

# DRÅPEN

FF

FS

NR. 2 • 2008 • 7. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



Hjemmeflåten  
1940-1945

Wilh. Wilhelmsen  
flagger ut

Landsmøtet  
i FFFS



**FFFS HAR FLYTTET INN I NYE OG TRIVELIGE LOKALER.  
NY ADRESSE: EIDSVÅGBAKKEN 1, 5105 BERGEN**

# SIKKERHETSOPPLÆRING

## IKKE BARE OFFSHORE



NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

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

**NOSEFO Tau**  
Breivikveien 25, N-4120 Tau  
Tel.: +47 51 74 06 20  
E-mail.: tau@nosefo.no

**NOSEFO Bergen**  
Nedre Nøttvedt 16, N-5238 Rådal  
Tel.: +47 55 11 70 00  
E-mail: bergen@nosefo.no





# INNHold

Dråpen nummer 2 • 20. juni 2008



**Hjemmeflåten 1940-45 side 6**



**Brannen på MS Prinsesse Ragnhild side 14**



**Du er her side 23**



**Total solformørkelse i Norge i sommer side 40**

nr. 2 20. juni 2008 - 7. årgang

**Redaktør**

Leif R. Vervik

**Adresse:**

Eidsvågbakken 1  
5105 Bergen

**Telefon:**

55 25 97 00

**Telefax:**

55 25 97 03

**Mobil:**

90 89 70 73/41 65 62 92

**E-post:**

info@fffs.no

**Internett:**

www.fffs.no

**Forside:**

foto: Tamesis, Wilh. Wilhelmsen

**Trykk**

Økonomitrykk, Moss

<b>Leder</b>	side	4
<b>Bedriver norske bedrifter med bestiklinger...</b>	side	5
<b>Hjemmeflåten 1940-1945</b>	side	6-9
<b>Anerkjenner ikke egen ekspertise</b>	side	10
<b>Desverre, vi vil ikke hjelpe</b>	side	11
<b>Uro i medlemsmassen</b>	side	12
<b>Deltakelse i kurs</b>	side	13
<b>Brannen på MS Prinsesse Ragnhild</b>	side	14-18
<b>Wilh. Wilhelmsen flagger ut</b>	side	19
<b>Statens mennekerettighetsbrudd</b>	side	20-21
<b>Det blir hevdet av LO og regjeringen...</b>	side	22
<b>FFFS øker mest?</b>	side	27
<b>Landsmøtet for FFFS</b>	side	28-29
<b>Kommentarer om rettsaken om tvungen trekk</b>	side	30
<b>Leserbrev</b>	side	31-35
<b>Valgkampen er i gang</b>	side	36
<b>Du er her</b>	side	37
<b>Dykkernes kamp mot staten</b>	side	38-39
<b>Total solformørkelse i Norge i sommer</b>	side	40-41
<b>Kryssord</b>	side	44



Leif R. Vervik  
formann

## God sommer

Som dere kanskje har fått med dere, tapte vi saken mot NSF i Borgarting lagmannsrett. Dette var slett ikke overraskende, og vi har ikke mistet motet av den grunn. Tvert i mot så hadde vi forventet dette utfallet. Saken er nå anket til høyesterett. Vi er heller ikke særlig optimistiske om utfallet der. Saken går mest sannsynlig helt til den Europeiske Menneskerettighetsdomstolen (EMD) i Strasbourg. Der er vi ganske sikre på å nå frem med vårt synspunkt i forbindelse med tvangstrekket av kontingent i NIS registret. Det er lover for både den negative og den positive fagforbundstilhørigheten, og derfor er dette et viktig prinsipp. Om ikke vi klarer å stoppe tvangen i NIS området, kan LO innføre tvangstrekk innen alle områder. FFFS tror ikke på tvang og monopol, men på demokrati.

Som man kan se av forsiden av Dråpen så hadde vi behov for ekspansjon. Grunnen er at vi vokser og trenger større lokaler. Samtidig sparer vi en god del penger på leie sammenlignet med det vi måtte betale der vi var, der gikk nemlig leien opp med over 200 %. Vi har flyttet til lyse og oppgraderte lokaler i Eidsvåg fabrikker, ca 4 km fra Bergen sentrum. Med dette tror vi at vi har fått lokaler som vil være tjenelige langt inn i fremtiden.

Som sagt, vokser vi ganske fort, og bare hittil i år har vi fått ca 250 nye medlemmer. Fortsetter det på denne måten fremover, vil det ikke ta så veldig lang tid til vi har generell forhandlingsrett. Vi kan også øve sterkere press for å få innført Arbeidsmiljøloven til sjøs.

En annen ting vi tror vil hjelpe oss i den saken er en rettssak som kommer opp i Nedre Telemark Tingrett. Saken gjelder to av våre medlemmer som er oppsagt i Nye Kystlink. Oppsigelsen kommer ene og alene på grunn av alder. Dette er forbudt i følge Arbeidsmiljøloven, så vel som i Sjømannsloven. Likevel blir det praktisert ovenfor sjøfolk. FFFS ønsker likeverd med landansatte, derfor går vi til sak. Sjøfolk er ikke så galne at de trenger en egen lov.

En annen sak vi har oversendt Drammen Tingrett, er at et av våre medlemmer er usaklig oppsagt. Her er det snakk om oppreisning og erstatning for tapt arbeidsinntekt. Vi har også stevnet Secora as, for ulovlig å tilbakeholde lønn i ferietiden. Noe som selvsagt ikke er lovlig etter ferieloven, når man jobber i et 1-1 system. Dette gjelder alle ansatte i rederiet.

Vi har mer enn 50 saker til behandling til enhver tid her på kontoret. Dette mener vi er et signal om at de andre forbundene i lang tid har neglisjert medlemmene sine. Enkelte av sakene vi arbeider med har også blitt avvist i andre forbund tidligere, men vi har vunnet frem på vegne disse, som nå er våre medlemmer.

Vi vet at det er mange som ønsker å få høre litt om situasjonen, i forhold til forhandlingsrett. Til det er det bare å si at det går sakte fremover, men vi arbeider med saken og har ikke tenkt å gi oss. Til det er vi for sta. Med økende medlemstall kan ikke rederiene ignorere og overse oss i lengden, de ser at det snart er på tide å ta FFFS inn i det "gode" selskap. Så med din og andres hjelp skal vi klare dette også.

Så gjenstår det bare å ønske alle våre lesere og medlemmer en riktig god sommer.

Leif R. Vervik

# Bedriver norske bedrifter med bestikkelser av filippinske tjenestefolk?

Saken blir beskrevet uten spørsmålstejn i DN 19/20 april i år. Påstanden kommer i forbindelse med at sjefen for det norske treningscenteret Norwegian Training Center (NTC) i Manila, ville speede opp behandlingen av fortollede varer fra Norge.

Bestikkelser er en alvorlig forbrytelse, men det er egentlig ikke det vi vil fokusere på her, men det er påtakelig at det er norske redere som skal stå bak. Korrupsjon på de kanter av kloden er vi sjøfolk vant til, og har vært nødt til å forholde oss til i mange år. Visst er det alvorlig, men det er også en del av systemet.

Det som er viktig er det faktum at rederne bruker så mye penger på å utdanne filippinske sjøfolk i stedet for å bruke mer penger her hjemme til å rekruttere norsk ungdom for en karriere til sjøs. Det går nesten ikke en dag uten at man kan lese om syting og klaging over mangelen på norske sjøfolk.

I all anstendighet ber vi om at man bruker midlene litt annerledes. I stedet for å bruke pengene på bestikkelser, om så skjer, kunne pengene brukes helt lovlig i Norge for å tilrettelegge forholdene for å få flere norske sjøfolk.

Heldigvis har de fleste norske rederier fremdeles tilhold i "gamlelandet".

I følge DN har mer enn 70 000 filippinske sjøfolk fått etterutdannelse ved senteret, og siden 1993 har ca. 2100 mennesker fått sin maritime utdannelse her. Bare i 2006 ble det tatt inn 385 kadetter ved skolen. Dette kan ikke være helt gratis for de som står bak. Slik vi ser det må det være store penger å hente i å utdanne og ansette filippinere. Om det bare er profitt som ligger bak, er det ubehagelig når vi hele tiden hører klager over hvor vanskelig det er å få tak i norske sjøfolk.

Resepten er enkel, bruk mindre penger på NTC og litt mer på norske sjøfolk. Da tenker vi både på hyrer og seilingstid. Da kommer ungdommen, da blir yrket attraktivt og tilstrømmingen øker. Vi har ved flere anledninger hørt rederne si at de foretrekker norske sjøfolk, pga. at da sparer de penger på vedlikehold, liggetid på verksted og forsikringer.

Samtidig må næringen sørge for at norske sjøfolk ikke blir betraktet som annenrangs mennesker, slik som det er i dag. Hvorfor skal sjøfolk ha en annen lovgivning enn resten av

befolkningen? Er virkelig sjøfolk så vanskelige å ha med å gjøre at de må ha andre lover enn folk flest?

Bruk litt av pengene som brukes på Filipinene på lobbying og arbeid for rettferdighet for de seilende, en yrkesgruppe som alle er så avhengige av. Vis litt respekt for de som allerede er i yrket, samtidig som dere tenker på langsiktig rekruttering.

LRV



BIO-PROTECT 2

## en sikker vinner i kampen mot **DIESELDYR!**

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.



**Bruksområde:** Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje. Vi lagerfører flasker å 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner å 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale. Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.

**Dosering:** Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

**Eksempel:** En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel



Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61, E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no

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



«Under ild!  
Britiske bakkeangrepsfly av  
typen Beaufighter angriper en  
tysk konvoi utenfor norskekysten.»

Krigsseilerne som havnet mellom barken og veden

# – Hjemmeflåten 1940-1945

Norges mest betydningsfulle bidrag til de alliertes seier under Den andre verdenskrig ble gitt av handelsflåtens uteflåte. Sjøfolkene i uteflåten seilte for Norges frihet. De ga Norges mest verdifulle bidrag til de alliertes seier under Den andre verdenskrig. Det gjorde ikke hjemmeflåtenes sjøfolk. De seilte for det norske folks overlevelse, men måtte samtidig stå til tjeneste for den tyske okkupasjonsmakten. Sjøfolkene i hjemmeflåten ble derfor en lettere uglesett gruppe i etterkrigstiden. De fikk ingen heder og ble levnet liten ære. Lenge var dette de glemte krigsseilerne.

*Gunnar D. Hatlehol, Bergens Sjøfartsmuseum*

9. april 1940 invaderte Tyskland Norge. Denne første dagen sikret tyskerne seg kontrollen over de aller fleste av Norges havnebyer. Det store flertallet av de 240 lasteskip på over 500 brt. som befant seg i Norge denne dagen, falt dermed

straks i tyskernes hender. Tyskland var opptatt av å sikre seg en størst mulig del av Norges handelsflåte, og lyktes langt på vei med det, for skipene i Sør-Norge hadde få muligheter til å stikke seg vekk. Skipene i Nord-Norge ble iherdig jaktet på av Luftwaffe, som senket eller ødela 23 av dem. Bare 17 av handelsflåtens skip, som ikke allerede var rekvirert av

den norske marinen, klarte å komme seg ut av Norge og over til allierte land, der de senere kom i Nortraships tjeneste.

Kampene i Norge var over 10. juni 1940. Tilbake i landet var det en hjemmeflåte som bestod av 833 fartøyer over 100 brt. I tillegg hadde hjemmeflåten 2424 registreringspliktige småfartøyer, frakteskuter og fiskebåter på mellom 100 og 25 brt. Samlet sett var dette 40 % av den norske handelsflåten, men denne prosentandelen tok seg bare bra ut på papiret: Sannheten var at hjemmeflåten bare representerte 15 % av handelsflåtens samlede tonnasje. Det overveldende flertallet av de større norske skipene seilte for de allierte på verdenshavene.

