år. Nå har jeg seilt sammen med en styrmann som har vært mange år på cruise i akkurat dette området, og han sier at indianerne som de bruker til guider, som er født og oppvokst i området, hevder at det er nå breen er normal. Den vokste noen år på den tiden det beviselig var kaldere, men nå har den trukket seg tilbake til normal

størrelse. Dette brukes for alt det er verdt og mye mer til, i denne propagandaen.

Det samme leste jeg om en isbre i en innsjø i Sør Amerika et sted, som nå var nesten borte. Det ingen sa noe om, var at i andre enden av innsjøen hadde det vokst fram en gedigen isbre som ikke hadde vært der før.

Det som behendig heller ikke nevnes, er at selv om det har vært en liten minking i isbreene på den nordlige halvkule, så har havisen rundt Antarktis økt med titusener av kvadratkilometer.

Nei, avskaff CO2 som drivhusgass. Iskjerneboringer både på nord og sørkollotten har nemlig vist at CO2 mengden i atmosfæren har vært høyere etter en varm periode, ikke før. Dette er logisk, da det største CO2 depotet i naturen er havene, og i et varmt klima vil fordampningen være høy, og dermed økt CO2 i atmosfæren. I kaldere perioder vil atmosfæren og luften avgi CO2 til havet, og blir det for mye av det i havet, vil det legge seg på bunnen som bikarbonater, og ligge der til det begynner å bli varmt igjen slik at det blir behov for mer. Dette regulerer seg selv.

Det finnes forskning som sier at for 400 – 500 millioner år siden var CO2 nivået i atmosfæren 12 ganger høyere enn nå (4500 ppm), og da var det istid. Den høyeste vitenskapelig beviste konsentrasjonen CO2 er for 500 – 600 millioner år siden, da det var ca. 7000 ppm CO2 i atmosfæren. Da lå den globale middeltemperatur på ca. 22 grader c.

Det er mange årsaker til temperaturstigningen vi ser nå, hvis vi skal kalle det for noen nevneverdig temperaturstigning. Nå har Danske forskere ved Danish National Space Center (DNSC) bevist at kosmisk stråling danner skyer i vår lavere atmosfære. Altså ikke bare aktivitet på vår egen sol, men også på fjerne stjerner (soler), i Melkeveien har innvirkning på klimaet vårt. Gå inn på forskning.no og les artikkelen til Kristin Straumsheim Grønli; "Fjerne stjerner lager skyer på jorda". Meget interessant. Det er et prosjekt de kaller SKY, som foregår ved Center for Sun-Climate Research ved DNSC.

Dette viser at kosmisk stråling danner lave skyer her hos oss, og det har for såvidt en kjølede effekt, men samtidig vet vi at solens magnetfelt er sterkere nå enn på lenge, og dette skjærer oss fra kosmisk stråling. Altså er vanndampen

lenger oppe i atmosfæren drivhusgassen som virkelig har utslag på klimaet. Denne står for 98% av drivhuseffekten. Danskene sier også at endringer i solaktiviteten på vår sol har stått for 50% av oppvarmingen vi har sett i det 20. århundrede, og 10 – 30% siden 1980. Da går jeg ut fra at de mener at også den oppvarmingen vi så fram til slutten av 1930 – tallet, og den senere avkjølingen på 40 og 50 - tallet også skyldtes endringer i solaktivitet.

En annen grunn til oppvarmingen er, ifølge noen forskere, en månesyklus på 18,6 år, og at vi i 2005 var på toppen av denne, slik at vi nå er på vei tilbake i denne syklusen.

Det er mye interessant om disse sakene å finne på nettet, så den som bare hadde hatt tid til å sitte å studere det, ville blitt mye klokere.

Fant f.eks. en forsker, Tom V. Segalstad, som er førsteamanuensis i geokjemi ved Mineralogisk Museum, Universitetet i Oslo. Han har også hatt et 4-årig forskningsopphold ved avd. for geokjemi og mineralogi ved Department of Geosciences, the Pennsylvania State University, USA. Som sammendrag på en 8-siders artikkel i Norsk Oljerevy Vol.22, Nr.10, sidene 16-28;1996 sier han Sitat:

"Karbon og CO2 er fundamentet for alt liv på jorden. Luftens CO2 er i minimal mengde og med minimal evne (ca.1%) til å påvirke drivhuseffekten i forhold til vanndamp (ca. 99%). Karbonisotopene i luftens CO2 er det absolutte bevis på at menneskelig påvirkning er minimal (Maksimum 4%). CO2's menneskede andel på 4% av 1% av drivhuseffekten, gir altså en virkning på 0,4 promille av drivhuseffekten. Dette er i en skyfri atmosfære. Sammenligner vi med skyenes evne til å regulere drivhuseffekten (gjennom å tilbakeholde varme eller å reflektere innstråling fra solen), som er +/- 20 – 30%, blir virkningen fra CO2 neglisjerbar i klimasammenheng. Alle målinger viser at det er en økt stråling fra solen som gir et varmere klima. Men nå skal altså hele verden heller basere all menneskelig virksomhet på at politikere er blitt hjernevasket til å TRO på en ikke bevist teori".

Heldigvis er det noen av skeptikerne som er kommet på banen og går ut i avisene med leserinnlegg om saken, slik som f.eks. en pensjonert lektor fra Telemark med hovedfag i biologi som heter Per Engene, som har skrevet noen artikler i

avisene i det siste, samt noen andre. Den samme Per Engene har også sammen med en pensjonert lærer i organisk kjemi og miljøvensteknikk (utdannelse: sivilingeniør i organisk kjemi og petrokjemi), Göran Tullberg, skrevet en liten bok, KLIMAET Vitskap og Politikk. Denne bør leses av de som interesserer seg for dette emnet. Da får man på en lettfattelig måte se hvordan sammenhengene i virkeligheten er, med naturlovene som overordnede i disse prosessene som IPCC prøver å bløffe igjennom som menneskeskapte.

Her er også tusenvis av uavhengige forskere som ikke lar seg hverken kjøpe eller hjernevaske, som nå begynner å våkne og roper et høyt varsku om dette tullet som kommer fra FN's klimapanel. En gruppe har f.eks. gitt ut en uavhengig rapport, basert på nøyaktig samme forskningsobservasjoner som det klimapanelet brukte i sin siste rapport som kom i begynnelsen av Februar 07, og som sier at nå er all tvil ryddet av veien, det er menneskeskapte utslipp som er faren i dag.

Denne alternative rapporten viser noe helt annet. Se: <http://fraserinstitute.ca/admin/books/files/Independent%Summary.pdf>. Håper bare flere vil komme på banen, hvis de slipper igjennom nåløyet til redaktørene i de forskjellige media.

Dette er bare noen tanker og noen observasjoner fra en helt uvitende som har en følelse av at vi blir manipulert kun for å få penger fra oss. Jeg er selvsagt ikke tilhenger av å bare pøse på og bruke ukritisk fossilt brennstoff. Dette vil være uklokt både av energiøkonomiske og av helsemessige årsaker. Fossilt brennstoff skaper nemlig mange andre farlige utslipp enn CO2, slik som CO, NOx og SOx. Dette har mye å si for miljøet i dag, her på bakken, hvor vi puster sammen med andre dyr og planter. Det er alvorlig. Det som imidlertid ikke hjelper i denne sammenheng er avgifter. Det må gjøres nyvinninger i måten å utnytte energien på, som gjør at vi bruker mindre pr. arbeidsenhet vi får ut av den, og det må gjøres forskning på hvordan vi skal få rensset disse giftene vekk fra eksosen. Gjerne også mer forskning på andre energikilder. Dette kommer jeg tilbake til i et annet innlegg.

**Med vennlig hilsen
Atle Rusten**

Atles kommentarer



Den store energipolitiske bløffen

Det er energikrise, hevdes det. Derfor må folk spare strøm, ta på seg en genser til, dusje et par minutter kortere, betale mye mer for strømmen enn nødvendig etc... Vi må også bygge store, skjemmende vindmøller på fjelltoppene langs kysten for å avhjelpe denne krisen.

Ja vel. La oss se på hvilken energikrise vi har, og hvilke løsninger som ligger der tilgjengelig uten kontroverser som vindmøller etc:

Vi har til nå hatt ren vannkraft, uten utslipp i det hele tatt. Det har riktignok kostet en del naturinngrep man helst ville vært foruten, men selve genereringen av elektrisk kraft har vært ren. Virkningsgraden av disse vannkraftverkene er så vidt meg bekjent ingen som har snakket så mye om før nå. Det har seg nemlig slik at et vannkraftverk ikke kommer over ca. 20% i virkningsgrad, dvs. hvor mye energi en får ut som elektrisk kraft i forhold til tilført vannmengde i det aktuelle anleggets nedslagsfelt. (Man kan nemlig beregne dette med en noenlunde korrekthet). Nå sier noen at det ligger potensial til å øke denne virkningsgraden opp til nærmere 50%, ved å effektivisere de eksisterende kraftverkene. Da gjør man ingen inngrep i naturen som ikke er der fra før. Man bare utnytter på en bedre måte det inngrepet som allerede er blitt gjort.

Man kan også spare en god del strøm ved å grave ned kraftledningene i jordkabel i stedet for luftspenn slik vi bruker i dag, hvor det er store tap i transporten av strøm. Dette vet alle, men det er noe mer kostbart å legge jordkabel, derfor vil

ikke eierne av energiverkene gjøre det. De vil heller bygge billige luftspenn og kreve store summer av oss forbrukerne i nettleie. Dette tjener de store penger på. Dette er forurensing i stor stil, med snauhogst av brede gater gjennom skogen, ofte privateid skog hvor eieren får lite og intet i erstatning. Svære luftspenn som kan utsette alle som kommer i nærheten for høy stråling, etc.

Så har vi all gassen vi sender ut av landet som utlendingene lager strøm av og sender ut på markedet hvor vi kjøper den igjen (Uten CO2 rensing!!!).

Etter min mening er det en storskandale av de sjeldne, ja en stor forbrytelse mot det norske folk, at vi ikke allerede har bygget flerfoldige store gasskraftverk. På den måten ville vi fått erstattet forurensende kullkraft med forholdsvis ren gasskraft. Vi ville også vært selvforsynt, og kunnet eksportert strøm ut på markedet for store summer. Dette ville i sin tur ha gitt oss selv billig strøm samtidig som vi hadde spart ganske mye strøm på vannbåren varme.

En fra Rolls-Royce Bergen fortalte meg at de setter opp gassmotorer for gasskraftverk i Danmark, og at danskene krever en utnyttelsesgrad på minimum 90%. Dette er ikke mulig for motorene som sådan, for en gassdrevet motor har ikke høyere virkningsgrad enn en motor drevet på dieselfuel, ca. 42%. (Dette tallet har ikke forandret seg siden jeg gikk på chiefscole i 1984).

Det man gjør, er å bygge noen store varmevekslere i skorsteinen, og kjøler eksosen så mye ned, at den bare så vidt

klyver over skorsteinskanten. På denne måten har de klart en virkningsgrad på nesten 95%. All denne (spill)varmen blir så vannbåret i rør til fordelingsystem for oppvarming av boliger i byer, slik at man får vekk all smog som kommer fra ved og oljefyring.

La oss se på det planlagte gasskraftverket på Mongstad:

Etter hva jeg har forstått vil dette produsere ca. 250MW strøm. Med gassmotorer som løsning vil dette si at de avgir 350 MW i spillvarme. Hvis man "fanger" mesteparten av dette tapet på den måten jeg beskriver ovenfor, vil de sitte igjen med en netto energigevinst på ca. 330MW i vannbåren varme. (Jeg vil tro at man kunne forsynt en by på størrelse med Bergen med varme på denne måten). Tenk dere luften over Bergen hvor ren og klar den kunne blitt!