Mange næringsveier i Norge lå brakk våren og sommeren 1940. Skipsfarten hjemme hadde nærmest stoppet helt opp. Arbeidsledigheten blant sjøfolk i Norge var derfor blitt ganske høy. Ikke bare

tyskerne, men også norsk næringsliv ønsket å få i gang samfunnsmaskineriet. Skipsfarten hjemme skulle på fote igjen, men hva slags skipsfart ville det bli? Tyskerne rekvirerte en anselig del av flåten for kortere eller lengre perioder. Totalt handlet det om 1158 skip, hvorav 331 av fartøyene over 100 brt. Faktisk truet tyskerne med å beslaglegge hele flåten, men dette ble avverget. Det som derimot skjedde var at både Rederforbundet og sjømannsorganisasjonene ble nazifisert.

I innenriksfarten spilte kystrutene en avgjørende betydning i opprettholdelsen av forsyningstjenesten og vanlig samferdsel, særlig i Nord-Norge. Men Tysklands okkupasjon av Norge betydde at hjemmeflåten bare kunne være i utenriksfart på tyskkontrollerte og nøytrale land. De alliertes herredømme på havene betydde fra første stund at seilingsområdet måtte bli temmelig snevert. Hjemmeflåten gikk derfor bare i utenriksfart til Tyskland og Nederland, men dels også til Danmark og Sverige. I årene 1940 og 1941 gikk det dessuten skip til Svalbard for å frakte kull. Her hadde skipene den beste muligheten til å stikke av til Storbritannia, noe tyskerne var fullt klar over. Okkupantene truet derfor med represalier mot mannskapenes familier dersom sjøfolkene

frivillig ble med skipene vestover til andre land.

Avskåret som Norge nå var blitt fra mesteparten av de utenlandske vareleveransene, forpliktet Tyskland seg til å forsyne Norge med livsnødvendig salt og brødkorn. Baksiden var at flåten som motytelse måtte levere fisk til Tyskland. Skipsfartsdirektoratet bestemte hvordan skipene skulle anvendes, vanligvis etter diktat fra tyskerne. På den måten kom hjemmeflåten like ofte til å tjene Tysklands behov som Norges. Rederienes ansvarsområde ble stort sett redusert til den praktiske og vanskelige oppgaven med å bemanne skipene.

Arbeidsledigheten blant sjøfolk i Norge forsvant helt utover høsten 1940, men fortsatt var man langt fra å få dekket hjemmeflåten mannskapsbehov. Under opplagsperioden hadde arbeidsledige sjøfolk tatt seg arbeid på land. Disse kom ofte ikke tilbake. I oktober 1940 rykket norske nazimyndigheter ut med tvangstiltak. Folk i skipsfarten, jordbruk, skogbruk og fiskeri fikk forbud mot å gå over i andre yrker. Møtte sjøfolkene ikke opp på arbeid, kunne de dessuten tvangssendes tilbake til skipet av politiet. Avmønstrede sjøfolk kunne også oppleve å bli hanket inn av politiet og tvangspå-

mønstrer andre skip. For virkelig å nagle sjøfolkene til sine arbeidsplasser ble rasjoneringskortene bare utdelt om bord på skipene.

Enten sjøfolkene tjenestegjorde frivillig eller ufrivillig i hjemmeflåten, levde de en utrivelig sjømannstilværelse. Hyren var dårlig, det samme var krigsrisikotillegget, særlig sammenlignet med deres danske kolleger. Lønnsforhandlingene viste seg nytteløse, for de tyske okkupasjonsmyndighetene motsatte seg lønnsøkninger med henvisning til ønsket om å holde prisene på et stabilt nivå. Til alt overmål økte faktisk prisene, slik at sjøfolkenes reallønn gikk ytterligere ned. Kostholdet om var også begredelig. Mest ille var det i Nord-Norge, noe som illustreres av brevet som kapteinen på D/S Transport skrev til rederiet under et opphold i Øksfjord:

*”Det blir dårlig med maten nu. Inne noe slags gryn, grønnsaker og naturligvis ikke poteter. Her er dårlig med fisk også, for der er ingen som fisker. I Tromsø var det bra med hvalpølse, men her vet jeg ikke hva jeg skal gi folkene.”*

Maten ble for øvrig skaffet på grunnlag av mannskapets rasjoneringskort. Nye folk som ble tatt om bord kunne mangle



En alvorlig og fattet gjeng fra D/S Log (August Kjerland, Bergen) tar et avbrekk fra krigen hos sjømannsprest C. Vogt-Svendsen i Hamburg.

rasjoneringskort eller ha kort som var nesten oppbrukte, og siden alle selvsagt måtte få mat, betydde det samtidig enda mindre mat på hver. Heller ikke her førte det frem å klage til okkupasjonsmyndighetene. Bare under opphold i utenlandske havner fikk sjøfolkene korte avbrekk fra matproblemene.

Men fremfor alt var hjemmeflåten Norges farligste og mest utsatte arbeidsplass. Trusselen mot hjemmeseilernes liv og helbred kom fra de allierte. Britiske fly, ubåter og overflateskip angrep skipstrafikken for å bryte okkupasjonsmaktens forsyningslinjer. For britene kunne det være vanskelig å skille mellom skip i norsk og tysk tjeneste. Ikke bare utenriksfarten, men også kystfarten og passasjerfarten ble hardt rammet av angrep. 172 skip i hjemmeflåten ble senket i løpet av okkupasjonsårene. Totalt omkom 692 mannskaper og 441 passasjerer som følge av krigshandlinger. Norske myndigheter anmodet britene om å skåne den hjemlige norske skipsfarten mest mulig, og restriksjoner for hvilke skip som kunne angripes ble innført av britene, men disse ble ikke alltid tatt hensyn til av de britiske flygerne som var på oppdrag langs norskekysten. På den måten kunne det forekomme senkninger av norske skip som var både unødven-

dige og uforståelige. Verst ble det fra og med sommeren 1944, da krigslykken for alvor hadde snudd seg i de alliertes favør. Bittert var det for sjøfolkene å vite at det var deres egen side som stod for angrepene.

Den tiden sjøfolkene tilbragte på land, ga dem ikke mye oppmuntring. Noen god avkobling fra sjøens påkjenninger kunne de se langt etter. Fritid ble det uansett lite av og fritidstilbudene var få. Bortsett fra Indremisjonens lesesaler og "Fiskarheimene" i enkelte byer, måtte sjøfolkene ta til takke med de samme adspredelsene som resten av sivilbefolkningen. Byene var ellers mørke og utrivelige; om natten var det dessuten portforbud. De kunne alltid gå på kinoer, hvor filmene var få, eller restauranter, der rasjoneringskortene uansett bare ga lite og dårlig mat. Ute på byen unnslopp de aldri tyskernes overvåkende blikk. Tilbake på skipene befant det seg til en hver tid en tredjedel av mannskapet. De ble pålagt å være der og måtte "om natten være påkledd og klar til øyeblikkelig innsats." Dette inngikk i tyskernes forsøk på å forhindre sabotasjeaksjoner mot skipene.

Triveligere var det heller ikke i utlandet. I byer som Hamburg fikk de dessuten krigen enda mer inn på livet. Jevnlige

bombeangrep gjorde det til tider rent livsfarlig å oppholde seg der. Sjømannskirken i Hamburg ble til slutt helt utbombet. Tyskland var en annen verden. Andre regler gjaldt. Sjøfolkene måtte passe seg for hva de sa og gjorde dersom de var på land, noe de fikk en påminnelse om allerede i 1940. Da ble en maskinsjef på D/S Vesta dømt til 1 1/2 års fengsel for å ha omtalt Adolf Hitler i fornærmende ordelag på en restaurant i Emden.

I siste halvdel av 1800-tallet hadde det vært et stort problem i handelsflåten at sjøfolk rømte. Den gang hadde dårlig vedlikehold, dårlig lønn, dårlig kosthold, manglende rettigheter og dårlig sikkerhet fått sjøfolkene til å flykte fra skipene. I krigsårene gjentok historien seg: Sjøfolkene fikk nok. Rømming ble på ny et fenomen. Årsakene var mange av de samme som 50-60 år tidligere, men farene ved å være til sjøs veide avgjort tyngst. Direkte flukt var stort sett sjøfolkens eneste mulighet til å komme seg unna hjemmeflåten. I de aller fleste havner langs kysten forekom det at sjøfolk så sitt snitt til å rømme. Tallrike sjøfolk hoppet også over bord og svømte i land så snart skipet passerte svenske havner, særlig i Lysekil-området. Men det var stort sett yngre sjøfolk som valgte



*Og fienden er der. . . Norske skip ved kai i Kirkenes. Et tysk marinefartøy ligger like ved. Etter at Sovjetunionen kom med i krigen 22. juni 1941 kom også sovjetiske fly og ubåter til å bli en trussel mot skipene i hjemmeflåten.*





*Skip i hjemmeflåten samlet utenfor en norsk havn. Bildet er tatt fra et britisk fly.*

flukten; de eldre hadde gjerne familie- messige og økonomiske forpliktelser. Alle måtte de forholde seg til tyskernes trusler om fengselsstraff og dødsstraff for rømningsforsøk fra skip.

Denne bokstavelige flukten fra sjømannsyrket gjorde mannskapsmangelen desto mer følbart. Faktisk hendte det ofte at skip ble liggende uvirksomme på grunn av denne mankoen. Bare et fåtalls førstereisgutter og faglærte meldte seg til tjeneste. Mer drastiske rekrutteringstiltak ble iverksatt, slik at man endte opp med mange nye mannskaper som viste seg lite egnet til sjømannsyrket. Til og med innsatt ble hentet ut fra fengslene og plassert om bord for å få skipene i fart igjen. Dette skapte til dels ulevelige forhold for den øvrige besetningen, for det ble rikelig med fyll, bråk, kriminalitet og herjinger. Vinteren 1944/45 var det blitt så umulig å skaffe folk til skipene at tyskerne begynte å bemanne dem selv. Også skip som fortsatte under norsk kommando fikk til dels tysk mannskap, noe som unektelig medførte språkproblemer. En hel del nordmenn i uteflåten ble tatt til fange av tyskerne på havene og sendt hjem til Norge etter en tid i fangeleirene. Disse måtte deretter seile i hjemmeflåten. Dette var kravet fra tyskerne, som hadde god oversikt over hjemkomne sjøfolk. Avhengige av en arbeidsinntekt og uten andre yrkesmuligheter, hadde sjøfolkene sjelden annet valg enn å føye seg for tyskernes vilje.

Innad i hjemmeflåten ble det derimot gjort motstand mot okkupasjonsmakten.

I lokal- og kystrutetrafikken var mange involvert i Englandsfarten og etterrettingsarbeid. Flyktninger og agenter ble fraktet til og fra Norge, og smuglet inn og ut av byene. Skipsbevegelser langs kysten ble rapportert til Storbritannia, selv om dette kunne føre til angrep som rammet sjøfolkene selv. Sabotasjehandlinger mot skip ble også gjennomført av sjømenn i motstandsbevegelsen. Sjøfolk i Tysklandsfart var sammen med Sjømannskirken i Hamburg med på å smugle brev og pakker til nordmenn i tyske fengsler og konsentrasjonsleirer. Kontakt med fangene ble samtidig formidlet tilbake til Norge.

Norske sjømannsprester i Hamburg ga sjøfolkene gode skussmål: "Tysklandsfarernes holdning burde ikke diskuteres. Vi hadde full tillit til den del av vår sjømannsstand som seilte 'på den andre siden'. Det var ingen grunn til å tro at de som seilte på denne siden av sperren var av et dårligere slag enn de som seilte på den andre siden. Og vårt lands forsyninger med korn for eksempel var avhengig av det som kom sørfra på norske skip. Tallrike samtaler med mannskaper og offiserer viste oss at saken var grundig gjennomtenkt ikke minst om det å seile på Tyskland var forenlig med god nasjonal holdning." Men etter krigen var ikke slike oppfatninger særlig vanlige. I stedet hersket ofte uvitenheten blant dem som mente noe om hjemmeseilerne.

Krigen splittet sjøfolkene og skapte to nye kategorier av dem. Dette skillet mellom uteseilere og hjemmeseilere levde

videre etter freden i 1945. Da uteseilerne vendte hjem til Norge ga de sine tidligere kolleger en kald skulder, enda bare skjebnens tilfeldigheter hadde bestemt hvem som havnet i uteflåten og hjemmeflåten. For dem og for mange andre var hjemmeflåten menn "unasjonale"; de hadde "seilt for fienden". Verken i Krigsseilerforbundet eller andre i krigsseilerforeningene fikk de innpass. Om den norske stats behandling av uteseilerne var dårlig, var den enda verre for hjemmeseilerne. Men hjemmeseilerne krevde lite, holdt en lav profil og med tiden ble det så godt som stille rundt dem. Dette var folk som kunne se tilbake på noen ulykkelige krigsår. De gikk heller ingen lys fremtid i møte.