Nei, energikrise har vi absolutt ikke her til lands. Vi har derimot en politisk manglende vilje til å løse problemene på enkleste måte. Dvs. en politisk feighet som gjør at man ikke tør ta tak i problemene der de kan løses, men heller bare pøser på med avgifter for å kunne vise til at de har forsøkt, men forbruket bare øker. (Statskassa renner for det samme over av verdiløse penger. Verdiløse så lenge de ikke blir tatt i bruk til investeringer). Jeg snakker ikke om å sprøyte dem inn i økonomien i form av offentlig forbruk.

**Med vennlig hilsen
Atle Rusten**



Silvia Ana. Foto: Color Line

Stadig flere får faste jobber i Color Line

Vi har gjentatte ganger skrevet om hvor lite FFFS setter pris på alle vikarkontraktene som benyttes i Color Line og andre store fergeselskap. Dette kan ha gitt resultater.

FFFS mottar stadig flere gladmeldinger om vikarer som har fått fast arbeid. Det er virkelig hyggelig å høre at de nå har fått system i arbeidslivet sitt. Tidligere har mange vikarer måttet leve i uvisse om de i det hele tatt hadde jobb eller ikke. De har ikke vært i stand til å planlegge ferier eller annet som vedrører arbeid og fritid. En hel del av disse hadde heller ikke lange nok kontrakter til å opptjene nok tid til å få sykelønn, om de ble sykemeldt. Dette er det nå slutt på for mange. De har fått ordnede arbeidsforhold, etter mange år som vikarer.

Problemet er bare at det fremdeles er mange som har det på denne måten. Dette må det bli orden på. Man må slutte å se på folk som privat eiendom, og at man er uten ansvar.

Har man trygge og regulerte arbeidsforhold øker trivselen. Dette igjen minker sykefraværet. Dette er et uomtvistelig faktum.

Vi forstår selvsagt at rederne sparer penger om man har korte vikarkontrakter som gjør at de ikke står ansvarlig for

sin del av sykelønnen. Men om trivsel, trygghet og følelsen av å være prissatt er tilstede, vil også sykleutbetalingene minke drastisk. Penger spart er penger tjent.

FFFS vil med dette oppfordre til fortsatt satsing på fast ansatte. Vikarer skal være en hjelp når fast ansatte blir syke eller av andre årsaker må være borte fra jobb en tid.

info@fffs.no – www.fffs.no



Sjørøveriet er et gammelt og på samme tid høyst aktuelt problem for dagens skipstrafikk. Ukentlig blir det rapportert om bevæpnede sjørøveri flere steder i verden. I vår kultur er det noe paradoksalt over dette fenomenet. På same tid som sjørøveriet truer blir piratene også romantisert og kommersialisert i barnekulturen som for eksempel i tilfellet Kaptein Sabeltann.

Svartskjegg og i bakgrunnen ser vi piratene hans i et overfall. Mest sannsynlig er et av skipene "Queen Anne's Revenge".

Svartskjegg & Queen Annes Revengje

Bård Gram Økland ved Bergens Sjøfartsmuseum

Fascinasjonen for sjørøveriet er ikke ny. I romanen "Robinson Crusoe" (1719) av Daniel Defoe kan man lese om Robinsons spennende flukt fra Nordafrikanske sjørøvere. I "Skatten på Sjørøverøya" (1883) skapte Robert Luois Stevenson den berømte piraten Long John Silver.

Senere dukket kaptein Hook opp i James Matthew Barrie sitt skuespill "Peter Pan" (1904). Hollywood har også gitt bidrag til piratmyten med filmer som The Black Pirate (1926), Captain Blood (1935) og nå senest trilogien "Pirates of the Caribbean" (2003-07).

Bergens Sjøfartsmuseum har tidligere laget utstilling og skrevet i Dråpen om

Nordafrikanske sjørøvere på 1600-1700-tallet (Pirater og kristne slaver).

En av de mest legendariske av de historiske piratene opererte derimot i Karibien under navnet Svartskjegg. Han har blitt aktuell ikke bare som inspirasjonskilde til rollefiguren Jack Sparow i "Pirates of the Caribbean", men også fordi arkeologer ved East Carolina University kan



Johnny Depp spiller piraten Jack Sparrow i "Pirates of the Caribbean". Svartskjegg er en av inspirasjonskildene.

til sjørøveriet. Muligheter for høy fortjeneste lokket også. I Østen var det helst skipslaster med silke, krydder og gull som var målet for sjørøverne. I Kariben var det skipslaster med indiansk gull og sølv på vei til Europa som var byttet. Men vi kjenner også til at sjørøveri kunne være en binæring for mange ved siden av for eksempel fiske. Det må også legges til at sjørøverlivet hadde mye frihet over seg som tiltrakk mange. Så det er ikke overraskende at når vi studerer sjørøverne nærmere så ser vi at de fleste var unge menn. Få personer var aktive sjørøvere i mer enn ti år.

Den eldste samtidige kilden som nevner Svartskjegg er fra 1717. Høsten det året opererte han som sjørøver. Etter freden i 1713 hadde nemlig Svartskjegg mønstret på et jamaicansk skip som kaptein under den engelske sjørøveren Benjamin Hornigold. Etterhvert ble han også kjent med piraten Stede Bonnet. Sammen herjet de tre utenfor Delaware og Chesapeake på kysten av Nord-Amerika. I 1717 fikk Svartskjegg også sitt eget skip som skulle bli sagnomsust.

Fregatten "La Concorde" var eid av den franske kjøpmannen Rene Montaudoin og gikk i trekantfart fra Nantes i Frankrike, med slaver fra vestkysten av Afrika til de franske koloniene Guadeloupe, Martinique og Haiti i Amerika. Skipet var på vei til Martinique med 454 slaver da Svartskjegg møtte henne (ytterligere 61 slaver døde på overfarten). I følge den franske guvernøren på øya førte "Edorad Tiche" to slupper med til sammen 250 britiske pirater. Sluppene hadde henholdsvis 12 og 8 kanoner. Med to bredsider overgav kaptein Pierre Dosset "La Concorde" til Svartskjegg som likte det 200 tonn store skipet så godt at han beholdt det under det nye navnet "Queen Anne's Revenge". Skytset ble da økt fra 16 til 40 kanoner. Menneskelasten og det meste av mannskapet ble satt i land. En kahyttsgutt, fem sjøfolk, en styrmann, tre leger, to tømmermenn og skipskokken ble likevel med videre enten frivelig eller under tvang. Pirat kollega Hornigold valgte på denne tiden å pensjonere seg som sjørøver og benytte seg av et amnesti for pirater. Han ble senere piratjeger for styresmaktene

ha funnet skipet hans - selveste "Queen Anne's Revenge".

Egentlig så har vi ganske få kilder om Svartskjegg og hans skip. Hans rette navn var Edward Thatch eller Teach og var truleg født i Bristol i England. Karrieren hans til sjøs begynte på et britisk kaperfartøy som seilte fra Jamaica under Den spanske arvefølgekrigen (1701-1713). Som kaper hadde han lov til å plyndre fiendens handelsskip så lenge krigen pågikk. Men det var viktig at det bare var fiendtlige skip som ble tatt. For å bli kaper måtte man ha kaperbrev fra myndighetene. Det er derfor et hårfint skille mellom kapervirksom-

het og sjørøveri. I fredstid var kaperne en ekstra ressurs for marinen med sine væpnede skip. I fredstid kunne de være en potensiell trussel.

Hvem ble så rekruttert til sjørøveriet? I samtiden mente mange at forholdet mellom krig og fred var viktig. Under krig kunne nesten hele generasjoner bli innrullert i marinen eller maritime næringer som i England seint på 1500-tallet.

Da krig ble avløst av fredsperioder valgte mange å holde fram som sjørøvere. Arbeidsledighet og det at man i perioder ikke kunne få hyre i marinen eller på handelsskipene lokket flere over



Piratkollega Stede Bonnet

på Bahamas. Svartskjegg fortsatte sine plyndringer av skip og kystbosetninger i Karibien med "Queen Anne's Revenge" og britiske orlogsfartøy i kjølvannet. I denne tiden hadde han sitt hovedkvarter i Bahamas og i Sør-Carolina og oppholdt seg mye på øya Nassau.

Svartskjegg må ha hatt sans for det dramatiske og må ha gjort mye for å bygge opp myten om seg selv som en villmann og brutal leder. I følge en historie skal han ha skutt sin egen styrmann med begrunnelsen "hvis jeg ikke

skyter en eller to av mannskapet nå og da, glemmer de hvem jeg er".

Svartskjegg var også kjent for å oppfordre ofrene sine til å overgi seg uten kamp. Han hadde et stort svart skjegg som han festet fyrverk i. Han skal også ha vært utstyrt med flere sabler og pistoler i beltet og må ha framvist et nokså truende ytre. Til mytene hører også historier om talløse nedgravde skatter i Karibien, men da verdiene hans ble talt opp etter hans død var det ikke mer enn £2500. Svartskjegg hadde også sitt eget

flagg med svart bunn, djevleskjelett med timeglass, spyd og blod. Som mange andre sjørøverflagg henspeler symbolbruken til død, vold og tiden som renner ut for offeret.

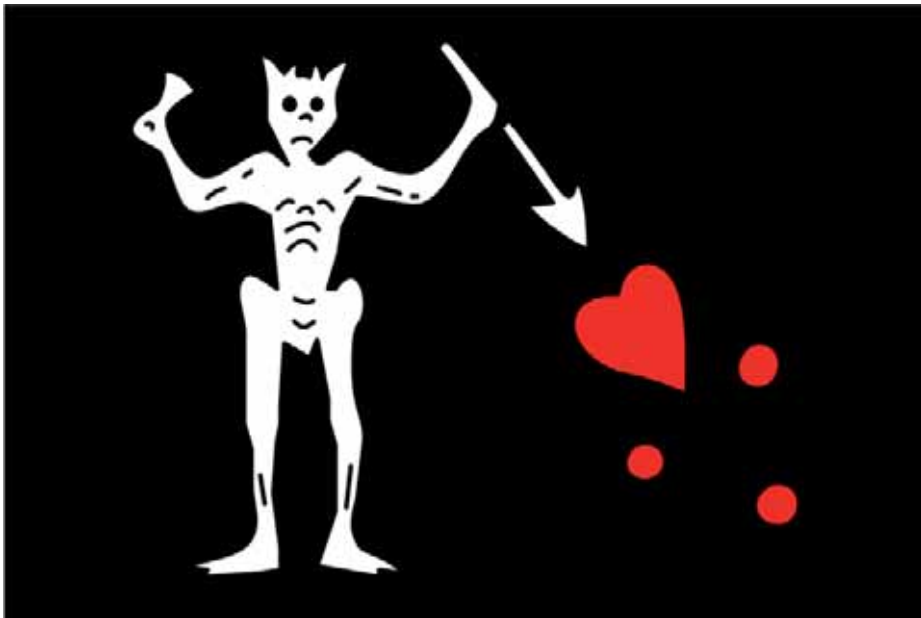
I 1718 gikk "Queen Anne's Revenge" og et annet mindre skip fra Svartskjegg sin flåte på grunn og sank utenfor North Carolina. Et øyevitne til det som hendte, David Herroit, mente at Svartskjegg forliste skipene med vilje. Flokken hans av sjørøvere hadde på dette tidspunktet blitt nærmere 300 mann. I følge Herroit ønsket Svartskjegg seg færre folk å dele bytte med. Etter forliset kom Svartskjegg seg unna med en håndfull menn og det meste av byttet.

Svartskjegg fortsatte med stadige plyndringer av kystbosetninger i Nord-Carolina. Det medførte at militære styrker med hjelp fra Virginia ble sent ut for å uskadeliggjøre piratene. Fordi Svartskjegg opererte nær land, brukte han helst grunne skip slik at det ble vanskelig for større orlogsskip å forfølge han. Løytnant Robert Maynard som fikk i oppdrag å jakte på ham ble derimot utstyrt med to innleide slupper og 55 mann. Det ble også satt en belønning på £100 for Svartskjegg. Kvelden den 21. november kom han over piratens skip "Adventure", oppankret utenfor Ocracokeøya. I følge kildene skal Svartskjeggs skip ha hatt et mannskap på 19 bestående av "trenten hvite og seks negere". Morgenen etter gikk Maynard til angrep.



En dramatisk død sikret legendestatus. Her henger til slutt Svartskjeggs hode i baugspydet på et amerikansk orlogsskip.

info@fffs.no – www.fffs.no



Svartskjegg's flagg med symboler for død og vold

Svartskjegg heiste anker og Maynard fulgte etter men gikk på grunn på noen sandbanker. Noe senere fikk man skipene løs og jakten kunne fortsette. "Adventure" ble til slutt innhentet, men piratene avfyrte en bredside mot forfølgere som drepte syv mann. Maynards slupp åpnet også ild og klarte å ødelegge deler av riggen på "Adventure". Piratene kom tett på og bordet den forfølgende sluppen. Kampen var voldsom, men var over da Svartskjegg ble drept. I følge Boston News Letter ble han truffet av fem muskettkuler og fikk 20 sverdsår før en skotsk soldat hugget hodet av han. Da flåten vendte hjem til Virginia var Svartskjegg's hode hengt opp fremme i baugspydet til skrekk og advarsel.

Som etterord kan det tilføyes at i 1996 ble det påvist et vrak av en skute ved Beaufort i Nord-Carolina der "Queen Anne's Revenge" skal ha gått på grunn. I over 10 år har arkeologer fra East Carolina University undersøkt vraket og selv om det ikke kan bevises, er det hevdet at dette er Svartskjegg's skip. Undersøkelser av treverket viser at skipet ble bygget mellom 1690 og 1710. Det er også funnet en skipsklokke med årstallet 1705. Ankeret og antall kanoner passer i forhold til størrelsen på sjørøverskipet. Funnsted, alder og størrelse tyder altså

på at dette kan være "Queen Anne's Revenge". Det er hentet opp både kanoner, muskettkuler, deler av skytevåpen, håndgranat, gullstøv, jernnagler og kroker, glassflasker, tobakkspiper og ballaststein fra vraket, for å nevne noe. Noen sikker identitet til skipet får vi neppe. Uansett har funnet og Hollywoodfilmer skapt fornyet interesse for Svartskjegg.



Jernkanon fra vraket som kan være det legendariske sjørøverskipet "Queen Anne's Revenge".

Litteratur

Det finnes mye litteratur om sjørøveriets gullalder i Kariben både i form av bøker og artikler på internett. Her noen litteraturtips som jeg hadde god nytte av:

Marx, Jenifer G. (1996): The golden age of piracy. I Pirats (red: Cordingly, David). Salamander Books Limited.

Hagen, Rune Blix (2007): Sjørøverjakt ved verdens ende. Kronikk i Bergens Tidende 13. juni 2007.

Handwerk, Brian (2005): "Blackbeard's ship" yields new clues to pirate mystery. National Geographic News Huly 12.

Søderlid, D. (1996):
Piratens gallionsfigur.
www.forskning.no/Artikler/2006/juli/1152620153.84

Søderlid, D. (1996):
Svartskjegg's skip funnet?
www.forskning.no/Artikler/2006/juli/1152620963.14

Maritim utdanning

Fra flere hold har det kommet signaler om at den maritime opplæringen i Norge må styrkes. Regjeringen skrev i skipsfartsmeldingen at det var ønskelig med en konsentrasjon om noen få maritime opplæringsentra. Ut over dette tilbudet kan det vurderes å opprettholde 6-8 tekniske fagskoler med tilknytning til større byer og tettsteder, som vil inngå i et nettverk der et maritimt opplæringscenter vil fungere som et faglig ressurs- og kompetansesenter.



Tor Gabrielsen

Regjeringen har i "Soria Moria" erklæringen slått fast at den skal bidra til de norske maritime næringers framtid og at rekruttering og utdanning er et av fem hovedtema i en ny maritim strategi. I forbindelse med lansering av en ny maritim strategi har Maritimt forum kommet med innspill der de blant annet foreslår som tiltak at kvaliteten på utdanningsinstitusjonene som tilbyr maritim utdanning må bedres.

tilfredsstillende vilkår. NOKUT har fått ansvaret for godkjenningen. Fagskolens styre har ansvar for at studentene får den utdanningen som er forutsatt som grunnlag for godkjenningen og at virksomheten for øvrig drives i samsvar med gjeldende lover og regler.

Universitets- og høyskoleavdelingen i Kunnskapsdepartementet har det overordnede ansvaret for fagskoleutdanningen

Den maritim utdanning i fagskolen

Maritim utdanning i fagskolen har siden den ble etablert 1 1998, gjennomgått endringer. Den offentlige påvirkning i endringsprosessen har vært gjennom Fagskoleloven og NOKUT (Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen). Fagskolen er ikke lenger en skole, men et utdanningstilbud som fylkene kan tilby.

Fagskoleloven skal sikre fagskoleutdanninger av høy kvalitet gjennom en offentlig godkjenningsordning. Loven skal bidra til at studenter ved fagskoleutdanninger får

Den maritim utdanning i grunnpoplæringen

I videregående opplæring blir Vg 1 Sjøfartsfag og Vg 1 Skipsteknisk drift fra høsten 2007 erstattet av Vg 2 Maritime fag. Læreplan for Vg 2 Maritime fag er som øvrige læreplaner i Kunnskapsløftet vedtatt som forskrift og har en utforming som gir skolene stor grad av frihet i lokal tilpasning og metodevalg. Hensikten er at elever og lærlinger skal få en opplæring som i størst mulig grad er tilpasset deres forutsetninger og behov.

Lokal frihet og ansvar?

Endringer som er gjennomført i fagskolen og endringer som "Kunnskapsløftet" medfører i videregående opplæring krever at skolene aktivt arbeider med innholdet, metodevalg, vurderingskriterier og vurdering. Den lokale friheten betyr at tilbydere av maritim opplæring får ansvaret for innholdet i opplæringen i langt større grad enn tidligere. Dette medfører også et ansvar for at elever og studenter får den opplæringen de har krav på i henhold til opplæringsloven og fagskoleloven.

Kvalitet og kvalitetssikring?

Grunnlaget for den maritime opplæringen i fagskolen er STCW-konvensjon. STCW-koden er en minimumsstandard for opplæring av sjøfolk og IMO har utarbeidet undervisningsopplegg basert på kodens minimumsstandard, de såkalte "modellkursene".

Departementet fører tilsyn med tilbydere av fagskoleutdanning som mottar statlig tilskudd og dermed også skipsoffiserutdanningen. Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndighet i forhold til STCW-konvensjonen.

I videregående opplæring er fylkesmannen tilsynsmyndighet.

En trygg og god arbeidsplass?

Tall fra Pensjonstrygden for sjømenn viser at det pr 31.10.2006 totalt var sysselsatt 21406 sjømenn i NOR og NIS. I den norskkontrollerte flåten under utenlandsk flagg var det 4158 norske sjømenn. Sjøfolkene utgjør ca 1 prosent av sysselsettingen i Norge, men har 10 – 20 prosent av dødsulykken. I 2006 ble det innrapportert ca. 700 personskader i forbindelse med arbeid til sjøs, mot ca. 800 i 2005. I Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase ble det registrert 834 ulykkeshendelser i 2006, mot 958 året før. Det har vært en positiv utvikling (nedgang) i de fleste ulykkestyper, med unntak av grunnstøtinger og kantring. Det ble registrert 15 flere grunnstøtinger i 2006 enn i 2005.

Utfordringene?

Det er stor mangel på kvalifiserte sjøfolk og særlig innenfor gasstransport og offshore. Også landbasert virksomhet som har behov for arbeidskraft med maritim erfaring, merker dette. Skolen er særlig utsatt og det er allerede vansker med å skaffe kvalifiserte lærere. Kunnskap og kompetanse er en bærebjelke i den videre utviklingen av det norske samfunnet. Fag- og yrkeskompetanse legger

grunnlag for et godt arbeids- og samfunnsliv for mange. Fag- og yrkesopplæringen sikrer rekruttering og kompetanse til lokalt arbeidsliv og har stor betydning for verdiskapingen i samfunnet og for norsk konkurranseevne. Arbeidet med kvalitet i fag- og yrkesopplæringen er derfor viktig for å sikre norsk konkurranseevne og den enkeltes muligheter i internasjonal sammenheng.

De som tilbyr maritim opplæring må være sitt ansvar bevisst!

Vi har en god maritim opplæring, men den kan bli bedre. Enkelte skoler og utdanningstilbydere oppfattet ”modellkursene” som ”pensumsplaner” og gjennomfører opplæringen på det grunnlaget. Dette fører til en ”sementering” og ikke en utvikling av opplæringen slik intensjonen i fagskoleloven er om å sikre en utdanning av høy kvalitet. Resultatene av elevundersøkelsene i videregående opplæring viser at bruk av varierte metoder i opplæringen og elevmedvirkning i planlegging av opplæringsoppgavene, ikke kommer særlig høyt på poengskalaen. Det er grunn til å tro at en vil få samme resultat i fagskolen. Nasjonale føringer for kvalitet i yrkesopplæringen

er under utredning i Utdanningsdirektoratet. Fokus blir rettet mot aspektene strukturkvalitet, prosesskvalitet og resultatkvalitet. De samme aspektene gjelder for godkjenning av fagskoleutdanningen.

Vi trenger et ”kompetanseløft” den maritime opplæringen!

Vi må gi slipp på detaljerte pensum som modellkursene, forlesninger, kateterundervisning og heller ta i bruk metoder som aksjonslæring og problembasert læring gjennom virkelighetsnære læringsoppgaver. Vi må slutte å telle timer og heller konsentrere oss om innholdet og kvaliteten. God kompetanse og godt sjømannskap er den beste måten til å forebygge uønskede hendelser. Vi trenger et kompetanseløft i den maritime opplæringen og dette kan vi få til gjennom opplæringen i videregående skole, fagskolen og høgskolene. Den første betingelsen må være at vi har et felles mål og at vi samarbeider. Slik det er nå er, seiler den maritime opplæringen bokstavelig sin egen sjø. Det er på tide å våkne!

Tor Gabrielsen



FFF S ønsker alle sine lesere en riktig god sommer

Sjømannspensjonen kontra folketrygden

Det er lenge siden vi sluttet å tro på at myndighetene satte pris på sjøfolk, men at vi er så lite verdt er vondt å svelge.

Når man etter et langt liv til sjøs mener at nå kan det være på tide å ta ut sjømannspensjonen, får man litt av et sjokk. Det er ikke alle som har satt seg inn i hva man får som pensjonist. Man tror at 30 år eller mer til sjøs vil gi en pensjon det går an å leve av, men den gang ei.

Sjøfolk får ikke pensjon etter det de selv mener er rettferdig. De får det som staten og de forskjellige forbund mener er godt nok. Med andre ord alt forlite!

I tillegg er det opp til rederne å definere

om man er rede for en pensjonisttilværelse. De kan nemlig pensjonere sjøfolk som har fylt 62 år, mot 70 år på land. Det viser seg at når en sjømann har vært pensjonert en tid, og fyller 67 år, da blir han nemlig mer verdt. Da havner vedkommende på folketrygd. Etter et langt liv til sjøs, med alle de savn og forsakelser det medfører, skal man være mindre verdt enn en som har hatt sitt virke på land.

Det en sjømann og en landarbeidster har til felles er at begge betaler det samme til staten, i form av skatter og avgifter. Det har seg nemlig slik at en som er borte fra hjemmet halve året eller mer, er nødt til å betale fulle avgifter. Det være seg TV-lisens, veiskatt, kirkeskatt eller andre skatter og avgifter. Man betaler med andre ord for noe man ikke har mulighet til å benytte fullt ut. Dette skal liksom være rettferdighet for

sjøfolk! Ingen andre hadde funnet seg i en slik behandling.