## Litteratur

**John O. Egeland:** Gjennom brott og brann. Den storpolitiske kamp om handelsflåten under den annen Verdenskrig (Oslo, 1968)

**Finn Olstad:** Vår skjebne i vår hånd. Norsk Sjømannsforbunds historie, bind 1 (Oslo, 2006)

**Lauritz Pettersen:** Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende (Oslo, 1992)

**C. Vogt-Svendsen:** Med Guds ord i fiendeland. Fra Sjømannskirken i Hamburg 1940-1945 (Bergen, 1948)

# Anerkjenner ikke egen ekspertise

Har dykkerne blitt skadet av dykkingen? Ja, sier dykkerne og deres advokater. Ja, sier Haukeland Universitetssykehus, som her i landet har et statlig nasjonalt ansvar for hyperbar-/dykkermedisin. Nei, sier regjeringsadvokaten og staten.

Av Knut Ørjasæter

I rettssaken dykkerne har anlagt mot den norske stat har den paradoksale situasjonen oppstått at staten ikke anerkjenner statens egen, og landets fremste ekspertise på dykkermedisin. Dette er en ekspertise som har stor internasjonal anerkjennelse. Det er også denne ekspertisen staten selv skulle legge til grunn for vurdering av årsakssammenheng i forbindelse med Lossius-granskningen, som ble ferdig ved årsskiftet 2002/2003.

Legene ved Haukeland var ikke ferdige med sine undersøkelser og rapporter i tide til at Lossius-granskningen fikk svar på sine spørsmål. Allerede den gang var det imidlertid liten tvil om årsakssammenheng til dykkernes skader. Haukeland-legene ga derfor klart uttrykk for årsakssammenhenger, både til Lossius-kommisjonen og deres overordnede i Arbeids- og Inkluderingsdepartementet. I flere tiår har det eksistert mye dokumentasjon som sier akkurat det samme som Haukeland har konkludert med i

sine rapporter. US Navys leger og ikke minst vitenskapelige arbeider av den ungarske legen I Rozahegyi, konkluderte med et skadebilde som stemmer meget godt overens med de skader petroleumsdykkere på norsk sokkel har fått.

## En liten innrømmelse

I forbindelse med rettssaken er det bare Haukeland-legenes konklusjoner for 6 av de 19 saksøkerne staten har akseptert. Skadene til resten av saksøkerne vil ikke regjeringsadvokaten anerkjenne som skader forårsaket av dykking i forbindelse med norsk petroleumsvirksomhet.

- Det er jo en innrømmelse fra statens side at den har akseptert årsakssammenheng for noen av dykkerne, sier dykkerens advokat Marius Reikerås.

- Tidligere har staten ikke akseptert årsakssammenheng i det hele tatt.

Hver av dykkerne har gjennomgått en meget omfattende undersøkelse. Undersøkelsene varer over tre dager der lunger,

nerver, bensubstans og mye annet er blitt sjekket inngående.

- Jeg blir meget opprørt og forbannet når staten ikke vil akseptere statens egen ekspertise, sier Jan-Erik Eriksen.

- Mine skader skyldes de hasardiøse og uforsvarlige dykkene jeg har deltatt i. Det var både dykk med nitrox-blandinger og uforsvarlig exursiondykking. I dag må jeg hver måned to uker på sykehus for å få smertebehandling for at jeg skal kunne leve noenlunde normalt den resterende tiden.

Eriksen er ikke alene om å reagere meget sterkt på regjeringsadvokatens ansvarsfraskrivelse. Alle de 19 dykkerne og de 150 saksøkerne, som venter på at deres saker skal opp for retten, er mektig provosert av statens holdninger.

- Politikernes ord om moralsk ansvar og raushet gjør at en bare blir enda mer provosert, sier Eriksen.



Seks år med kontingent-  
betaling og takken er:

# “Dessverre, vi vil ikke hjelpe”

For kort tid siden fikk vi en henvendelse fra en mildes talt forbannet maskinist. Årsaken var at han i seks år hadde betalt kontingent til maskinist- forbundet og trodde at han var medlem. Det var han ikke, han hadde bare blitt trukket kontingent.

Mannen seiler på en båt registret i NOR, og skulle i utgangspunktet ikke vært trukket for kontingent uten på forhånd å bli spurt. I likhet med mange andre så har han ikke blitt spurt.

Maskinisten fikk et problem med rederiet og ønsket hjelp fra forbundet, men det ble umulig da de oppdaget at han ikke var medlem. Basert på kontingenttrekk i seks år regnet mannen med at han var et ordinært medlem.

Da han ba om hjelp, var svaret at han ikke fysisk hadde meldt seg inn i forbundet. Da han fikk sin første avregning fra rederiet så han at han var

trukket kontingent til DNMF, og gikk selvsagt ut fra at han var medlem, og gjorde ikke noe mer med det. I ettertid svir det ekstra hardt når man har betalt inn tusenvis av kroner uten å få hjelp når det trengs. Det er en oppgave for samtlige forbund å opplyse om når man mønster. Ikke bare lure penger fra folk uten å ta ansvar for dem. Dette kaller vi i FFFS for bondefangeri.

Selv om man er et registrert og er et ”stort” forbund med avtalerrett, kan man ikke stille seg ved siden av loven og gjøre som man vil. Selv om Sjømannsloven gir adgang til slik praksis i NIS, er det ulovlig i henhold til norsk lov å gripe inn i andres lønnsutbetalinger. Det er det bare Namsmannen som kan utstede ordre om. Når avtalene mellom forbundene og NR, i tillegg går på å utnytte de seilende for egen vinnings skyld er det ikke bare ulovlig, det er også nedrig.

Slik tankegang ligger langt fra demokratisk og etisk oppførsel.

*Medlemmenes tillit er mer verdt enn penger!*

LRV



Til unnsetning. Foto: Redningselskapet

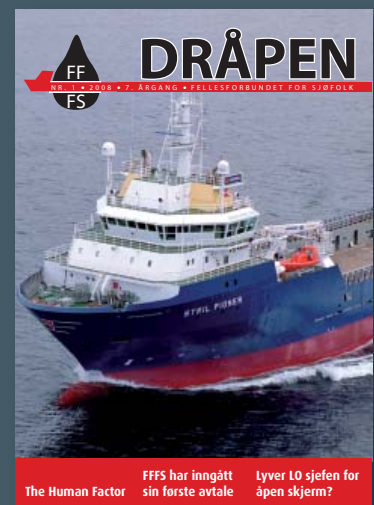
## Dråpen kommer ikke alltid frem til rett adressat.

Når vi sender ut Dråpen til rederiene, er det ikke alltid de videresender Dråpen til båtene. Enkelte har heller ikke forstått at meningen er å levere bladene ombord til det fartøy de er adressert. Dette gjelder spesielt i fiskeflåten. Dråpen skal videresendes til adressat.

Vi har også det samme problemet med maritime skoler, lærene tror at alle eksemplarene er til lærerrommet. Dette er feil, vi ber vennligst om at bladene blir fordelt i klasserom/oppholdsrom, eller der elevene oppholder seg. Med denne påminnelsen håper vi at problemene løser seg.

Samtidig får vi melding fra flere medlemmer om at ”noen” fjerner Dråpen fra messer og dagrom. Om dette er folk som liker bladet så godt at de vil beholde det selv, eller om de har andre og mer snuskete motiver, skal vi ikke dvele ved. Vi oppfordrer alle om å la bladet ligge fremme slik at alle som ønsker det kan få lese.

LRV



# ”Det er uro i medlemsmassen”

**Slik starter en av flere mailer vi har mottatt fra ansatte (NSF medlemmer) i Tide Sjø på Vestlandet.**

*”Det er uro i medlemsmassen. Det går rykte om at hovedtillitsvalgt mottar flere tusen fra rederiet hver måned for å ha dette vervet. Gir dette grunn til å få økt tillit til organisasjonen?”*

*Når vi ser hva de tillitsvalgte har gått med på tidligere, uten «lønn», finner jeg dette bekymringsfullt. Et annet rykte som går, er at TVUet i det tidligere HSD har satt organisasjonen sine penger inn på en hemmelig konto, en konto de har problemer med å gjøre rede for.*

*Tidligere ble vi trukket i medlemskontingent både for lønn, for overtid, feriepenger og for kostpenger. Av absolutt alt vi tjente, betalte vi prosentmessig inn til organisasjonen. Det gjorde at vi med rette kunne hevde at vi hadde verdens dyreste*

*innboforsikring. Er det disse pengene som eventuelt er underslått?*

*Uansett om det er hold i disse ryktene eller ikke, synes jeg at sjømannsforbundet sentralt må gå ut til medlemsmassen i Tide. Dere må gjøre noe med ryktene, fordi de ikke kommer til å forsvinne av seg selv. Dere må ha autoritet til å sjekke om alt er riktig, slik det skal være lokalt. Dere må gi oss grunn til å ha tillit til dere igjen”*

*Dette er bare et utdrag fra en av mailene vi har mottatt, og som er undertegnet ”Urolig medlem”.*

Om linjene over virkelig beskriver sannheten, er det på høy tid at NSF kommer på banen og bekrefter/avkrefter dette hurtigst mulig.

Tidligere har vi hørt at det samme rederiet ”eier” de tre andre sjømannsforbundene i regionen. Noe vi egentlig har tatt med en klype salt, men når slike

opplysninger som dette kommer må vi sette spørsmålsteget med mye av det vi har hørt.

***Ingen røk uten ild, blir det hevdet.***

Det er ikke vanskelig å motbevise disse påstandene dersom de er uriktige. Det er bare å legge frem et regnskap for NSF medlemmene, som viser virkeligheten. I motsatt fall er det opp til hver enkelt medlem å tro hva de vil, noe som selvsagt ikke vil øke tilliten til dem man betaler kontingent til.

***FFFS håper virkelig at NSF tar i mot dette velmente rådet.***



Illustrasjon: Teisten, Tide

Enkelte ganger er det påkrevd med en påminnelse.

**Det kan være på sin plass å minne om § 15 i overenskomsten.**

# “DELTAKELSE I KURS”

Grunnen til denne påminnelse er at vi til stadighet får spørsmål om dette temaet, og da spesielt fra ansatte i Color-Line.

## § 15. Deltakelse i kurs.

Arbeidstaker som etter pålegg fra rederiet deltar i kurs utbetales for den tid av kursperioden som går av den ferie/fritid vedkommende har opparbeidet ved sin tjeneste om bord. 1/30 av månedslønnen pr. kursdag i tillegg til dreiende lønn. Tiden som går med til kurs regnes som avspasert ferie/fritid, og er herved oppgjort. Kurs bør så langt det er mulig legges i tjenesteperioden. Utgifter til kost, losji, reise m.m. dekkes etter særskilt avtale mellom arbeidstakeren og rederiet. Hvis vedkommende kan bo hjemme eller har annen innkvartering tilkommer en diett som fastsatt av hyretabellen.

Så langt avtalen, men praksis er noe helt annet. Vedlagt en av mange henvendelser vi har fått fra Color-Line.

**Til: info@fffs.no**

*Emne: Spørsmål ang. kurs på fritid  
Jeg har et spørsmål angående kurs i regi av min arbeidsgiver. Jeg er fast ansatt i Color Line i full stilling på M/S Color -----, og har vært sjøansatt i rederiet i snart tre år. I løpet av disse årene har jeg deltatt på en rekke kurs i regi av rederiet, ift. forskjellige sikkerhetsmessige sertifiseringer, introduksjonskurs til rederiet, cruiseskole, etc. Uten unntak er samtlige av disse kursene avholdt i min friperiode. I min periode med opptjent avspasering pålegges jeg altså av min arbeidsgiver å innfinne meg, selv om det helt klart står anført i overenskomsten at kurs i regi av rederiet skal avholdes i ombordperiode, så sant mulig. Tar jeg dette opp med rederiets kursavdeling, fremstiller de det nærmest som en selvfølge at samtlige ansatte møter på kurs utelukkende i friperiode. Dette har jeg den siste tiden sett meg svært lei på. Stiller man spørsmål ved dette, møter man trusler om at uteblivelse fra kurs kan medføre at man må dekke kostnaden for kurset selv, samt at det kan få følger for ansettelsesforholdet. Color Line har akkurat solgt*

*et skip og har vikarer i hopetall som går hjemme, at det ikke er mulig å finne vikarer for faste ansatte som er på kurs, ser jeg som svært lite sannsynlig.*

*Jeg ser jo også at rederiet sparer en del penger på denne praksisen da kurshyre for ansatt i friperiode er på noe slikt som 750 kroner dagen, men om man skal på kurs en i ombordperiode, får vanlig hyre. I tillegg er gjerne kursavdelingen svært tilbakeholdende med å gi kjøregodtgjørelse for at man skal kjøre hjem etter endt kursdag, og sove hjemme, da må man bo på hotell mellom kursdagene og være hjemme fra hele døgn, for 750 kroner.*

*Spørsmålet mitt til dere er om jeg kan påberope meg denne bestemmelsen i overenskomsten. Overenskomsten er jo gjort mellom Norges rederiforbund og norsk sjømannsforbund, og jeg er medlem hos dere i FFFS.*

*Det skal legges til at jeg selvsagt ser viktigheten ved disse kursene. Jeg tar sikkerhet og beredskap ombord svært alvorlig, men jeg synes det er både respektløst og uhederlig av rederiet å gjøre det på denne måten.*

*Håper dere kan hjelpe meg med dette. Vennlig hilsen...*

Videre har vi kopi av et brev fra Mannskapsavdelingen i C.L. Hvor mottaker av brevet blir truet om han ikke finner tid til å gå på kurs i sin fritid.

## Deltakelse på "Cruiseskole"

*Vi har blitt varslet fra Color Line College om at du gjentatte ganger ikke har vært villig til å delta på "Cruiseskole" i din fritid.*

*I den sammenheng ber vi deg likevel å prøve å prioritere dette, da vi er avhengige av at alle deltakerne er med på like vilkår for å skape en mest mulig positiv og sammensveiset besetning for disse skipene. Dette er et kurs som Color Line Cruises vil at alle på skipet skal ha. Det vil ikke fra rederiets side være mulig å få til at man har alle der i tjenesteperioden. Vi forutsetter at dersom man vil være på et cruise skip at man også er positiv til konseptet på lik linje med de øvrige ansatte om bord, og at*

*du nå har fått flere tilbud uten at du har funnet anledning til å delta.*

*Vi ber deg derfor at du bestreber deg på å delta neste gang du blir innkalt. Alternativet for rederiet kan ellers være å tilby deg overføring til et annet skip hvor dette service kurset ikke er påkrevd.*

*Vi håper derfor at du møter ved nestemøteinvitasjon.*

*Med hilsen  
for Color Line Crew AS  
Per B. Andersen  
Personalsjef sjø.*

Som man kan lese av brevet har vedkommende fått et tilbud, men det sier ingen ting om at man i tilbudet vil få en dårligere betalt jobb.

Slik vi leser brevet er det ikke noen tilstrebelse på å tilrettelegge kursing i arbeidsperioden, som det står i avtalen. Tvert i mot er dette en beskjed om at man følger rederiets lettvinde linje, med at man ikke bruker noen av sine mange vikarer til å steppe inn når noen skal på kurs. Dette fører til ulemper for de ansatte, slik at fritiden heller ikke er deres egen. Man kan for eksempel ikke planlegge ferier, familiesammenkomster eller andre ting som er viktige for de ansatte. Dette er rett og slett en trussel, enten gjør du som vi sier, ellers...

Når rederiet forlanger at ansatte skal på kurs, må de også ta kostnadene med å oppgradere sine mannskaper, ikke bare laste alle ulempene over på arbeidstakerne. Kursing er selvsagt viktig på mange områder, og noen kurs er pålagt av myndighetene, andre av rederiene selv. Kursene er med på å oppgradere de seilende, slik at rederiene kan fortsette å tjene penger, og å ta vare på gjestenes sikkerhet, men de må ikke i denne sammenheng glemme de som får gjestene til å føle seg både sikre og velkomne om bord.

Så til overnevnte rederi og andre rederier; **husk at manskapene er rederiets viktigste ressurs.**

LRV



# Brannen på MS Prinsesse Ragnhild 1999

Mitt innlegg i det forrige nummer av Dråpen var ment som en innledning og en orientering om de mest relevante lovene som gjelder for sikkerhetsarbeidet til sjøs. Denne gang vil jeg gå et skritt videre og beskrive hendelser i de senere år som viser hvor korrumperte den norske sjøsikkerhetsloven kan være. Her er grunnlag for så vel kameratkorruptjon, som bortforklaringer og løgner. Det gjelder først og fremst den "gamle" § 4 i Sjødyktighetsloven, som nå etter revisjonen dekkes av § 13 i Forvaltningsloven, som jeg siterte i innlegget i forrige nummer av Dråpen, og som jeg gjentar her.

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med arbeidet eller tjenesten får vite om:

1. noens personlige forhold, eller
2. tekniske innretninger eller fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

"Den opplysningen angår" er altså rederen. Jeg kan ikke tenke meg at denne paragrafen gjelder for resten av transportsektoren, der alt blir offentlig belyst i media ned til minste detalj etter ulykker. Jeg kan heller ikke tenke meg at punkt 2 i denne loven er laget av en forsamling som har hatt hensynet til sik-

kerheten til sjøs som første prioritet. Dette punktet kan bare være gjennomdrevet i et nært samarbeid mellom Rederiforbundet og Sjøfartsdirektoratet i den hensikt å mørklegge alle forhold der en av partene – eller begge – har gjort seg skyldig i ulovlige forhold, henholdsvis med driften eller med kontrollen. Blant sjøfartsnasjoner må Norge være alene om å ha en lov som med hensikt begrenser de kontrollerende myndigheters arbeid. Denne loven kan også føre til at pårørende til omkomne kan nektes innsyn i hendelser omkring ulykken, fordi de ikke regnes som "part i saken". Som part i saken regnes kun rederen. (Dette har jeg fått skriftlig fra direktoratet). Et relevant spørsmål er om direktoratet, som representant for havnestaten, tillemper de samme lover m.h.t. utenlandske redere.

Sjøfartsdirektoratet er oppdelt i flere seksjoner, hvorav to er aktuelle i denne sammenheng: Sjøfartsinspeksjonen, med avdelinger i Oslo, Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø, og Skipskontrollen, som har den kontrollerende oppgaven ombord.

Når det gjelder skipskontrollen, går jeg ut fra at bemanningen utelukkende består av folk med bakgrunn som kaptein eller maskinsjef. Med sjøfartsinspektørene er det mer usikkert, men sannsynligvis er også dette folk med bakgrunn som kaptein. Jeg har forsøkt å få dette bekreftet fra direktoratet, men det er visst hemmelig, det også.

Her finnes ingen overordnet myndighet som kan kontrollere kontrolløren, og de tradisjonelle sjømannsorganisasjonene, som også er med på å utforme lovene, gjør det behagelig for seg ved å underordne seg maktthaverne, mens de som direktoratet er satt til å beskytte, sjøfolkene, faller som offer for maktovergrep og ydmykende juridisk diletterteri. Det mangler heller ikke på fullmakter i den retning. I sjødyktighetsloven § 17 heter det at: *Sjøfartsinspektøren har politimyndighet i anliggender som står i forbindelse med skips sjødyktighet, eller som kommer inn under denne lov. Kongen bestemmer hvorvidt sjøfartsinspektøren skal ha påtalemyndighet.*

*Dog kan sjøfartsinspektøren ikke avgjøre spørsmålet om tiltale.*

For å vise hvordan direktoratets samrøre med rederne kan se ut i det praktiske vil jeg i det følgende beskrive en ulykke, som var nær ved å utvikle seg til den alvorligste i norsk skipsfarts historie: brannen i maskinrommet på passasjerfergen Prinsesse Ragnhild, som tilhører Color Line, 8. juli 1999. Skipet, med Odd Halvorsen som kaptein, var på vei fra Kiel til Oslo med 1167 passasjerer og et mannskap på til sammen 172 personer. Av en eller annen grunn var 14 av disse utelatt fra skipets alarmrulle. Det var sannsynligvis de 12 rumenske musikerne og to norske croupierer som var innleid.

Skipet har to "medium speed" V- motorer for framdriften, som befinner seg i eget motorrom, atskilt med vanntette skott og dører for resten av maskinrommet. Det synes klart at brannen startet mellom to av de fremste sylindrene i styrbord motor, men hva som antente brannen er ikke fastslått.

Generatorene befinner seg utenfor i et annet rom, atskilt med vanntett skott og dør, og ble ikke direkte påvirket av brannen, og det skal ha vært normal strømtilførsel under hele sloknings- og redningsarbeidet, bortsett fra det ledningsnett som må ha blitt ødelagt av brannen, og de kurser som falt ut av den grunn.

En større maskinromsbrann skal slukkes med skipets Co2- anlegg. Vifter stoppes, luftspjeld stenges, Co2- alarmen i maskinrommet går, maskinrommet evakueres, vanntette dører, som i maskinen fungerer som branndører, stenges (de kan stenges lokalt fra utsiden av maskinrommet) og deretter åpnes hovedventilen. Co2 strømmer inn med stor kraft, og brannen blir da slukket i løpet av få minutter.

Brannalarmen er i utgangspunktet koplet direkte til skipets brannklokker, men passasjerskip har aldri denne funksjonen innkoplet, og grunnen er at det er en stadig plage med falske alarmer, som oftest blir utløst av passasjerer som har sittet for lenge i baren – og som synes det er morsomt, eller av tilfeldig røykutvikling, og det ville bli kaos blant passasjerene hvis alarmklokkene ble koplet inn automatisk hver gang det gikk en falsk alarm. Rutinen er at en brannalarm først viser seg med varsellys og et akustisk signal i brannsentralen på broen. Den akustiske varslingen kan være på- eller avslått etter hvor mye den forstyrrer navigatørene. Forstyrrer den for mye – dvs. hvis det forekommer for mange falske alarmer – er den som regel avslått, og da må vakthavende styrmann hele tiden holde øye med lyssignalet i brannsentralen for å ha full kontroll, og det kan han selvsagt ikke; hans viktigste oppgave er jo å navigere.

Sjøforklaring ble holdt ved Göteborgs tingsrett 14. og 15. juli, og det følgende hendelsesforløpet er hentet fra protokollen.

Kaptein Halvorsen sto for anmeldelsen til sjøforklaringen, som ble underskrevet 9.

juli. Foruten kapteinen var følgende besetningsmedlemmer innkalt: Sikkerhetsoffiser, maskinsjef og 1. maskinist, overstyrmann, vakthavende styrmann, vakthavende maskinist og maskinmann i dette tilfelle en smører (0000 - 0400-vakta).

Lovparagrafene som er sitert herunder er fra Den Norske Skipskontrolls Regler, utgave 1990. I "Loven om sjøforklaring", § 10 (§ 310), punkt c heter det at:

*Skipfører og skipets mannskap har plikt til å møte ved sjøforklaring så vel i Norge som i utlandet (se domstoloven §§ 205 og 296) jfr. sjømannsloven § 18 nr. 1, første ledd.*

Brann i maskinrommet blir også registrert på alarmpanelet i kontrollrommet, og i det tilfelle hviler ansvaret også på vakthavende maskinist. Han må da bruke telefonen og ringe til vakthavende på broen for å verifisere at det dreier seg om en virkelig brann og ikke en falsk alarm.