Fordi sjøfolk har vanskelig med å komme sammen og diskutere slike saker, har vi overlatt dette sammen med andre spørsmål til våre respektive forbund. Vi forventer selvsagt at forbundene skal ordne opp, men vi kjenner alle historien. Vi får ikke respekt fra våre forbund, vi blir overlatt til seg selv og bedt om å holde kjefst om vi skulle være så dumme å ytre ønske om forandring eller forbedring.

Når man så etter et langt liv til sjøs går over i pensjonistenes rekker, møter vi nok et nederlag. Vi får mye dårligere pensjonsordning enn dem som har arbeidet på land!

Vi straffes enda en gang for å tjene den norske stat...

Hvor lenge skal vi finne oss i slik forskjellsbehandling? Skal vi tåle at vi får dårligere pensjonspenger enn andre? Skal vi få til en forandring, må vi bli et større FFFS. Her har du en mulighet til å uttale deg og være med og påvirke!.



FEDJE SIKKERHETSSENTER AS
Maritim- og offshorerelatert sikkerhetsopplæring

SIKKERHETSSENTERET I NORDHORDLAND.

Fedje Sikkerhetssenter AS har i dag rederier, offshoreelskaper, kontraktorselskaper, maritime skoler, industribedrifter, offentlige instanser og mange privatpersoner som kunder på våre kurs. Vi har gode øvingsforhold og erfarne instruktører for praktisk trening på brannslukking, sjøredning og førstehjelp. Til den teoretiske opplæringen har vi flere klasserom til disposisjon. Vi regner allikevel naturen som omgir oss med sine variasjoner som vårt viktigste "klasserom" for å gi våre kursdeltakere en trygg og realistisk opplæring.

Nedenfor har vi listet opp noen av kurstypene som vil bli gjennomført i høst og vinter:

Grunnleggende sikkerhetskurs IMO-60 STCW-95.
Videregående sikkerhetskurs IMO-80, STCW-95.
16t repetisjonskurs STCW-95 (rep. IMO-60)
24t repetisjonskurs STCW-95 (rep. IMO-80)
32t grunnkurs i hurtiggående MOB-båt (HMOB-båt)
Repetisjonskurs HMOB-båt
40t grunnkurs førstehjelp OLF.
40t kurs i medisinsk behandling STCW-95
66t / 68t / oppgraderingskurs STCW-95 for skipsoffiserer.
Grunnleggende sikkerhetskurs OLF inkl. HUET.
Repetisjonskurs OLF inkl. HUET.

Ta også kontakt om det skulle være interesse for andre kurstyper, eller om det er ønskelig at vi gjennomfører deler av kurset på annet avtalt sted.

Postadresse: Fedje Sikkerhetssenter AS,
5947 Fedje.

Tlf.: 56 16 42 50 / Fax: 56 16 43 44
e-post: fedje.tr@online.no
Hjemmeside: www.fedje.org



Våre kurs har godkjenning fra sjofartsdirektoratet og OLF.

Kvalitetssystemet vårt er sertifisert av Bureau Veritas Norge AS.



STILLEN REKLAME 2007



Radio og klokker

Eg leste i aviså at der i løbet av de siste fem årå va solgt åtta millionar radioar i Norge. Og at de hadde funnet ud at kver nordmann har to radioar. Dette e feil. Det må ver feil. Eg vil tippa at kver nordmann har fem radioar. Minst.

Eg har prøvd å finna ud kor mange radioar me har. Eg vett det ikkje. Det e umuligt å finna ud. Me har radio på kjykken, i stuå, på soverommet, i kjellarstuå og på hyttå. I fjernsynet e der radio, og me har fira fjernsyn. Me har to bilar, med radio i kver. Ungane har mobiltelefonar, med radio. Walkman, med radio, og I-podd og ka hel-sikken det hette, så heilt sikkert har både radio, kopimaskin og sveiseapparat. Eg har den gamle transistorradioen min, og eg har ein Kurér, ein Combi og ein Huldra. Me har tri vekkarur, med radio. Der e sikkert radio i kaffitraktaren, komfyren og kjøleskabet, og der e radio på PC'ane og internett. Eg har sikkert glømt 15 stykker, og eg bler galen av å tenka på det. Kor mange av disse radioane trenge me?

Kor mange klokker har me? Det e ennå verre. Me har mange flerne klokker enn radioar. Der e klokker på fjernsyn, telefonar, PC, armar, komfy, veggjar, dataspel, internett, i bilen, på hyttå,

på videomaskinane, DVD-spelerane, på golv og tag. Der e klokker kor du snur og vende deg, og kvert radioapparat fortelle deg åtta ganger i timen kor møje klokkå e. Me har satelittstyrte vekkarur så kommunisere med verdensrommet. Me har vekkarur så seie kykeliky før det sette på nyhedene. Me har klokka og vekkarur på adle mobiltelefonane. Me har så mange klokker at hvis me ska fylga med på adle så komme me for seint te alt me ska gjør. Me har så mange klokker at me ikkje har tid te å se på de, for tidå går for fort. Me har så mange klokker at det bare e klokkene så fylge med på tidå, for sjøl står me heilt stilt mens me lure på korfor ein radio me ska bruga for å finna ud at me va for seine te å få med oss nyhedene. Det e klokkene og radioane så e nyhedene, og der e så mange nyheder at de bler gamle før du finne ud at du ikkje vett kor mange nyheder du ikkje finne og har gått glipp av. Me har 54 klokker så eg vett om, og hvis me har flerne så vil eg ikkje veda det.

Nå vil eg se på fjernsyn. For då kan eg hørra på radio og se kor møje klokkå e.

Per Inge.



Ilfoto: FFSS

Sikkerhet i moderne sjøfart

Under headingen "Å lære av ulykker" i sjøfartsdirektoratets tidsskrift Navigare sies det at det er viktig å ta lærdom av de ulykkene som skjer og at man ikke må rette en anklagende pekefinger. Dette er et stort skritt i riktig retning, men på langt nær nok for å gjøre sikkerheten til sjøs bedre. Når man har avdekket uakseptable forhold i et hendelsesforløp i en ulykke må det finnes klare retningslinjer for hvordan reformer skal konstrueres og tilbakeføres til industrien. Et annet element er muligheten for å rapportere nestenulykker og tilløp til farlige situasjoner uten å risikere rettslig forfølgelse slik luftfart gjør. Det viktigste bidraget til

sikkerhet er tilgangen på informasjon. Et slik rapporteringssystem vil være et proaktivt verktøy i bekjempelsen av ulykker og minst like viktig som havarikommisjonens reaktive modell. I luftfart har dette redskapet resultert i 1500 spesialstudier og over 1000 bulletenger med forslag til forskjellige typer endringer.

Miljøene vi arbeider i er under konstant utvikling, og ved å underkaster oss meget kompliserte teknologiske systemer med strenge prosedyremessige rutiner kan det oppfattes som om sikkerheten er godt ivaretatt. Dette er en sannhet med modifikasjoner. Tekniske system som

vi ser på som ufeilbarlige og omfattende prosedyrer skaper et klima som gjør oss sløve i utførelsen av arbeidet. Vi binder oss opp i mønstre av hvordan ting gjøres, men om vi ikke legger litt mental aktivitet inn i dette vil det til slutt bli mønsteret som styrer oss og ikke omvendt. Vi blir så rutinerte at vi ikke tenker over våre handlinger og det utgjør en stor risiko. Når vi gror fast i rutiner blir vi ofte blind for ting som kan være en trussel. I stedet for at man sørger for å løse problemene i en gitt situasjon bidrar man til at ting blir værre og i værste fall gjør katastrofen til et faktum.

I tillegg lever mange i den tro at om man har vært en del av et operativt miljø i mange år så kan man sine ting så godt at trening oppfattes som overflødig.

Det å stole på våre systemer og prosedyrer i kombinasjon med troen på egen kunnskap kan være livsfarlig i dagens dynamiske og kompliserte maritime verden.

Dette tilsier at menneskene i mye større grad må vies oppmerksomhet i sikkerhetsarbeidet. Noen utfordringer;

- Automatisering. Teknologi har gjort det mulig å automatisere mange prosesser som tradisjonelt sett er blitt gjort manuelt. Det gjør oss til monitører av system og det er noe

av det vi mennesker er dårligst til. Vi blir uengasjert og lite oppmerksomme i tillegg til at forståelsen for systemer nesten forsvinner.

- Kompleksitet. Prosedyrer og metodikk skapes for å sikre at operasjoner gjennomføres i henhold til reglene. De kan bli så omfattende at menneskene som bruker dem ikke blir gitt rom for mentalt engasjement.
- Holdninger. For sterk tiltro til egen kunnskap gjør oss uforberedt til å håndtere uforutsette situasjoner. Stramme autoritære regimer hindrer team arbeid. Frustrasjon og irritasjon blir som regel resultatet og det

skaper ofte barrierer i et miljø hvor samarbeid er nødvendig om det går galt.

Dette er noen faktorer som inngår i Human Factor begrepet og som man må ta hensyn til. Menneskene kan være det sterke leddet i en prosess, men kan også være det svakeste. Gjennom trening må vi forsikre oss om at sjøfolk representerer det sterke leddet om bord. Gjennom økt forståelse for hvilke begrensninger vi har som mennesker kan vi oppnå dette, men det er et krevende arbeid. Den jobben er det nødvendig å gjøre ellers vil sikkerheten aldri bli god nok!

Tore H. Krokstad

info@fffs.no – www.fffs.no

Illustrert norsk skipsliste

Illustrert Norsk Skipsliste/
Norwegian Shipslists

Del 1 Utgitt juni 2007
Handelsflåten/ The Merchant Fleet

Del 2 Utgitt desember 2006
Fiskeflåten, brønnbåter,
ferjer og passasjerbåter

Del 3 Utgitt desember 2006
Kystfiskeflåten (8-10.5) 10.5 - 15 m

Handelsflåten 2007/08

Arctic Princess LNG
MO: Høegh & Co Shipping AS, Leif
MO: Høegh & Co Ltd, Leif
OW: R. B. Quadrangle Leasing Limited
TM: Høegh Fleet Services AS
2006 Mitsubishi HL, Nagasaki (2184)
DNV
Displ. 117000
GT 121597 NT 36480 Mdw 74400
Loa 288.00 Rl 277.09 Br 49.00 Dr 11.70
37012 Bhp Kawasaki KHI WA-400 (06)
19.5 kn
Liq 145000 m3
Pump 8 subm. cargo pu. at 1500 m3/h
Bow thr Brunvoll
E-mail: apri@hoegh.no Mob: +47 982 62 667
Satcom F: 764138663 phn
Satcom F: 764138666 fax
LAGE6 9271248 NIS Hammerfest



Island Frontier Sub Sea Support
MA: Island Offshore Management AS
OW: Island Offshore Shipholding L.P
2003 Søviknes Verft AS (137) DNV
HLDK, 2 moonpools, ROV hangar
GT 6834 NT 2050 Mdw 4600
Loa 106.20 Rl 96 Br 21.00 Dr 6.30
4 x 3500 Bhp RHM Bergen C25:33LSA
14 kn
DK 945 m2 Cargo 3400 t L 56 B 16.90 10.1m2
FO/PW/DW 2000 /1200/3000 m3
Brine/Glycol/Liq mud 180/ 250/760 m3
Slop 200 m3 Methanol 100 m3
Crane 1x 100 t 10m, 18t 40 m
Bow thr 2x 883 kW, Sternthr 883 kW, azimuth
Azimuth th 1x 883 kW
Diesel 2x 2300 kW, steerable thrusters
E-mail: frontier.bridge@islandoffshore.com
Indium: 00 881 631413750 phn/data
Mob: +47 900 27 783/ +47 417 57 783 fax
Satcom F: 00 871 763928131 phn
JWNU 9249520 Ålesund



Krohn Johansen Forlag AS

P.O.Box 43 Sentrum N-3251 Larvik -Norway
Tlf: +47 331 81180 Fax +47 331 83676
E-mail: info@shipping-publ.no

www.skipslistene.no

nyheter - rettelser - oversikt over skipene
www.ship-info.com

Denne ildkulen er en av de flotteste som er fotografert, men den var likevel langt svakere enn ildkulene som kunne sees i dagslys i Norge sommeren 2006 og 17. mai 2007. Foto: Arne Danielsen

ILDKULER, ASTEROIDER OG FREMTIDIGE TRUSLER

En rekke meget kraftige ildkuler har det siste året tordnet over himmelen i Norge og pepret bakken med meteorsteiner. Så sent som 17. mai i år opplevde Østlandet en slik såkalt bolide.

Fjoråret ble et ekstremt meteoritt-år i Norge. Det hele begynte natt til 7. juni da en ildkule mer lyssterke enn Solen for over himmelen i Nord-Troms. To til tre minutter senere kom trykkbølgen ned til bakken og ristet store deler av området. Objektet kan ha vært på flere tonn og restene av det eksploderte i forholdsvis lav høyde i atmosfæren ikke så langt fra Reisavannet. Det har vært flere ekspedisjoner der for å lete etter meteorittbitene som antagelig ble strødd over et større

område, men hittil er ingenting funnet. Det blir garantert ny leting i sommer!

Fem uker senere tordnet en ny ildkule over himmelen, denne gangen i Østfold. Flere biter ble funnet. Blant annet ble en mann nesten truffet av en 35 grams bit utenfor Rygge ved Moss, en større bit gikk langt ned i taket til Norgesgruppen lagerlokaler i Moss, en bit suste gjennom et plommetre og andre biter traff industriområder og gangveier.

Den samme uken var det fem hendelser til i Sør-Norge hvor steiner trolig traff bakken. Natt til 22. august kom et solid punktum for denne unike sesongen da en svært kraftig ildkule var synlig fra Finnsnes i nord til Sunnfjord i sørvest. Dette objektet var trolig også stort, men eventuelle rester falt ned i Norskehavet.

Kl. 19.12 på selveste 17. mai i år kommer en ny ildkule. Den lyser som en sveise flamme med hale etter seg på den

sommerlyse himmelen. Lysstyrken var så enorm at de som befant seg nærmest hadde problemer med å se på objektet som dessuten hadde meget stor hastighet og var synlig i bare noen ganske få sekunder.

Et kraftig drønn kunne høres fra Skarnes i nord til godt sørøst for Arvika i Sverige. Etter noen sekunder på ferd gjennom atmosfæren eksploderte ildkulen og masse meteorittbiter ble antagelig strødd utover bakken. Spørsmålet er bare hvor! Norsar registrerte eksplosjonen og har foreslått et nedfallssted som også stemmer med observasjonene. Problemet er at området er stort og det er hovedsakelig skog og småvann der. Det letes etter biter, men det blir en ganske tidkrevende oppgave å finne noe ...

Ut på leting

For tiden pågår det derfor leting etter meteoritter både i nord og i sør og vi har også fått tips om mange mulige eldre funn og fall.

Hva kjennetegner en meteoritt og hvordan kan vi vite om vi har funnet noe spennende? De som ser en ildkule og synes den faller ned i nærheten blir lurt av avstandene. Ildkuler slutter vanligvis å lyse mens de er flere mil oppe i luften og dersom de forsvinner bak en ås eller et fjell i nærheten har restene trolig falt ned flere hundre kilometer unna!

Steiner som går gjennom atmosfæren blir utsatt for ekstremt kraftig varme og får en svart og gjerne litt ru smelteskorpe på i hvert fall den ene siden. De fleste meteorittene er dessuten magnetiske i større eller mindre grad. Magnetismen kan man sjekke med en magnet eller et kompass.

Noen meteoritter består av metall. Rent metall forekommer ikke i naturen og funn av slike klumper (dersom de ikke har menneskelig opprinnelse) er interessante. Steiner som plutselig har havnet på tak, i plener, på veier eller andre uvanlige steder kan også være spennende.



Steinen som gikk gjennom taket til Norgesgruppen utenfor Moss i 2006 og de to entreprenørene som fant steinen da de forsøkte å finne årsaken til en vannlekkasje.

Foto: Morten Bilet

Meteoritter kan være bulkete dersom de består av metall, men ellers har ikke meteorittsteiner huller eller "blærer". Steiner som har ligget på bakken en stund har som regel mistet smelteskorpen, så da er det andre kjennetegn som må brukes, for eksempel at de inneholder metall.

Ta gjerne bilder og send til meg på adressen knutjo@astro.uio.no.

Sterkt inspirert av fjorårets meteorittferber i Østfold og utallige timer på leting i Mosse-skogen skrev min forlovede Anne Mette den humoristiske barneboken "Herr Glødegaard og den store meteorittjakten". Boken som kom i begynnelsen av juni har tegninger av den kjente karikaturtegneren HERB og du kan lese mer om boken og meteorittfall på nettstedene www.bangirommet.no og www.astrobutikken.no.

info@fffs.no – www.fffs.no



På sistnevnte sted er det også mulig å skaffe seg meteoritter, til og med fra Månen.

Som jeg skrev om i forrige utgave hender det at meget store steiner kommer på kollisjonskurs med Jorden. Dersom de er større enn 50 meter kalles de asteroider og da klarer ikke atmosfæren å redusere farten noe særlig før asteroiden kræsjer i bakken. Resultatet blir en voldsom eksplosjon og veldig lite blir igjen av asteroiden.

Objekter som er noen få meter store har antagelig størst sjans for å lage en virkelig stor og flott meteoritt. I løpet av sommeren vil vi kanskje finne ut hva som har falt ned her i Norge både det siste året og tidligere!

Knut Jørgen Rød-Ødegård

*Asteroiden Eros. Denne og andre asteroider ønsker vi ikke å se på for nært hold!
Foto: NASA*

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

INSTONE

Redefining Service the Instone way

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

Contact us at sales@instoneno.com

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

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

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

Valget mellom kokken og mikrobølgeovnen

Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) ønsker å ta opp problemstillingen mellom verdien av kokken og mikrobølgeovnen. FFFS har fått spørsmål om det er lov å fjerne kokken og i stedet bruke en mikrobølgeovn. Er mikrobølgeovnen en del av sikkerhetsbemanningen? Vi ville heller valgt kokken. Men det ser ut til at vi er det eneste forbundet som vil ivareta kokken på fergene. Vi kan spørre oss, hva blir det neste?

Harald Prytz

Haugesunds Avis hadde 31.05.07 et stort oppslag om bemanningen på innenriksfergene: "Norsk Sjøoffisersforbund mener bemanningen på fergene er i ferd med å bli uforsvarlig. Kaptein Ove R. Nielsen som også er nestleder i Norsk Sjøoffisersforbund, er redd han ikke har nok mannskap til å håndtere redningsutstyret den dagen katastrofen er ute", heter det i artikkelen.

Nielsen sier videre at M/F "Ullensvang" er en av fergene som søker om differensiert sikkerhetsbemanning og at enkelte fartøy har fått tillatelse av Sjøfartsdirektoratet.

Er det samsvar mellom det som står i avisa, og det brevet vi har fått fra Sjøfartsdirektoratet?

Norsk Sjøoffisersforbund og Hr. Ove R. Nielsen har jo vært sammen med de to andre forbundene å bytte bort kokken mot en mikrobølgeovn.

FFFS mener at kvaliteten på kostholdet for sjøfolkene blir elendig ved at en ikke får det varierte kostholdet, som bare en kokk kan tilbrede. For sjøfolkene er maten en del av trivselen, sunnheten og miljøet om bord på skipet..

FFFS har prøvd å finne ut litt mer om mikrobølgeovnens innvirkning på helsen og kostholdet.

Se (www.rolv.no)

Fortsetter neste side...

	Sjøfartsdirektoratet Norwegian Maritime Directorate	Vår dato 19.03.2007 Deres referanse Harald Prytz	Vår referanse og arkivkode 200700558-10/814.49 Vår saksbehandler / Direkte telefon Jon Tokheim 52 74 52 29
---	---	---	---

Fellesforbundet for sjøfolk
Tollbodallmenning 1B
5004 BERGEN

STAVANGERFJORD - LICY - Forespørsel vedr. krav til kokk
Vi viser til Deres e-post datert 16.03.2007.

Ved fastsettelse av Sikkerhetsbemanningen er det tatt hensyn til kravene i *Bemanningsforskriften § 3, forskriftens § 4 nr. 5 og 6, inkludert 6.6*. Sjøfartsdirektoratet tar videre hensyn til de forpliktelser *ILO Konvensjon nr. 68* representerer. Driftsordninger, fartsområde og fartøyets frekvens med hensyn til havneanløp er også en del av vurderingsgrunnlaget.

En pendel ferje har hyppige havneanløp. Noen rederier har valgt, etter søknad til Sjøfartsdirektoratet, å få utelatt kokk fra Sikkerhetsbemanningen. De rederier som har fått innvilget slik søknad oppfyller kravet i *Bemanningsforskriften § 4 6.6* samt *ILO konvensjon nr. 68*, ved at et Catering selskap, som er underlagt kontroll av matilsynet, supplerer fartøyet med ferdigmat.

Da Sikkerhetsbemanningen for Mf Stavangerfjord ble fastsatt, var dette i samsvar med de ansattes respektive organisasjoner, som hadde signert og akseptert søknaden hvor kokk var utelatt fra Sikkerhetsbemanningen.

Vi gjør oppmerksom på at enkeltvedtak som fattes av Sjøfartsdirektoratet kan påklages til Nærings- og handelsdepartementet iht. forvaltningsloven, jf. vedlagte melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak. Fristen for å fremsette klage er tre uker og klagen skal sendes Sjøfartsdirektoratet.

Med hilsen

Per O. Meek e.f.
underdirektør


Jon Tokheim
senioringeniør

Kopi til: Fjord1 Nordvestlandske AS
Norsk Sjøoffisersforbund
Det norske Maskinistforbund
Norsk Sjømannsforbund

Send dokumenter elektronisk. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer alle som har mulighet til å sende inn brev og dokumentasjon elektronisk som e-post til postmottak@sjofartsdir.no. Vedlegg i størrelse innen A3 kan sendes på formatene til MS Office, Acrobat Reader, eller scannet som bilder i TIF-format. Dokumentasjon som skal godkjennes må fortsatt sendes inn på papir i det antall eksemplarer som fremgår av legningslistene.

Sjøfartsdirektoratet					
Kontoradresse	Postadresse	Faktura adresse	Telefon	E-post	Organisasjonsnummer
Srøddasundet 55A N-5528 Haugesund	Postboks 2222 N-5509 Haugesund	Fakturamottak SSB Postboks 4104 N-2307 Hamar	52 74 50 00 Telefaks 52 74 50 01	postmottak@sjofartsdir.no Internett www.sjofartsdir.no	NO 874 761 262 MVA

Her er hva BA skriver om laks i mikrobølgeovn. Hentet fra Nettsiden til BA Publisert 06.06.2007 - 20:57

Truffet av eksploderende laks

Merethe Paulsen Blomstervik ble blindet da laksen eksploderte på matfatet.

Ap-politikeren og varaordføreren i Brønnøysund forteller langt fra en fantasifull fiskeskrøne, og begrepet «sprengt torsk» har fått en helt ny betydning. For Merethe Paulsen Blomstervik opplevde faktisk at laksen hun hadde varmet i mikrobølgeovnen eksploderte på matfatet.