Etter at jeg har gått igjennom protokollen, kan følgende hendelsesforløp fastslås: Den første alarmene som varslet røykutvikling i maskinen ble kvittert ut i kontrollrommet av vakthavende maskinist. Han sier i sjøforklaringen at han ringte broen for å varsle brannen da han forsto hvor alvorlig situasjonen var. "Kvittert ut" her betyr at man rutinemessig slår av alarmen uten å undersøke det området alarmen kommer fra. Hvor mange ganger denne alarmen ble kvittert ut før området ble undersøkt er usikkert. – Det har en tendens til å bli rutine av det på steder hvor det stadig forekommer "falske" alarmer. Så lenge den automatiske funksjonen på broen er frakoplet, hviler altså et stort ansvar på vakthavende styrmann, og vakthavende maskinist. Ja, de to har på sine vakter – spesielt utenom arbeidstiden – det fulle ansvaret for brannvarslingen.

Umiddelbart etter at maskinisten ringte broen – det sies å ha vært kl 0155 om natten – ble kapteinen varslet og kom på broen. Likeså overstyrmannen, skipets sikkerhetsoffiser og noe senere også maskinsjefen, som først var i kontrollrommet i maskinrommet og satte seg inn i situasjonen. Først ble rederiet varslet, så ble "mayday" sendt og ca. 0220 ble mannskapet varslet.

Det synes klart at maskinromsviftene ble stoppet tidlig i brannforløpet. Både kapteinen og maskinsjefen sier i sjøforklaringen at de gav ordre om at viftene skulle stoppes. Maskinsjefen sier også at han straks ringte broen fra kontrollrommet og gav beskjed om å stenge "vanntette dører og branndører".

Det ble først forsøkt med lokal slukking med lokalt utstyr, men det ble fort klart at dette måtte oppgis, og at Co2-slukking var eneste alternativ.

Mens de ansvarlige var samlet på broen gav kapteinen maskinsjefen ordre om å utløse Co2-anlegget. Klokkeren var da blitt 0240. Kl. 0254, ca. en time etter at brannen ble

oppdaget lød brannalarmen også i passasjeravdelingene.

Det ble også sendt et brannlag (tre mann) med slanger opp til skorsteinen på sjette dekk "for å kjøle der".

Da maskinsjefen skulle aktivisere Co2-anlegget, var det noe som gikk galt. Han brukte feil prosedyre, og hovedventilen satte seg fast, og til slutt brakk handtaket med den følge at Co2 lekket inn i rommet, som igjen førte til at maskinsjefen pustet inn Co2 og ble så forlammet at han måtte ha hjelp av røykdykkere til å komme seg ut i frisk luft. Han gav deretter sikkerhetsoffiseren ordre om å ta seg ned til generatorrommet med to brannlag "gjennom provianten", åpne de vanntette dørene inn til motorrommet og sprøyte inn vann derfra.

Da klokken var passert 0300, gikk maskinsjefen tilbake til broen igjen og varslet kapteinen om at han ikke kunne åpne Co2 anlegget, hvorpå han fikk ordre om å gå tilbake å prøve igjen, og kl. 0325, minst en og en halv time etter at brannen startet fikk så maskinsjefen åpnet Co2-ventilen og brannen kom under kontroll.

Bildekket ligger direkte over maskinrommet, og mye varme må ha spredd seg den veien. I sjøforklaringen sier sikkerhetsoffiseren at det ble lagt ut slanger "(...)" for bildekket var fullt av lastebiler og vi startet da straks å kjøle ned".

I løpet av natten klarte skipets eget redningsmannskap å få redningsflåter og livbåter på vannet, og passasjerene kunne evakueres og reddes i sikkerhet, uskadde. De ble tatt ombord i andre skip som kom til, samt en omfattende innsats fra svensk sjøredning. Dette var den største redningsaksjonen noensinne i svensk farvann.

Ca. kl. 0420 var brannen slukket. Kl. 0500 kom en helikopterstyrke fra Göteborgs brandforsvar fram til skipet, og kl. 0512 kom også en innsatsstyrke fra Larvik brannvesen til, og disse tok seg av etterslukningen.

Det var tre representanter for norske sjøfartsmyndigheter til stede ved sjøforklaringen. To mann fra Sjøfartsdirektoratet, hvorav den ene var sjøfartsinspektøren i Oslo, Finn Paulsrud.

Dessuten var en mann fra Skipskontrollen til stede. Paulsrud var der for å håndheve Sjøfartsdirektoratets ansvar som politi og påtalemyndighet og hadde full anledning til å avhøre så mange og så mye som det var behov for, men alle tre opptrådte stort sett som passive tilskuere.

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

Det brant altså i en halv time før mannskapet ble varslet og ytterligere en halv time før alarmen gikk i passasjeravdelingene. Dette må enten skyldes at det rådte handlingslamelse på broen, eller at man utsatte varslingen for ikke å "skremme opp passasjerene", og regnet med å klare å slukke brannen uten å uroe passasjerene.

I § 10 (§ 310), punkt d at: "Regelen om forbud mot samkvem mellom vitnene må håndheves strengt av retten". Dette er naturligvis en umulig lov å håndheve. Kapteinen hadde da hatt seks dager på seg mellom brannen og sjøforklaringen til ikke bare "samkvem" med vitnene, men til å herske over dem dag og natt og til å gi sine ordrer om hva som skulle sies, hvem som skulle si det, og hvilke klokkeslett som gjaldt.

Kort tid etter at skipet var kommet til kai i Göteborg, ble de fleste norske mannskaper sendt hjem, mens portugiserne fikk bli tilbake for å gjøre hele forpleiningsjobben i det utbrente skipet. En som ikke ble sendt hjem var smørerer som hadde maskinvakten. – Han ble isolert fra øvrige mannskaper og lagt inn på hotell i Göteborg

Etter at protokollen var skrevet justerer kaptein Halvorsen den bl.a. med at "vad som införts som kl. 01.55 kan ha inträffat kl. 01.45".

Det er det grunn til tro at 0145 var nærmere det rette tidspunktet enn 0155. De øvrige avhørte, som alle oppgir tidspunktet for oppdagelsen av brannen til ca. kl 0200, hadde ingen slike bemerkninger. Det synes som kapteinen her handlet som kaptein, og ikke som vitne, og at han bestemte at dette også skulle gjelde for de andre vitnene. Noe nærmere forklaring på denne endringen gis ikke etter som denne justeringen som nevnt kom etter at sjøforklaringen var avsluttet. Hvis tidspunktet kl. 0145 er riktig gikk det altså ca. en time og ti minutter fra brannen startet til passasjerene ble varslet.

Når det gjelder dokumentasjon av alarmer, så er det i kontrollrommet i maskinen også en skriver, som automatisk skriver ned hver eneste alarm, så vel maskinalarm som brannalarm. Denne skriveren er selvsagt plassert der for at det skal være mulig å verifisere hver eneste alarm, spesielt i tvilstilfeller som dette. Men denne funksjonen ble knapt nevnt i sjøforklaringen, annet enn vakthavende maskinist fikk et spørsmål fra Paulsrud om også falske alarmer ville komme opp på skriveren, hvorpå maskinisten svarte at: "Ja, det mener jeg at den gjør". – Og selvfølgelig gjorde den det. Skriveren ser ingen forskjell mellom falske og riktige alarmer, så på denne skriverullen, og tidligere arkiverte skriverruller, ligger hele historikken for bl.a. maskinromets brannalarm, men denne muligheten for verifisering har man helt oversett i sjøforklaringen. Dette er merkelig, spesielt med hensyn til all usikkerheten omkring klokkeslett, som var så stor at kapteinen ble nødt til å justere protokollen etter at sjøforklaringen

var avsluttet. Paulsrud var den eneste som nevnte skriveren, men heller ikke han interesserte seg for hva den hadde registrert brannen og eventuelt til hvilken tid. Alt dette ville ha vært registrert på skriveren, inkludert hvilken brannføler som varslet først.

Denne likegyldigheten fra en sjøfartsinspektør kan kun skyldes to forhold. Enten forsto ikke Paulsrud situasjonen, og dette kan skyldes at han i utgangspunktet ikke er maskinutdannet, men at han har bakgrunn som sjøkaptein, som aldri har satt føttene i et maskinrom. Eller så hold han tyst i sjøforklaringen for å dekke rederiet. – Man vet ikke hvilket alternativ som er verst.

I tillegg til de som ble forhørt under sjøforklaringen ble også dekksvakten forhørt av svensk politi. Han opplyser i forhøret at han oppdaget brannen på sin brannrunde ved 0200-tiden da han "åpnet en dør på dekk 6, som førte til maskinrommet" og at det da "slo en kraftig røyk imot meg". Kjelerommet ligger på dekk 6, og det må ha vært dit inn denne døren førte.

Det hevdes i sjøforklaringen at brannen startet med en "klassisk" brannstifter i maskinrom, nemlig lekkasje i et brennstoffsrør, og at brennstoff spruter ut over hete eksosuttak. Men her synes det å ha vært en uvanlig variant. Det hevdes videre at det var en brennstoffslange på lavtrykksiden (på brennstoffventilene), som hadde sprukket, og at oljen fra den lekkasjen hadde antent. Men det er vanskelig å forestille seg at slikt kan skje på en V-motor, der eksosuttaket og eksoskanalene ligger "inne i" V-en, mens brennstoffventilen, og den nevnte slangen ligger på utsiden og under V-en. Under alle omstendigheter er denne teorien – i beste fall – kun en hypotese

Noe av hendelsesforløpet og slokningsarbeidet er for øvrig godt dokumentert av en av mannskapet, som var med både i redningsarbeidet og i den interne evalueringen av sluknings- og redningsarbeidet etter brannen, servitøren og tillitskvinnen Jane Birgitte Issa. (En liknende fremstilling er gjort i boka Urent farvann av politiker og forfatteren Erling Folkvord, utgitt av tidsskriftet Rødt!). Denne fremstillingen skiller seg vesentlig fra den fra sjøforklaringen. Det heter her at røykutvikling ble oppdaget ca. kl. 0130 av en av mannskapet som var ute på dekk i den aktuelle tiden og at han så at "svart røyk velte ut fra ventiler i skutesida". Hvilke ventiler dette var og på hvilket dekk er usikkert, men det fremgår av bilde av skipet at det kan ha vært fra ventiler i kjelerommet på dekk 6. Det var som nevnt to mann på vakt i maskinen. Maskinisten som oppholdt seg kontrollrommet og smørerer, som gikk maskin- og brannrunder. Smørerer sier i sjøforklaringen at da han først oppdaget brannen så han "gnister" på toppen av styrbord motor mellom to av sylindrene. Maskinisten, derimot nevner ikke noe om gnister. Han stoppet styrbord motor så snart brannen ble oppdaget, og da maskinsjefen kom ned noen minutter senere, ble også babord motor stoppet.

At oljelekkasjen var på lavtrykksiden kan også forklare hvorfor brannforløpet ble så voldsomt. Dette systemet får tilførsel fra dagtanken. Selv om forpumpen ble stoppet, kunne teoretisk sett, olje renne ned fra dagtanken og ut gjennom bruddet i slangen og spe på brannen helt til tanken var tom. Ifølge sjøforklaringen ble ingen av hurtiglukkerne på dagtanken stengt. Hurtiglukkerne, som er beregnet for nettopp slike situasjoner, utløses mekanisk med spesielle handgrep i en sentral på et høyere dekk. Ventilen til hovedmotorer (eventuelt styrbord motor) skulle ha vært stengt straks brannen ble oppdaget.

Skipet har en passasjeravdeling som ligger under bildekket aktenfor maskinrommet, på det som kalles dekk 1. Dvs. helt ned mot havflaten. Denne avdelingen er i tillegg til eventuelle brannrør også sikret med vanntette dører. Som nevnt ble både vanntette dører og brannrør stengt allerede da maskinsjefen var i kontrollrommet. Dermed ble så vel mannskap som passasjerer i første omgang innestengt i sine korridorer. Brannrørene kunne sannsynligvis åpnes ganske enkelt lokalt, men de vanntette dørene, som det må ha vært flere av på dekk 1 er tunge skyvedører av stål, som er drevet av kraftig hydraulikk, og som det kreves en viss øvelse for å åpne. Dessuten er disse dørene livsfarlig hvis noen skulle komme i klem ved en ukontrollert lukking. Derfor er det også påbudt med alarmklokker som ringer når dørene stenges, slik at folk som eventuelt befinner seg i døråpningen skal kunne komme i sikkerhet.