- Jeg ble kjemperedd og så ingenting, sier hun til Brønnøysund Avis dagen derpå - med en solid hevelse over det høyre øyet. Den utrolige episoden skjedde da hun skulle varme opp et stykke kokt laks som var laget tidligere på dagen samt poteter i mikrobølgeovnen. Hun vet ikke hvor lenge maten sto i mikrobølgeovnen.

- Men potetene var ikke gjennomvarme da jeg tok tallerkenen ut og satte den på kjøkkenbenken, forteller hun.

Varaordføreren sto bøyd over tallerkenen og skulle til å skjære opp laksen da det smalt.

- Laksen eksploderte da jeg pirket borti den med kniven, det ble et veldig trykk som jeg fikk rett i øynene. En bit av laksen for inn i høyre øye. Jeg ble kjemperedd og så ingenting, men kom meg til vasken og skylte med kaldt rennende vann.

Det var laks over hele kjøkkenet etter lakse-eksplosjonen, og politikeren advarer nå andre mot laks i mikrobølgeovnen.

- Jeg tør ikke tenke på hva som ville skjedd om det var et barn som opplevde dette. Jeg fikk mitt livs sjokk, sier Blomstervik til Brønnøysund Avis.

Grunnstøtinger, Mennesket den glemte resurs!!

Grunnstøtinger og utdanning går hand i hand på kjente spor, men skinnene er noe nedslitt og grunnstøtinger holder statistikken med over 40% av alle hendelser. Her på vestlandet er hendelsene med Sea Cat, Sleipner, Rocknes og Server friskt i minne. Tekniske forhold er lette å måle samt vurdere, men lite er gjort for å bygge opp den menneskelige faktor??

Paul Utne, Lektor

Har disse hendelsene hatt noen innflytelse på opplæring og testing – eksamen av våre maritime studenter?? Ubetydelig, og her er det noe å hente for den som tar initiativ. Med blikket vendt mot stjernene, og broen full med avansert teknikk, grunnstøter skipene på løpende band. Mennesker blir påkjørt i fotgjengerfeltet mens bussføreren prater i mobiltelefonen.

Ungdommene kjører av veien mens CD skiftes i ett forrykende tempo. I januar dette året hadde vi 6 grunnstøtinger som kvalifiserte til dekning i massemedia, men utdanningen berøres ikke av forholdet. Det handler om mennesket, hva som

Tekniske løsninger på bro i forhold til satsingen på det menneskelige element de siste 50 år:

Teknisk utvikling	Nr	Utvikling av mennesket
Taleregistrator og bevegelsessensorer	10	
Automatisk identifikasjonssystem (AIS)	9	
Trafikkovervåking	8	
Elektroniske kart	7	
Data og databaserte løsninger	6	
GPS med presisjon på meternivå	5	
Forbedret kommunikasjon	4	
Øket motorkraft og trustere	3	Hurtigbåtkurs og BRM for noen
Forbedret ror og propellegenskaper	2	Sikkerhetskurs IMO 60 + 80
Reguleringsteknikk, Automasjon – 1967	1	Ledelse blir eget fag i 1967

bygger opp om oppmerksomhet og om hva som stjeler oppmerksomhet.

Over tid har tekniske løsninger gått sin gang fra seil og damp, mens Ledelsesfaget først gang stod på egne ben i 1967. Sammenligner vi forholdet teknikk/-ledelse fremkommer det en skjev fordelingen som vises i tabellen på forrige side. Teknikken har fått blomstre men mennesket er ikke tilsvarende satt i fokus.

Tabellen viser klart den store forskjellen det over tid har vært i satsingen på teknikk, i forhold til satsing på mennesker. Forskjellen forklarer noe av skipsulykke og hendelser som har vært. Det er ubalanse i systemet.

Hvordan kan vi så styrke det menneskelige element og derved bidra til reduserte ulykker med skip??

Det er gjort mange forsøk på å beskrive "the human element", men med lite suksess. Det tekniske er lettere å beskrive, veie og måle.

- I sjøforklaringer blir det mest skips-tekniske forhold som belyses.
- ILO har en tilnærming via fysiske miljøfaktorer og forholdene rundt selve mennesket.
- Boken "Maritim Safety" har ett kapittel som omhandler temaet spesielt, men det er mest tekniske beskrivelser.
- Michael Lloyd gjør i en artikkel fra He-alert.com ett forsøk som i stor grad ender ut i å kommentere regler, underbemanning og kultur.
- Tester som benyttes i forbindelse med rekruttering for arbeidslivet er forskjelligartet, de viser noe sprikende innhold.
- Sitater fra mektige kjente personer har vært referert til, for å vise lederkrav, men spriker som buskene hjemme i hagen.

- Når studentene på skipsførerstudiet skal beskrive tiltak til reduserte grunnstøtinger ender også disse i fellen med tekniske løsninger.
- Fokus på tretthet er ett lite bidrag, men målet må i stedet være bedre oppmerksomhet.

Nei det er ikke lett.

Best beskrives menneskets forskjellige sider i psykologien, sporten og i kjærlighetsromaner. Her blir enkeltindivider og kroppsdeler brettet ut i all sin fortrefelighet.

Se og Hør har gjort mange slike stunt. Men avstanden fra kjendisjournalistiken til arbeidslivet og vaktjeneste om bord i skip er stor. Utdanningen må ta mer grep.

Hvordan kan så det menneskelige element gjøres mer konkret, målbart og anvendelig til rettleiding og vurdering for arbeidslivet om bord??

Hvordan få det målbart inn i arbeidet fra undersøkelseskommisjoner og sjøforklaringer??

Hvor og hvordan skal det inn i utdanningen for å redusere grunnstøtinger og andre ulykker??

Hvordan tilnærme seg saken hvor mennesket sitter omgitt av all avansert teknikk i kontrollrom og på bro??

Fokus på tretthet er i utgangspunktet negativt, og tiltak rundt tretthet gir liten effekt.

I stedet må vi ha fokus på noe som er positivt, nemlig oppmerksomhet. Oppmerksomhet, tiltak som styrker oppmerksomheten og forhold som reduserer oppmerksomhet må være konkret med i opplæringen.

Vi må ha debatt, opplæring og testing av studenter rundt dette tema. Temaet oppmerksomhet må konkret listes i pensum, i dag er det fraværende. Slenges spørs-

målet løst ut i en maritim klasse er det like mange svar om blomster og damer, som andre forhold.

Ser vi til industri, flygere og beredskapspersonell så drives lederopplæring ved: Øvelser, simulatorer, case studier, Computer based training (cbt) og ved ledelsesfaget. Ser vi til vår situasjon så må også vi spille mer aktivt på disse mulighetene. Simulatorene må sterkere inn ved opplæring og testing av maritime studenter. Vi har teknikken men unnlater å bygge opp mennesket.

For å skape en endring og oppbygging av det menneskelige element er det to veier å gå, enten ved spesielle kurs, eller å benytte ledelsesfaget sammen med simulatorene.

Skal vi gå konkret inn på ledelsesfaget er følgende å drøfte videre:

1. Benytt faget ledelse mer anvendt på arbeidsoppgaver og ved simulatorer, samt øk timetallet noe. Vi har godkjente rammeplaner for fagskolen hvor ledelsesfaget avviker fra modellkursene.
2. Brigade resource management (BRM) må inn som en del av ledelsesfaget for alle navigatører.
3. Oppmerksomhet og forhold som styrker/ reduserer oppmerksomhet må inn i planen.
4. Studentene må i større grad testes på varierte elektroniske – simulatoroppgaver enn med gamle stjerner. Derved kan ledelsesfaget bli en del av testen på brosimulatoren.
5. Ledelsesfaget er i dag en undervurdert resurs som sammen med BRM og simulatorene kan gjøres målbart. Derved kan oppmerksomhet bli en del av testen.
6. Høyskolene burde også vært mer synlig i faget.

På grunn av mye forvirring og lite opplysning om "Loss of License" Tar vi med en artikkel fra nr 1-04 en gang til. I følge artikkelforfatteren, har det ikke vært forandringer siden den gang.

LOSS of LICENCE

Hvilke rettigheter har jeg som sjømann?

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

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

HVEM kan få utbetalt erstatning for tap av helseattest?

Sjømann som kan dokumentere:

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

HVA er eksempler på ERSTATNINGSMESSIG SKADE?

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

- invalidiserende isjas og lumbago
- OG MANGE ANDRE SYKDOMMER

HVA er IKKE ERSTATNINGS-MESSIG SKADE eller SYKDOM?

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

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

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

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

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

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

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

NEDTRAPPING av erstatning ved økende alder er som følger:

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

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

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

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

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

UFØREPENSJON + SJØMANNSPENSJON

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

UFØREPENSJON + FULLJOBBS PÅ LAND:

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

KOMPLISERTE TING

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

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

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

Hilsen fra Emmie på Møkster





Her er Scandinavian Star på slep til Lysekil.
Foto: Ingvar Brynfors.

Er menneskeliv mindre verdt på sjøen?

Scandinavian Star-saken er selve skrekkeksempelen på den norske påtalemyndighetens grenseløse arroganse. Anført av Riksadvokat Tor-Aksel Busch finner den ingen grunn til å gjenåpne etterforskningsarbeidet, dette til tross for at den utpekte danske "gjerningsmannen" etter de foreliggende bevis umulig kan ha stått bak brannen som kostet 159 mennesker livet. De beviser vi sitter med, peker klart i retning av at brannstiftelsene har vært motivert av en større forsikrings- og skattesvindl.

Spørsmålet som melder seg er, hvorfor ser de ansvarlige myndigheter seg ikke tjent med å renske den uskyldige dansken, og etterforske de mange beviser og indisier, som nettopp tilsier at saken dreier seg om forsikrings- og skattesvindl?

Etter en gjennomgang av materiale som er tilgjengelig, tyder det aller meste på at Oslo-politiet under etterforskningsarbeidet som løp fra april 1990 og frem til saken ble formelt henlagt den 12. mars 1991, fattet flere avgjørende feilvalg. Dette faktum, har den norske påtalemyndighet søkt å holde skjult fra offentlighetens lys frem til dags dato.

Kan det virkelig stemme at en høyt betrodd embetsmann som Riksadvokaten, ville fatte vedtak, som på helt uforsvarlig grunnlag henlegger eller hindrer gjenopptakelse av straffesaken?

Dokumentasjon de etterlatte sitter med, viser med all tydelighet at etterforskningsarbeidet led av så alvorlige mangler, at det skulle være en selvfølge at Riksadvokaten tok initiativet til en fornyet og grundig gjennomgang av saken. I stedet har det vært påtalemyndighetens mantra, at det "foreligger ingen nye opplysninger i saken".

Det er direkte sjokkerende å måtte konstatere at Riksadvokaten som landets øverste påtalemyndighet søker "nye opp-

lysninger" all den stund det er åpenbart at det allerede foreliggende bevismateriale ikke er vurdert på en tilnærmet forsvarlig måte. For å dekke egne feil og mangler har man derfor fra myndighetenes side valgt å la den uskyldige danske mannen som selv omkom i brannen, ha mistanken hengende over seg, med den enorme belastning dette har medført for hans etterlatte kone og barn.

Det skal videre påpekes at det finnes en rekke opplysninger og beviser som er interessante og som danner et helhetsbilde. Brannene ombord må nødvendigvis vært nitidig planlagt og profesjonelt gjennomført av flere gjerningspersoner med svært god kjennskap til skipets beskaffenhet. Det vises i denne forbindelse til de foregående artiklene som er trykt i Dråpen om denne saken.

Disse opplysningene og bevisene vil etter alle solemerker muliggjøre en oppklaring av straffesaken. Dette til tross, svarer Riksadvokaten med henleggelse. Siden henleggelsen har de etterlatte begjært straffesaken gjenopptatt ved tre ulike anledninger. Samtlige begjæringer har blitt avvist. Minst en av disse avvisningsvedtakene er det grunn til å rope et rørende varsku over.

Av ovennevnte grunner har vi derfor engasjert Advokatfirmaet Reikerås til å foreta en grundig gjennomgang av

saken. Hvorvidt dette arbeidet munner ut i en ny begjæring om gjenopptakelse av straffesaken, eller om det skal tas ut stevning mot staten gjenstår å se.

Det er vanskelig å forestille seg, at myndighetene ville vært like lemfeldig i sin omgang med bevismaterialet dersom en bygning på landjorden hadde blitt satt i Brann med tilsvarende tap av menneskeliv. Det minnes om at 26 barn i alderen 1 måned til 16 år, og 133 voksne omkom i mordbrannen.

La det imidlertid være krystallklart, selv om den norske påtalemyndighet inntil videre tilsynelatende har stilt seg mer eller mindre likegyldig til oppklaringen av saken, og at tusener av etterlatte må leve med kunnskapen om at gjerningspersonene bak drapene på deres kjære stadig går løs, verken kan eller vil vi gi opp kampen for en oppklaring av den mest omfattende drapsaken til sjøs i nyere europeisk sjøfartshistorie.

Vi anmoder enhver leser som har informasjon av betydning for saken om vennligst å ta kontakt med FFFS.

Terje Bergsvåg

E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

*FFFS ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer*



DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENT

Fellesforbundet For Sjøfolk
Tollbodallmenningen 1B
5004 BERGEN

Deres ref

Vår ref
200700784-/SEB

Dato
// .05.2007

Pensjonsrettigheter for sjøfolk

Vi viser til e-post sendt Arbeids- og inkluderingsdepartementet 6. februar 2007 via Nærings- og handelsdepartementet, der dere tar opp ulike forhold rundt sjømannspensjonen. Vi kan gi en generell orientering om sjømannspensjonen.

Pensjonstrygden for sjømenn er en lovfestet og pliktig pensjonsordning etablert i 1948. Opprinnelig var trygden en pensjonsordning med alderspensjoner fra fylte 60 år som løp livet ut, og med enkepensjon, barnpensjon og uførestønad. Behovet for særlige regler for pensjonering av sjøfolk har endret seg vesentlig etter den tid, og i løpet av årene som er gått er pensjonstrygden tilpasset dagens folketrygd. Den ble lagt om til en førtids alderspensjon (fra 60 til 70, senere 67 år) i forbindelse med at folketrygden ble innført fra i 1967. Det ble bestemt at ordningen ikke skal gi etterlattepensjon og heller ikke ytelser ved uførhet, som skal dekkes av folketrygden. Etter en overgangsordning skulle den delen av sjømannspensjonen som ble beregnet av fartstid før folketrygden trådte i kraft, 1. januar 1967, fortsatt løpe livet ut, men pensjonssatsene var lavere enn de ordinære satsene fra 60 år. Slike "overgangspensjoner" ble således stadig mindre viktig etter som opptjeningen av fartstid før 1967 minket for nye årskull.

Sjømannspensjonen er vurdert flere ganger siden 1948. Blant annet ble den gjennomgått og vurdert av et offentlig utvalg som avga innstilling i 1999 (NOU 1999: 6). Utvalget, der bl.a. sjømennenes organisasjoner spilte en sentral rolle, ønsket blant annet å prioritere høyere pensjon til sjømenn som har lang fartstid og som står i yrket fram til pensjonsalderen, 60 år.

Postadresse
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Grubbegata 6

Telefon
22 24 90 90
Org no.
983 887 457

Pensjonsavdelingen
Telefaks
22 24 27 65

Saksbehandler
Sara Bruvoll
22 24 83 17

Stortinget fulgte i 2000 enstemmig opp de fleste av utvalgets forslag, jf. Ot.prp. nr. 20 (1999-2000) og Innst. O. nr. 73 (1999-2000). Endringene fikk virkning fra 1. januar 2001 og innebar en omfordeling til fordel for sjøfolk som hadde fortsatt i yrket fram mot pensjonsalderen gjennom å innføre et tidsbegrenset inntektsprøvd tillegg til pensjonen. Samtidig ble overgangsordningen med pensjoner livet ut for fartstid opptjent før 1967 avviklet. Disse pensjonene var etter hvert blitt svært lave, og ville ikke bidra vesentlig til livsoppholdet for nye tilfeller. I proposisjonen ble det vist til at en person som fylte 60 år i 2000, maksimalt kunne oppnå en pensjon etter overgangsordningen på 204 kroner per måned, forutsatt at han hadde opptjent sammenhengende fartstid som underordnet fra fylte 15 år til utgangen av 1966. Maksimumsbeløpet reduseres med 17 kroner per fødselsår etter 1940. De som allerede hadde pensjon etter 67 år da endringene trådte i kraft 1. januar 2001, fikk beholde den.

Finansieringen av sjømannspensjonene skjer gjennom et utlikningsprinsipp. Det vil si at de årlige pensjonsutgiftene dekkes løpende gjennom avgift på arbeidstakere og rederier, avkastning fra trygdens grunnfond og tilskudd fra staten. Pensjonstrygden for sjømenn er således en solidarisk pensjonsordning, der seilende sjømenn i prinsippet skal betale for pensjonen til de som er sjømannspensjonister. Staten en garantist for pensjonene og yter betydelig tilskudd, da inntektene fra avgifter og fondsavkastning for tiden ikke på langt nær er store nok til å dekke pensjonsforpliktelsene.

Det er for øvrig vanlig i tjenstepensjonsordninger (og i folketrygden) at medlemmene betaler premie eller avgift også etter at de har oppnådd full pensjonsopptjening. Det er ellers viktig å være oppmerksom at sjømannspensjonen beregnes etter ulike satser alt etter om vedkommende har opptjent fartstid som overordnet eller som underordnet før og etter mai 1993. Har vedkommende mer enn 360 farts måneder, regnes pensjonen på grunnlag av de månedene som gir størst pensjon.

Sjømenn som har mer enn 36, men færre enn 150 pensjonsgivende farts måneder ved pensjonsalderen, kan få tilbakebetalt avgift så fram han eller hun ikke mottar uføreytelser, rehabiliteringspenger eller attføringspenger for hel uførhet eller avtalefestet pensjon. Avgiften som tilbakebetales, skal svare til 2/3 av ett års alderspensjon på grunnlag av de pensjonsgivende farts månedene vedkommende har opptjent. Som nevnt finansieres pensjonstrygden gjennom et utlikningsprinsipp og staten dekker underskuddet som følge av at ordningen for tiden har større utgifter enn inntekter. Det er dermed ikke tilfelle at staten stikker av med renter som anført i e-posten. Staten bidrar derimot vesentlig til finansiering av ytelsene pensjonstrygden utbetaler.

Sjømannspensjonene samordnes med andre samordningspliktige pensjoner og trygder, dels gjennom samordningsloven, dels gjennom bestemmelser i lov om pensjonstrygd for sjømenn. Någjeldende regler om samordning med uførepensjon fra folketrygden ble innført i 1975, og de går ut på at sjømannspensjonen faller bort når pensjonisten har uførepensjon for hel uførhet. Er uførepensjon gradert, faller sjømannspensjonen delvis

bort. Det gjelder tilvarende regler i forhold til bl.a. attføringspenger, rehabiliteringspenger og tidsbegrenset uførestønad fra folketrygden, og avtalefestet pensjon (AFP).

Vi vil for øvrig opplyse om at hele pensjonssystemet i Norge for tiden er under vurdering. Stortinget har nylig behandlet St.meld. nr. 5 (2006-2007) og vedtatt at det i framtiden skal opptjenes alderspensjon i folketrygden for alle år med arbeidsinntekt, mot i dag maksimalt 40 år. Den enkelte skal gis mulighet til å gå av med alderspensjon i folketrygden fra 62 år, samtidig som det skal være mulig å kombinere pensjon med arbeidsinntekt uten at pensjonen blir avkortet.

Pensjonsreformen medfører at hele pensjonssystemet i Norge må gjennomgås og tilpasses ny alderspensjon i folketrygden. Dette gjelder bl.a. tidligpensjonsordninger som avtalefestet pensjon (AFP) og de lovfestede tidligpensjonsordningene for spesielle yrkesgrupper. Hvordan disse pensjonsordningene skal tilpasses en ny fleksibel folketrygd, skal utredes nærmere i det fortsatte arbeidet med pensjonsreformen.

Med hilsen


Lars R. Bærøe (e.f.)
avdelingsdirektør


Sara Bruvoll
rådgiver

Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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

	Itle	Sporter	Retn.	Pron	Land	Trekk	Tre	Init.	Belegg	Init.	Skaden	Gnist	Leker	Graf.	Ålete	Gifte
ORD SPRÅK	Sted			Ytre				Naske	Like							
Ø		Innbo	Lage		Bil	Sjø		Sønn	Like	Fisk		Leq.del			Grise	
Vosse				Sa				Navn	Tabu				By			
Init.		Sint					Snur		Init.			Rete				Koss
ORD		Land		Drikk												Koss
Vosse			Ev		Drikk			Smile				Skål			Sted	
			Ytre		Stund		Incest		Keiser	Rose			Lege			
Navn					Lense				Keiser	Rose			Lege			Init.
	Navn								Lager					Korn		Imot
Merk		Uheier			Fri			Ille	Ark				Konge			
Måne	Jar					Dyr								Init.		
	Navn			Fork											Retn.	
Skap				Film					Mynt						Koss	By
									Ese							Ry
Gp			Kons.	Lagv		Dee		Init.	Utry		Kons	Skip		Ordne		
Init.	Ukn			Person												
				Vokal										Dåd		Kons.
																EHD

Kryssordforfatter: Evald H. Dahl

Riktig svar sendes innen 01.09.07 til: FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
 Vinnere forrige nummer: Sonja Sundbak, Ulset og Magnhild Korsmo, Sortland

*FFFS ønsker alle sine lesere en
 riktig god sommer*



INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg

i..... Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

VED FEIL ELLER
ENDRINGER I NAVN ELLER
ADRESSE
VENNLIGST
INFORMER AVSENDER OM DETTE

B



FF

FS

Bensindrevne gresskutter

21 cm kuttebredde 38 cm
4,6 kg for 1980,-

kun **995,-**

100
stk

Gresskutter
28 cm de lux
levrt med galthode + ståblad
med 4 terner. For 2.700,-

kun **1390,-**

MOE KAPPSAG

Rette kutt 80x270 mm. for 3100,-

kun **1290,-**

NYHET! 100 STK. ARBEIDSBORD
Passer til kappsag, kontursag etc. For 2300,-
kun **800,-**

60
stk
Perles sveitsisk
kvalitetsdrill
1050W m/16mm chuch trinns
m/verer og slag. For 2300,-

KUN 1290,-



TALON 16" KJEDESAG B&D 14" KJEDESAG
De Lux. 1800 W for 1690,- 1600 W for 1490,-

KUN 795,- KUN 595,-

Kjøttkvern

elektrisk 860 W.

Kapasitet 120 kg/timen **KUN 2900,-**

AVSUG m/støvsekk

1 HK ka 1000 m3/time.

Vekt 20 kg. Kan også brukes
uten sekk for avtrekk.

KUN 995,-

TREDREIEBENK de lux

Proffen for den viderekomme.
900 mm dreielengde. Vangen i høvel
steperen. Kan dreie skaller opp til 45
cm diam. 10 hastigheter 500-2000
o/min. Motor 3/4 HK avgitt. 1 fas.
Vekt 86 kg. Levrt m/stativ. 550W.

**JUBELPRIS
2490,-**

8 stk.
Dreierjernet **270,-** Planskive **100,-** Skålchuchs **995,-**
Kopieringsanlegg **KUN KR 1000,-**

9" Vinkelsliper 2000W

levrt med diamantblad.