Passasjerene i disse lugarene, som stort sett besto av familier med barn, ble nå innestengt i sine korridorer og tydeligvis glemte av de ansvarlige da dørene ble lukket fra broen. Men en av mannskapet tok seg ned dit på eget initiativ og fikk åpne de vanntette dørene, og fant da panikkslagne passasjerer i lugarer og ganger, som var oversvømt til langt opp på skottene. Disse lugarene hadde fire køyer i to høyder, og madrassene i både over- og underkøyer var gjennomtrukket av vann, som må ha lekket ned gjennom taket fra spylingen på bildekket. Disse passasjerene må ha vært klar over brannen i minst en halv time før de fikk hjelp til å komme ut, og det kan neppe forbaure noen at panikken tok dem da de oppdaget at de var blitt innestengt bak dører av stål uten mulighet for å ta seg ut mens skipet dessuten begynte å få slagside. Dette vannet må ha blitt stående der og mye av det må ha havnet ute på babord side da skipet la seg over. En annen ting er at disse vanntette dørene har en annen funksjon enn å sikre mot spredning av brann. De er beregnet for å stoppe vann fra å stige videre opp gjennom dekkene ved eventuelle uhell som gjør at vann trenger inn i skipet.

Som nevnt ble det også gitt ordre om at maskinromsviftene skulle stoppes, men da maskinsjefen beordret to brannlag ned til generatorrommet ble både den vanntette døren utenfra og inn til generatorrommet, og den fra generatorrommet og inn til motorrommet åpnet, og dermed strømmet frisk luft inn.



Maskinrommet ble nå en gigantisk fyrkjele med kraftig trekk inn gjennom de åpne dørene og opp gjennom alle ni dekk gjennom eksosjakten (også kalt caseingen) der eksoskanalene går opp til skorsteinen. Det står klart at det ikke var bare røyk som gikk opp sjakten, men at det også brant i sjakten, og så kraftig at flammer slo ut helt oppe i skorsteinen. Hva som først spredte brannen opp gjennom sjakten er det umulig å spekulere i.

På dekk 6 ligger som nevnt kjelerommet, som er i direkte kontakt med sjakten, der også brennstofftanken til kjelen må være plassert. En grunn til at det ble så kraftig brannutvikling her må ha vært at brannen har antent olje også fra denne tanken. Også her kan det være snakk om gummislanger som eventuelt ble skadet av flammer, som kan ha oppstått ved kjelen hvis den var i gang. Derfra må brannen ha spredd seg inn til vaskerom, som ligger på dekk 6, sannsynligvis aktenfor, og skott i skott med kjelerommet.

Etter brannen blir vaskerommet beskrevet som "et svart hull", hvor alt var utbrent – inkludert vaskemaskiner og tørketromler. I det rommet kan det ikke ha vært brennbart materiale nok til en så omfattende ødeleggelse. Den kan kun ha vært forårsaket av brennende olje.

Også gjennom dette rommet må det ha vært en voldsom trekk – eller rettere – et sug oppover skorsteinen, idet man etter brannen ikke kunne se større skader i tilgrensende rom. Det er også ventilasjonskanaler inn og ut av dette rommet, hvor brannen kunne fått tilført luft. F.eks. var inngangsdøren til vaskerommet fra en innvendig korridor på dekk 5 uskadd. Det synes også klart at man hadde klart å holde så vel politi som andre myndighetspersoner i Göteborg borte fra dette området. Det var sikker mange – både på rederikontoret og ombord – som syntes det var godt gjort. Derimot ble området rundt skorsteinen på dekk 9 inspisert av myndighetene.

Alle eksosrør som går opp fra maskinen til skorsteinen er isolert. Isolasjonen er sannsynligvis asbest, og man må anta at denne isolasjonen kan absorbere store mengder olje hvis det også rant olje nedover sjakten fra kjelerommet.

For at brannen skulle spredd seg hit opp fra maskinen må flammene stått ca. 15 meter oppover sjakten. – En annen mulighet er at brannen startet i kjelerommet og spredde seg med rennende og brennende olje ned til maskinrommet. En tredje årsak kan ha vært at kjeletanken ved en feil er blitt overfylt – og at noe har gått feil med nivåalarmen – slik at olje rant nedover sjakten og ble antent i maskinrommet. I et slikt tilfelle kan det ha rent olje ned gjennom sjakten i lengre tid før den ble antent, og hvis dette var årsaken til brannen ville det ført til et inferno av flammer opp gjennom sjakten, som også kunne føre til antennelse av resten av oljen i kjeletanken. Sikker kan man ikke være før man vet nøyaktig hvor sjaktens åpning til maskinrommet er i forhold til maskintoppen.

Noe annet er at alle elektriske kabler, som eventuelt gikk opp gjennom dekkene fra tavlen i kontrollrommet, også må ha blitt ødelagt av brannen. Videre er intet sagt om skipets nødgenerator. Som nevnt var hovedgeneratoren i gang hele under hele sloknings- og redningsarbeidet, men det er likevel merkelig at nødgeneratoren – under slike dramatiske omstendigheter – ikke ble nevnt i sjøforklaringen. Under alle omstendigheter er brannårsaken ikke fastslått. Og i motsetning til alle andre branner ble det heller ikke i ettertid gjort noen forsøk av profesjonelle brannfolk til å oppklare den.

Det meste av det vannet som ble pumpet inn i skipet fra de tre plassene: skorsteinen, bildekket og generatorrommet havnet til slutt i lensebrønnene i maskinrommet. At slagsiden ble mot babord kan skyldes at den vanntette døren mellom motor- og generatorrommet var på babord side, og at det var gjennom den døren vannet ble sprøytet inn av de to brannlag som arbeidet fra generatorrommet. Eventuelt også at skipet allerede hadde en liten babord krenkning, som ville ha øket da skipet stoppet. Vannet ville først samle seg i babord lensebrønner, og etter som man da fylte på med mer vann ville slagsiden øke, og når lensebrønnene var fulle ville vannet samle seg på tanktoppen og til slutt strømme over dørken på babord side. Dette reduserer stabiliteten med en progressiv virkning etter som slagsiden øker, og kan fort føre til at skipet kantrer.

Hvor mye vann som ble pumpet inn i skipet av brannpumpene under den kritiske tiden er usikkert. Det eneste å holde seg til er at nødlensepumpa ifølge sjøforklaringen hadde en kapasitet på 350 kubikkmeter i timen, og at den var i gang i minst to timer, men da må man også ta hensyn til det vann som ble pumpet ut under etterslukingen.

På et tidspunkt ropte kapteinen til maskinsjefen gjennom VHF-en at slagsiden hadde passert 14 grader, og kapteinen må da ha oppfattet situasjonen som kritisk. For det første er det uklart hvor lenge etter dette det ble pumpet inn vann, og hvor stor slagsiden til slutt ble, og for det andre kunne situasjonen kommet ut av kontroll hvis trailerne, eller lasten på trailerne hadde begynt å forskyve seg ned mot babord. Prinsesse Ragnhild hadde fått innbygget senter-skott på bildekket, som ble påbudt etter Estonia ulykken, så en total forskyvning av lasten ville eventuelt blitt stoppet av senter-skottet, uten at det ville ha hjulpet hvis/når slagsiden kom over det kritiske punkt.

Da man forsøkte å lense fra maskinrommet skjedde imidlertid ingen ting, og grunnen var at overbordventilen var stengt og fastlåst i lukket stilling. Denne låsingen av overbordventilen er vanlig for alle skip i kystnære farvann, i det man vil være helt sikker på at ikke urent lensevann blir pumpet overbord. Men lense må man med jevne mellomrom uansett hvilket farvann man befinner seg i. Det vil alltid samle seg vann i lensebrønnene,

som vanligvis i første omgang blir pumpet over i en dertil egnet tank, hvor det "setter", dvs. vann og olje skiller seg, og vannet som blir liggende på bunnen av tanken lenser man overbord. Det finnes også en automatikk innbygget i dette systemet, som skal stoppe lensingen hvis vannet har innblanding av olje, men denne automatikken virker ikke på noe skip, så det blir opp til mannen som lenser å påse at lensingen stoppes når han ser olje i lensevannet. – Denne lensingen foregår alltid om natten, og overbordventilen vil bli åpnet mens lensingen pågår, og så lukkes og låses igjen etter lensingen. Min erfaring er at det brukes kjetting og hengelås til dette. All lensing skal innføres i en egen lensebok. (Dette lureriet med lensingen har pågått i alle år siden utslipsrestriksjoner ble innført til sjø – men det er annen historie).

Ved et tidspunkt ropte kapteinen gjennom VHF-en til maskinsjefen, som var opptatt i Co2-rommet at slagsiden hadde passert 14 grader. Hvor lang tid dette kunne ha fortsatt vet bare de innvidde, men hvis slagsiden hadde øket til et kritisk punkt, og trailerne hadde begynt å rase ut mot siden, kunne skipet gått rundt på et øyeblikk. Vi har jo sett flere slike hendelser i senere år, med Estonia, som det aller verste eksemplet.

Et av brannmannskapene, som hadde sin post på bildekket, og som utvilsomt så hvordan de store trailerne der begynte å slite iurringene etter som slagsiden økte, hadde nok forståelse for situasjonen til at han innså at hvis bilene slet seg og begynte å skli ut mot siden, så kunne skipet kantre. Han tok seg på eget initiativ, fram til nødbrannpumpa, som har egen dieselmotor og egen overbordventil, og som er plassert i eget rom uten tilknytning til maskinrommet. Han fikk startet den og fikk på den måten i gang lensingen av maskinrommet. Hvor mange graders slagside skipet da hadde vet kun de som var på broen, og som fulgte med på indikatoren.

Som nevnt ble ingen ting av dette nevnt i sjøforklaringen – og grunnen til det var at det ikke var anført i dekkdagboken. At overbordventilen var låst i lukket stilling ble heller ikke nevnt.

Nødbrannpumpa var i gang under hele slokningsarbeidet, og skipet ble rettet opp før innsatsstyrkene kom ombord. Dermed hadde ledelsen klart å holde på hemmeligheten om problemene under slokningsarbeidet, og de sørget for at det forble en hemmelighet, selv da de under ed forklarte seg i Göteborgs tingsrett.

Sjøfartsdirektoratet var tidlig ute med å kommentere ulykken i NRK. Allerede under en ekstrasending ved syvtiden om morgenen den 8., ennå før de to slepebåtene som kom til hadde begynt slepingen av skipet inn til Göteborg, uttalte underdirektør Konrad M. Havig (i direktoratet) seg i svært rosende ord om sloknings- og redningsarbeidet, Ja, han betegnet det som "et lærebokeksempel". Det er uvisst hvem han hadde dette fra – selv

hadde han jo ikke vært i nærheten av skipet. Da skipet kom til verksted i Hamburg for å reparere skadene, samlet mannskapet seg til et møte hvor de gjennomgikk brannforløpet, evaluerte redningsarbeidet og hendelsene denne natten. Dette resulterte i et dokument som ble kalt Mannskapets evaluering. Her ble det utarbeidet en evaluering som inneholdt forskjellige faser av brannen, sloknings- og redningsarbeidet slik mannskapet hadde opplevd det. Med dette som bakgrunn ble det utarbeidet forslag til forandringer på de punkter som hadde sviktet.

Denne evalueringen ble lagt frem for granskingsutvalget, som Sjøfartsdirektoratet hadde nedsatt. Underdirektør Havik i Sjøfartsdirektoratet ledet utvalget, hvor også skipets verneombud og sikkerhetsoffiser var til stede. På dette møtet deltok også avdelingsdirektør Havik i Sjøfartsdirektoratet – som om han hadde noe der å gjøre. Han var da selvsagt blitt orientert om mannskapets evaluering og var kommet for å sørge for at den ikke ble kjent utenfor rederiet, og direktoratet. Følgelig brukte han sin autoritet som myndighetsperson til å hemmeligstemple evalueringen. Stilt overfor direktoratets makt og myndighet, var det ingen ting mer mannskapet kunne gjøre. De forslag til forbedringer som de hadde utarbeidet ble lite tatt hensyn til.

Her må også nevnes at alle direktoratets handlinger som omfatter skip og redere er hemmelige og unntatt fra innsyn. I Sjøfartsdirektoratets arkiv ligger hundre år av norsk skipsfartshistorie gjemt.

Når det gjaldt denne protokollen, som direktoratet beslagla i 1999, så var den så hemmelig – og ble så godt gjemt – at direktoratet syv år senere ikke var i stand til å finne den igjen. (Dette ifølge et brev fra direktoratet av 17. juli 2006 til Erling Folkvord).

Man må undres over hvor mye Sjøfartsdirektoratets overordnede myndighet, Handels- og nærings-departementet, kjenner til av rutinene i direktoratet. Tolket også departementet lover og regler på samme måte, og er departementet like gode venner med rederne som direktoratet er, eller blir også departementet ført bak lyset av Sjøfartsdirektoratet?

Når det gjelder hemmeligholdelsen av evalueringen så har selvsagt det sammenheng med at så mye opplysninger omkring brannen ble hemmeligholdt i sjøforklaringen, inkludert rent straffbare forhold, som fusingen med dekkdagboken og tilbakeholdelse av informasjon angående brannen. På side 711 i Skipskontrollens regler under § 6, ”Forskrift av 27. november 1979, om innretning og føring av dekkdagbok”, heter det bl.a. at:

*I dekkdagboken skal innføres opplysninger vedrørende hendelsesforløp til belysning av årsaksforhold ved eventuelt inntrufne uhell eller skade på person, skip eller last. En skade skal nøyaktig beskrives, og det skal gis opplysninger om de tiltak som ble foretatt i anledning av uhell eller skade.*

Videre heter det side 714 § 11 under ”Straff” at:

*”Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Alminnelig borgelig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 339 nr 2 såfremt ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.”*

Bl.a. for å sikre at ikke kapteinen skulle bli stilt til ansvar for å ha unnlatt å føre hendelsene inn i dekkdagboken, var man tvunget til å få mannskapet til å akseptere hemmelighold. At kapteinen selv skulle tvinge mannskapet til dette ville vært for avslørende. Da var det bedre å få Sjøfartsdirektoratet, med status som myndighet, til å presse dette på dem.

Skipsdagbøker, både for dekk og maskin, er viktige dokumenter, som har den aller største betydning i sjøforklaringer. Dekksgdagboken skrives av vakthavende styrmann og maskindagboken av vakthavende maskinist, men det øverste ansvaret ligger selvsagt hos kapteinen. At en erfaren kaptein tar seg friheten til å fuske med dekksgdagboken er ubegripelig, spesielt etter som hele skipets mannskap kjenner detaljene, og at han fikk hjelp av den kontrollerende myndigheten til å skjule fusingen er enda mer ubegripelig. Med dette har så vel rederiet som Sjøfartsdirektoratet bunnet mannskapet til fortieelse av alvorlige lovbrudd. Dette er også et eksempel på hvordan innarbeidet kameratkorupsjonen i Sjøfartsdirektoratet fungerer.

En del av mannskapet går nå og bærer på sannheten – som rederiet i samarbeid med Sjøfartsdirektoratets gjorde til hemmeligheten – om hvordan skipet ble berget fra katastrofen, og om hvordan både mannskapet og passasjerene ble berget av resolutt og selvstendig opptreden av enkeltpersoner blant mannskapet da brannen ble oppdaget, og før det kom noen reaksjon fra broen. Da brannalarmen etter sigende ble satt på i mannskapsavdelingen hadde mannskapet allerede en god stund vært i gang med redningsarbeid blant passasjerene.

Den mannen som fikk startet nødbrannpumpa og fikk i gang lensingen blir av det øvrige mannskapet anerkjent som den som berget Prinsesse Ragnhild fra å kante den natten. Men etter som dette ifølge sjøforklaringen aldri har hendt – ble han neppe verdiget noen anerkjennelse fra rederiet.

Slike hendelser gir også et godt bilde av den personalpolitikk som gjelder – ikke bare i Color Line – men som stort sett er rådende til sjøs. Her kan ingen vente seg hverken høflighet eller forståelse fra sine overordnede. Nei, ikke en gang vanlig folkeskikk. Dette blir taklet på forskjellig vis av ofrene. De fleste innordner seg, noen sitter på lugaren og gråter, og de som våger å opponere får sparken.

Mannskapet, spesielt aspiranter og unge offiserer, som har en karriere å tenke på, kommer

i et dilemma når de ser sine overordnede svikte på denne måten i avgjørende øyeblikk. Men de tør for alt i verdene ikke å si noe som helst, hverken om hva de har sett eller hørt. Det kunne få alvorlige konsekvenser for den videre karrieren til sjøs, og de er dermed frittatt den mest fundamentale av menneskelige rettigheter, ytringsfriheten.

Dessuten går hele miljøet glipp av de erfarne mannskapet skaffet seg den natten, og den preventive nytten en generell innskjerpning av sikkerhetsrutinene – spesielt på fergene – kunne fått.

Som nevnt er lovgivningen for sjøforklaringer både detaljert og streng, men i dette miljøet, som i alle andre miljøer som rutinemessig bryter lover og regler, er det bortforklaringer som gjelder. ”Sjøbortforklaring” er et uttrykk som brukes blant dem som vet bedre.

Utviklingen og automatiseringen innen skipsfarten har for lenge siden løpt fra den kompetanse myndigheter kan stille opp med i sjøforklaringer. Og som vi har sett her, så er det heller ikke Sjøfartsdirektoratet, som har kompetanse – eller som burde ha det, interessert i å stille spørsmål som kan avklare om feil er begått. Dette gjør det enkelt for den som er ”smart” å føre en sjørett bak lyset. Dette kalles mened på fagspråket.

For ikke å snakke om kompetansen hos de forsikringselskaper som må betale kostnadene for elendigheten. Hastverket omkring det hele gjør det umulig å gjøre en forsvarlig forundersøkelse. Den eneste som kan klare det nødvendige ”forarbeidet” på noen få dager er rederen, som sender dertil egnede folk ombord for å instruere ledelsen om hva de skal si og hva de ikke skal si i sjøforklaringen. Inntrykket er at rederiet – stort sett – alltid lykkes med å ”forklare” seg ut av enhver situasjon, selv om alvorlige feil er begått av reder og/eller ansvarlige ombord. Det finnes en høyere instans som blir satt inn i mer alvorlige ulykker, hvor menneskelig er gått tapt, og det er undersøkelseskommissjon, eventuelt med påfølgende rettssak. Problemet er at det er sjøfartsdirektøren som utser kommisjonsmedlemmene, og han utser kun de han kan stole på, og som kan sørge for at ingen skyld kan spores tilbake til manglende kontroll fra direktoratets side, og dermed er man like langt.

I Norge er en maritim undersøkelseskommissjon ingen garanti for at sannheten kommer fram.

**John Nikolai Omark**

# Så skjedde det vi hadde ventet, Wilh. Wilhelmsen flagger ut

**Dette var hovedoppslaget i Dagsrevyen og førte til store oppslag i nærmere femti aviser, i kjølvannet av opplysningen om utflagging. Dette viste vi ville komme, rederinæringen bruker ikke bare tomme ord og trusler. De har makt til å gjøre det de sier.**



*Tamesis  
Foto: Wilhelmsen*

Onsdag den 18. juni 2008 kom nyheten vi fryktet ville komme. Ikke nødvendigvis fra Wilhelmsen, men fra rederinæringen generelt. Norsk skipsfartspolitik er for lite forutsigbar, og næringen skal skattes i hjel. Hvorfor har ikke verdens rikeste land råd til å ha en levedyktig handelsflåte?, når mange andre, fattigere land enn Norge, har råd til det. Malta, Panama og Liberia er bare noen få eksempler.

Norsk skipsfart går tilbake til vikingtiden, vi har bygd opp en kompetanse man må lete lenge etter for å finne. Så med et penestrøk, fra de som påstår at de er ansvarlige politikere, er mer enn tusen år med erfaring, arbeidsplasser og kompetanse fjernet. Man kan kanskje forstå det, når man ser at maktbegjæret er større enn fornuften, og at man ikke bryr seg om konsekvensene av det man gjør.

Når SV har finansministeren, og resten av regjeringen ikke tør å gjøre annet enn det hun dikterer, kan man ikke vente noe annet. Man må jo ha ro i rekkene, det må ikke skinne igjennom at det er uro innad i regjeringen. Der skal det se ut som om det bare er fred, enighet og harmoni. Samtidig skal likhet blant folket være viktigere enn noe annet, alle skal være like fattige, bortsett fra de som sitter med makten. De skal være rike (se på lønningene og pensjonene de har), koste hva det koste vil. Makten klarte de på en finurlig måte å rane til seg etter sist valg, og de skal på død og liv vise

at de har makt. Når jeg sier å rane til seg, var det få som trodde at SP var så maktkåte at de ville gå i en koalisjon med AP og SV. Hadde velgerne vist det, hadde de sikkert stemt annerledes.

Nå forsvinner det førte av de store og tradisjonelle rederiene, det blir sikkert ikke lenge før andre følger etter. Er det slik sjøfartspolitik, vi som sjøfolk ønsker? Om det er det vi ønsker, er det bare å la det skure og gå som det gjør, da er det snart slutt.

Om det er noe annet vi ønsker, må vi komme sammen i et forbund, og si fra til de styrende, at dette ønsker vi ikke. Sammen kan vi diktere storting og regjering til å gjøre det vi mener er riktig og ikke minst, viktig for oss og næringen.

Samtidig finner vi det merkelig at Wilhelmsen selv, ikke tar konsekvensen av utflaggingen helt ut. Flagger man ut, gjør man det 100 %, ikke bare delvis. Se på Fredriksen. Det som skjer er at det bare er sjøfolk som skal fjernes, de kontoransatte blir der de alltid har vært. I hovedkontoret i Oslo. Kan dette være på grunn av at de vet, at om de kontoransatte måtte slutte, så ville opinionen laget et styr uten like? Regjeringen burde innføre en fornuftig sjøfartspolitik, som alle kan leve med, og å utvikle det potensialet vi har i norsk ungdom. Riset bak speilet må være å nekte de rederne som allikevel flagger ut, med at de ikke lenger vil få lov til å drive skipsfart fra hovedkontorer i Norge.

LRV



*Tamesis på vei gjennom Panama kanalen en gang på 1950 tallet.  
Foto: Bergen Sjøfartsmuseum.*

# Statens menneskerettighetsbrudd

I saken dykkerne har anlagt mot den norske stat er staten anklaget for de mest alvorlige og de mest omfattende menneskerettighetsbrudd noen gang i norsk historie. Her følger en kort gjennomgang av menneskerettighetsbruddene staten anklages for;

Av Knut Ørjasæter

## ARTIKKEL 2

Denne artikkelen gjelder retten til liv.  
- I henhold til rettspraksis fra den Europeiske Menneskerettighetsdomstol (EMD) må den norske stat dokumentere og bevise at den gjorde det den kunne for å gjøre dykkernes arbeidssituasjon forsvarlig og at dykkernes liv og helse ikke ble utsatt for unødvendig fare, sier advokat Marius Reikerås. - Her ligger bevisbyrden på den norske stat. Vi har i rettssaken gjennomgående dokumentert at dette ikke har skjedd, og at norske myndigheter meget godt visste at det var eksperimentell virksomhet som skjedde. Staten sørget ikke for å gjøre virksomheten forsvarlig. Dette er første gangen den norske stat anklages for brudd på denne artikkelen i den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK).

I rettssaken sa regjeringsadvokaten at den norske stat trålet hele verden og samlet inn all tenkelig informasjon om dykking, også om skader. Lite ble imidlertid gjort for at dykkingen skulle bli forsvarlig selv om en hadde kunnskapen. Regjeringsadvokaten sier til statens forsvar at dykkerne også visste om skader og farer for skader. Det faller på sin egen urimelighet da det er meget omfattende dokumentasjon som staten selv har prøvd å hemmeligholde.



Dykking på Kårstø ledningen.  
Foto: Jan Erik Eriksen

- Jeg vil karakterisere dykkingen som har foregått som rene fysiologiske eksperimenter, fortsetter Reikerås.