For 1980,- **KUN 695,-**

Enhånds vinkelsliper

600W de lux 115mm

Levrt m/ diamantblad. **KUN 398,-**

10 stk. KUTTSKIVER jern eller stein KR 150,-

VANNPUMPE

Trykktank i stål m/gummiblære som
minsker risiko for dårlig vann og
korrosjon. Tilkobling for 1" rør.

Motor 5 A = 1050 W. Avgitt effekt 375 W.
Maks kapasitet 3800 l/t. Veil 1785,-

KUN 995,-

De Luxe modell

Vannpumpe med rustri,
underliggende tank

kun 1.390,-

INVERTER 160

A 10-160 - A: for elektrode 1, 6-3,25 mm.

Vekt 10 kg. Levrt m/sveisekabler.

For kr. 3.900,-

Kun 2490,-

STRØM- AGGREGATER

Mod. SPG 950,
Leverer 720W For 1990,-

KUN 995,-

Mod. 2500,
Leverer 2400W For 4900,-

KUN 1990,-

Mod. 2700 de lux,
Leverer 2500W For kr. 6900,-

KUN 3500,-

Diesel aggregat
Leverer 3Kw For 9800,-

KUN 5900,-

Diesel aggregat mod. SDG 5500
Leverer 4,2Kw For 11900,-

KUN 7900,-

STASJONÆR SIRKELSAG

Motor 2 HP. Kutttybde 78 mm. Vekt 16 kg

Kun 1595,-

Nyhët! De lux modell.

Profesjonell utførelse
m/stativ og sideplater. **Kun 1980,-**

HM BLAD 290,-

DYKKPUMPE for lenseoppgaver,

Navigator 4000

1/16" 7000

1/16" 1390,-

Dykkpumpe 750W JH750 12000 l/t.

Maks høyde 11m. **KUN 995,-**

Dykkpumpe for skiftvann JHS50 12000 l/t.

Maks høyde 6m. **KUN 1000,-**

VI TØMMER LAGERET FOR FORNYELSE!

Ordre telefon 55 23 60 60 / Nettbutikk: www.moeco.no

BENKBOREMASKIN

12 hastigheter 400W 180-2740 o/min

16 mm chuchts vekt 50 kg.

KNALLTILBUD! 1.490,-

BENKBOREMASKIN

De lux modell 12 hastigheter.

600W, 16mm chuchts

vekt 61 kg. **kun 1890,-**

SØYLEBOREMASKIN

25 mm borekapasitet. 1000 W.

Total høyde 1,635 mm. **kun 2990,-**

MASKINBRUSKIKKE

Borsett til benkboremaskin

m/kon 2 14,5-23 mm

kr 150,- KUN 490,-

VEDKLØYVER

De lux modell

hele 7 tonn kraft 52 cm

(Den beste vi har prøvet)

for kr. 5.300,-

KUN 2.590,-

BENSINDREVET MOTORSAG

32 cm 14" trinsesverd

for 1980,-

kun 1.190,-

JUBELPRIS ±50%

De lux modell. 42 cm.

35 cm trinsesverd for 3.200,-

kun 1.590,-

NYHET! MIG 150DP

Turbo viftekjølt.

Effekt 25 - 150 Amp. 6 strømninstillinger. Trinns

innstilling av trådmating. Kan anvendes med 0,7 kg.

og 5 kg. trådpole. Leveres med røttråd og maske.

Kan også anvendes med gass

JUBELPRIS KUN 1.990,-

Kompl. utstyr for sveising med gass **kr. 500,-**

METALLDREIEBENK MED MATING

Dreieløp 400 mm. Spindelhøyde 125 mm.

1fas. 6 hnd. Vekt 130 kg. LEVET MED STATIV

KUN 7.980,-

SPONAVSUG

750 W. 800 m³/timen. 1 fas 30 kg

1.590,-

2 HK. 1-fas. Sugekap. 1650 m³/time.

Vekt 53 kg

2.590,-

KABELTROMMEL

Godkjent for utendørsbruk

Gummikabel 50 mtr. For 995 **KUN 398,-**

Kabeltrommel 25mtr. for 680,-

KUN 298,-

ELEKTRISK VINSJ

Kapasitet 100/200 kg 500 W

motor 3 mm wire 11 mtr.

Hastighet 11 m/min. For 1590,-

KUN 695,-

Kapasitet 200/400 kg. **KUN 995,-**

Kapasitet 300/600 kg. 1300W **KUN 1250,-**

Kapasitet 400/800 kg. **KUN 1980,-**

Kapasitet 800 kg. m/et. lepekatt. **KUN 3000,-**

STASJONÆR BÅND OG DISCSLIPER

De lux modell

Båndstørrelse 100x915

Slipetallken 150mm. MOTOR

400W 1 fas. Vekt 17 kg.

KUN 895,-

Gulvmodell

Båndstørrelse 150x1200mm.

Slipermodell 250 mtr. Motor 800W.

Levrt med gulvstativ for kr. 2980,-

KUN kr. 1990,-

BÅNDSAG. EKSTRA STABIL BORDMODELL

Maks skjærehøyde 180 mm. Maks skjærebredde 300 mm

Motor 3/4 HK. Vekt ca 70 kg. Levrt med antlegg.

KUN 2.990,-

Gulvstativ kr. 300,-

BATTERILADER

BATTERILADER 20 A

for 12V og 24V med boost

for kr. 995,- **KUN 590,-**

BATTERILADER 30 A

for 12V og 24V med boost

for kr. 1580,- **KUN 790,-**

POLERMASKIN

1200W hastighet 600-3000 o/min.

Levrt i kuffert med tallerken

180mm polerhette og svamp.

Introduksjonspris

For kr. 2890,- **KUN 995,-**

Pallejekk

Kapasitet 2000 kg, lengde 1100mm

Bredde 550mm, farge blå

KAMPANJEPRIS

KUN 2500,-

VIKING SLIPESTEIN m/antlegg

Våtslipestein 250mm

Smergelskive 115mm

For 1980,-

KUN 1290,-



KOMPRESSORER

Utstyrt med reduksjonsventil. Alle
modeller kobler ut på maksimetrykk
og kobler aut. inn på 7-8 kg. når
trykket reduseres.

Type 173/8/24, 1-faset,

173 ltr/min. Maksimetrykk 8 bar,

24 ltr. tank. m/hjul

kun 995,-

Type 280/8/24, 1-faset,

280 ltr/min. Maksimetrykk 8 kg,

24 ltr. tank. m/hjul

kun 1.490,-

Type 400/8/50, 1-faset, 400 ltr/min.

Maksimetrykk 9,5 kg. 50 ltr. tank

2-sylindret. Med hjul. For kr. 4980,-

kun 2.490,-

Type 400/8/90, 1-faset, 400 ltr/min.

90 ltr. tank, 2-sylindret pumpe.

Med hjul. For kr. 5800,-

kun 3.490,-

Dykkhammer opp til 50 mm.

For kr. 1590,-

kun 995,-

Krampepistol

for møbelstopping

kun 595,-

Spikerpistol opp til 90 mm.

For kr. 3500,-

kun 1.290,-

UTSTYRSETT KOMPRESSOR

bestående av sprøyepistol,

strålepistol, luftfyller for hjul,

blåsepistol, spiralslange.

kun 280,-

10 mtr. slange med koplinger kun 180,-



KJETTINGTALJE

M/sikkerhetsklemme. 3 løftehøyder.

1 tonns kap. **KUN 590,-**

2 tonns kap. **KUN 790,-**

3 tonns kap. **KUN 890,-**

10" KJOTTBÅNDSAG

For kjøttgaging og kjøttkverning. Maks skjæred-

menisjoner. Bredde maks 250 mm. Høyde maks

254 mm. Motor 1 HK 1-fas. Vekt 58 kg. Levrt

m/kjøttkvern

KUN 2990,-

10" KJOTTBÅNDSAG DELUXEMODELL

Konstruert for et større bruk. For 7.990,-

KUN 3990,-

CAPITAL 10" plan & Tykkelseshovel

3 HK motor. For 11.900,-

KUN 5500,-

Jeg bestiller herved for

OMGÅENDE LEVERING

_____ til kr. _____

Navn: _____

Adr.: _____

Postnr./-sted: _____

Telefon: _____

FRAKTFRI LEVERING

KUN KR 100,- for ekspedering pr ordre.

Ved eventuell retur betaler kjøper returfrakt.

Kupongen sendes til:

Moe & Co

Spesialforretning midt i gágeten

Strandgaten 71 - 5004 BERGEN

Telefon 55 23 60 60

Telefax 55 23 60 69 - www.moeco.no



www.netshop.no
www.netshoposlo.no

GARMIN.

Varenr: 23536

En sann reiseleder!

Nuvi 660 GPS for bil kommer med ferdig innlastet Europa kart og mulighet for nedlasting av fotoboksvarsling!

Nuvi 660 Europa med Widescreen og Bluetooth vil også virke som handsfree i bilen. Den har MP3-spiller, bildevisning, valutakalkulator, omregning av måleenheter, verdensklodde, og TMC trafikk-mottaker inkludert. Best i test i bladet Hjemme PC, best i test i bladet Lyd&Bilde, og terningkast 6 i VG!

4.450,-^{inkl.mva}



forbruker.no
best i test

Jensen SCANDINAVIA

Supert bilde - hvor du vill!

Jensen MediaLink 7500 er en Slot-in barbar DVD-spiller med 7" skjerm som du kan bruke hvor du vill! I bilen, i båten, på flytta osv. Innebygd kortleser og USB port. Best i test på forbruker.no

Varenr: 22604

1.995,-^{inkl.mva}



GARMIN.

Fantastisk fargeskjerm

GPSMAP 178C har intern antenne, norsk meny, 4,5" farge LCD skjerm, leveres med 50/200KHz utvendig hekk svinger, Justerbar hurtig brakett. Meget brukervennlig.

Varenr: 20653

4.995,-^{inkl.mva}



Panasonic

Elegant og stilren 42" plasma-TV

TH-42PV70E 42" Plasma HDTV i helt sort design som rommer avansert bilde-teknikk. Den er utstyrt med siste G10-skjermen. 16:9, 1024x768 oppløsning, 10000:1 kontrastforhold og 2xHDMI.

Varenr: 25344

11.895,-^{inkl.mva}



Et sikkert valg!

iPod nano 8GB har plass til hele 8 GB, noe som utgjør ca. 2000 sanger. Firewire, USB 1.1, USB 2.0 High Speed. 1.5" LCD-skjerm og batteri-kapasitet på 14 timer.

Varenr: 23137

1.995,-^{inkl.mva}



NOKIA

Verdens ræste mobiltelefon?

N95 Mobiltelefon har alt du trenger: GPS-enhet, fotostudio, mobil disk, Internett. En multimediatamaskin med 3.5G, WLAN, firebånds GSM og WCDMA. Terningkast 5 på amobil.no.

Varenr: 25279

5.995,-^{inkl.mva}



Canon

Imponerende bilde-kvalitet

IXUS 70 nordisk digital-kamera har 7.1 Megapiksler oppløsning, 3x optisk zoom, 2.5" LCD skjerm, USB 2.0 tilkobling, og videofunksjon!

Varenr: 25072

2.195,-^{inkl.mva}

Vi leverer over hele Norge!

Om du ønsker det kan du også hente varene dine selv - både i Oslo og Sandefjord.

Oslo

Hentelager med showroom - Stansveien 27, 0976 Oslo
Åpningstider - 10-19 alle hverdager, 10-16 lørdag
Du finner oss rett ved Østre Aker ved avkjøringen til Grorud stasjon.
Bestill på www.netshoposlo.no eller på tlf. 22 80 30 30

Sandefjord

Hentelager på Søndre Kullerød 6, 3249 Sandefjord
Åpningstider - 8-16 alle hverdager
Du finner oss ved avkjøringen til Torp flyplass.
Bestill på www.netshop.no eller på tlf. 33 42 22 00