- Resultatet av den eksperimentelle virksomheten ser en ved å lese rapporten til Haukeland Universitetssykehus. I rapporten som ble lagt frem for retten i sin helhet, kommer det frem at 98 prosent av dykkerne har forringet livskvalitet, 65 prosent scorer over verdiene for post-traumatisk stressyndrom, dykkerne er kraftig overrepresentert med lungesykdommen KOLS mm. Det er ingen tvil om årsakssammenhengen, i følge de som har utført undersøkelsen.

Haukeland Universitetssykehus er internasjonalt anerkjent for sin kompetanse på hyperbarmedisin og har et nasjonalt ansvar for denne typen medisin. Regjeringsadvokaten har prøvd å så tvil om statens egen ekspertise, og de konklusjoner denne ekspertisen har kommet til med hensyn på årsakssammenheng. Vi spør om hva en skal med en nasjonal ekspertise dersom staten og regjeringen

selv ikke anerkjenner sin egen ekspertise?

Myndighetenes håndtering av spørsmålet om forsvarlighet ser en også ved at norske myndigheter en rekke ganger er bedt om å dokumentere at det er medisinsk forsvarlig å dykke til 150 meter, eller dypere. Regjeringsadvokaten har ikke lagt frem ett eneste slikt dokument. I løpet av de nærmere 40 årene det har vært dykket på norsk sokkel, er det dykket til langt større dyp enn 150 meter. Norske myndigheter har hevdet at det er forsvarlig å dykke til 400 meter, uten at dette er dokumentert. Dokumentasjon fremlagt i retten viser det stikk motsatte.

## ARTIKKEL 3

Dette er den såkalte torturparagrafen som setter forbud mot tortur og inhuman behandling. Bestemmelsen omfatter også forbud mot nedrig behandling.

- Dette er også en artikkel den norske stat aldri tidligere har blitt anklaget for brudd på, sier Reikerås. - Da dykkerne fikk trykkfallssyke, mistet helseerklæ-

ringen og dermed også jobben, ble de fullstendig overlatt til seg selv. De ble bokstavelig talt satt på kaia. Staten hadde ikke behandlingstilbud til dem. Dette gjaldt også de som offisielt deltok i dykkerforsøk.

I henhold til praksis fra tidligere dommer i EMD, er dette igjen forhold der den norske stat og regjeringsadvokaten sitter med bevisbyrden. De må dokumentere at den norske stat har gjort det som kreves, og gitt dykkerne og de som ble skadet, en forsvarlig medisinsk behandling. I retten ble forsøksdykket ved Norsk Undervannsintervensjon (NUI) til 250 meters dyp fra 2002 trukket frem. Den norske stat ved Oljedirektoratet var en av oppdragsgiverne og 6 av 8 forsøkspersoner ble skadet. En ble varig ufør etter forsøksdykket og han har ikke fått særlig hjelp verken til de medisinske skadene eller økonomisk. En annen som også mistet dykkersertifikatet for alltid, har bedt om å bli undersøkt i flere år uten at dette er skjedd.

- Anklagene er alvorlige, men dokumentasjonen, som er lagt frem i retten taler for seg selv, sier Reikerås.

## ARTIKKEL 6

Denne bestemmelsen gjelder muligheten for å få en rettfærdig rettergang. Staten og regjeringsadvokaten har holdt tilbake helt sentral og vital dokumentasjon. Videre er de fleste av provokasjonene som dykkernes advokat har fremført fortsatt ubesvart.

- Det sier seg selv at det ikke blir en rettfærdig rettergang når staten fortsetter å holde tilbake dokumentasjon som kan belyse saken, sier Reikerås.

## ARTIKKEL 8

- Når vi har påberopt oss brudd på artikkel 8, er det fordi denne bestemmelsen klart sier at den enkelte dykker skal få full informasjon om færemomentene ved dykking, sier Reikerås.- Staten ga ikke dykkerne en slik informasjon. I tillegg mener vi bestemmelsen er krenket for de dykkerne som jobbet i et miljø der de var eksponert for betydelige helseskadelige stoffer. Også dette setter artikkel 8 et forbud for.

## ARTIKKEL 13

- Den, til nå, manglende etterforskningen i saken der dykkeren John Martin døde i 1975, pluss manglende etter-

forskning i flere andre dykkerrelaterte saker, medfører brudd på artikkel 13, sier Reikerås. - En sak skal etterforskes og nødvendige rettslige skritt skal tas. Det kan vi ikke se at det er gjort i en rekke dykkerrelaterte saker der alvorlige lovbrudd påpekes.

## ARTIKKEL 14

Denne bestemmelsen gjelder forbud mot diskriminering. Norske myndigheter har diskriminert utenlandske dykkere som har arbeidet på norsk sokkel. De har ikke fått delta i kompensasjonsordninger som har kommet norske dykkere til del. De har heller ikke fått delta i medisinske undersøkelser som til nå bare har omfattet noen norske dykkere. Begrunnelsen fra statens side er at utlendingene ikke fullt ut er medlemmer av den norske folketrygden. Det hjelper ikke at de har betalt norsk skatt og har arbeidet på norsk jord.

## DOM I SEPTEMBER

Først over sommeren, i september, regner dommer Arne Lyng med at han skal ha dommen klar. Da får dykkerne svar på om Oslo Tingrett ser de samme statlige EMK brudd, som de selv og deres advokat gjør.

# Illustrert norsk skipsliste

## Illustrert Norsk Skipsliste/ Norwegian Shipslists

**Del 1 2008** Utgitt juni 2008  
Handelsflåten/ The Merchant Fleet

**Del 2 2008** Utgitt desember 2007  
Fiskeflåten, brønnbåter,  
ferjer og passasjerbåter

**Del 3 2008** Utgitt desember 2007  
Kystfiskeflåten (8-10.5) 10.5 - 15 m

## Del 1 Handelsflåten 2008/09

**Skandi Acergy** Diving support/Offshore .  
MO: Dofcon AS  
2008 Aker Yards AS Soviknes (154)  
HLDK, Moonpool 7.2 x 7.2, 2x ROV  
DNV  
GT 16000  
Loa 156.90 Br 27.00 Dr 8.50  
2 x 3621 Bhp MAN 6L32/40  
2 x 5150 Bhp MAN 8L32/40  
DeProp 2x 3000 kW, 1x 4000 kW  
18 kn  
DK 2100 m<sup>2</sup> Cargo 7000 t  
FO 2300 m<sup>3</sup> PW/BW 1500/9000 m<sup>3</sup>  
Diving Chamber for 24 divers, 2 x bells  
Crane 1x 400/1x 100 t SWL  
Bow thr 2x 1500 kW Azimuth 2x 1900 kW  
DynPos  
LAFD7 9387217 NIS Bergen  
Foto: Harald M. Valderhaug



## Del 2 Fiske, Brønnbåter og ferjer 2008

**Mastrafjord** Ferje  
KR: Fjord1 Fylkesbaatane AS  
2007 Aker Yards AS Soviknes (149)  
DNV  
BT 4325 NT 2238 Mdw 1025  
Loa 129.80 Br 19.10 Dr 4.60  
3554 Bhp RRM Bergen KVGS-12GA  
17 kn  
Trailere 12  
Biler 212  
Passasjerer 587  
E-mail: mastrafjord@fjord1.no  
Mob: 415 36 357  
LIAT 9344760 Flore  
Foto: Harald M. Valderhaug



## 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](http://www.skipslistene.no)  
nyheter - rettelser - oversikt over skipene  
[www.ship-info.com](http://www.ship-info.com)

# Det blir hevdet fra LO og regjeringen at det er lik lov for alle i Norge

**Dette er ren og skjær løgn. Vi vet bedre. FFFS er nå i ferd med å forberede en ny menneskerettighets sak på grunn av aldersdiskriminering. To av våre medlemmer i Nye Kystlink, er oppsagt ene og alene for at de har passert 62 år. Medlemmene er underlagt Sjømannsloven.**

På land er den samme grensen 70 år. Er man 8 år yngre, har legeattesten i orden og tilfeldigvis har sitt yrke til sjøs, er man for gammel. Dette er diskriminering.

*Hvordan har du det? Jo takk, som fortjent, tror jeg.*

Man har selv tatt valget om å arbeide til sjøs, derfor har man det som fortjent. Når man velger å jobbe til sjøs, velger man samtidig bort opplagte rettigheter som man har dersom man arbeider på land. Dette er selvsagt noe en ikke vet når man velger yrke, ikke blir man opplyst om det heller. En undertegner kontrakten, og vips, så er man en annenrangs arbeidstaker.

I Norge heter det så fint at alle har samme rettigheter og likhet for loven, men som vi vet så gjelder ikke det for sjøfolk.

Saken om aldersdiskriminering fikk vi på vårt bord for noen måneder siden. Etter det har vi hatt møte, kommunisert skriftlig samt hatt mange telefonsamtaler med ledelsen i rederiet. Rederiet har også mottatt en juridisk betenkning fra en av våre dyktige advokater, menneskerettighetsspesialist Marius Reikerås, som konkluderer med at oppsigelsen strir mot menneskerettighetsloven.

Nye Kystlink fikk en tilsvarende betenkning fra NR sin advokat, hun tolker den samme paragrafen i sjømannsloven, § 19, som Reikerås, men kommer til stikk motsatt resultat. Derfor går saken til retten. Dette forteller oss at sjømannsloven bare har en hensikt, nemlig å forvirre brukeren. Med andre ord advokatmat.

I et telefonmøte mellom rederiet Nye Kystlink, deres advokat, vår advokat og FFFS, i begynnelsen av april ble det bestemt at vi gjør som vi har sagt til våre medlemmer: Vi står på deres side og prøver saken for retten.

I Arbeidsmiljøloven defineres antidiskrimineringsparagrafen helt uten forbehold. Man har ikke lov å diskriminere uansett årsak. Man skal ha saklige grunner for oppsigelse, og alder er ikke saklig grunn før fylte 70 år. Når man så kan lese i Bergens Tidende 15.04.08 at samferdselsminister Liv Signe Navarste går i bresjen for å utvide også 70 års grensen, til 75 år for sjåførere, er det ikke lenge før den generelle aldersgrensen på land blir den samme. Men til sjøs skal man altså avskiltes ved fylte 62 år.

Også tidligere Statoilansatt Arne Indreeide gikk til sak mot arbeidsgiver på bakgrunn av aldersdiskriminering. Han fikk medhold i Stavanger tingrett om at oppsigelse ved fylte 67 år ikke var saklig. Statoil trakk anken, derfor er dommen nå rettskraftig. Dette vil, slik vi ser det, danne presedens i vår sak, og for våre medlemmer.

Nye Kystlink har ikke tatt vårt råd om å trekke oppsigelsene til følge. Dette fører til at vi nå har stevnet dem for Nedre Telemark Tingrett. De har sagt opp to av våre medlemmer ene og alene på grunn av alder. De to det gjelder, samt vi i FFFS liker ikke diskriminering.

Som sagt er Reikerås spesialist på menneskerettigheter og han påpeker at

de Europeiske menneskerettighetslovene har forrang for norske lover, og har derfor større betydning enn Sjømannsloven.

I EU direktivet av 9. februar 1976, som Norge har ratifisert, står det blant annet:

*”Norge har gjennom EØS-avtalen forpliktet seg til å implementere likebehandlingsdirektivet”.*

I artikkel 6, i samme lov, kan man blant annet lese:

*”Felleskapspakten om arbeidstakernes grunnleggende arbeidsmarkedsmessige og sosiale rettigheter anerkjenner betydningen av å bekjempe alle former for forskjellsbehandling, herunder nødvendigheten av å treffe passende foranstaltninger til å sikre sosial og økonomisk integrering av eldre og personer med handikap”.* ( red. oversettelse fra dansk)

Situasjonen vi har nå, er at folk som arbeider på land er underlagt Arbeidsmiljøloven, til sjøs er vi underlagt Sjømannsloven. Det geniale med denne loven er at reder kan si opp sine faste ansatte ved fylte 62 år, men ta dem inn igjen, som vikarer, når de har behov for hjelp, uten at de har de samme forpliktelser som de har overfor sine faste ansatte. Med andre ord kan de bruke loven i sin ”trynepolitikk”.

Dette finner FFFS så prinsipielt viktig at vi velger å få det rettslig avklart. Sjøfolk skal føle at de er underlagt norsk lov som alle andre. De er ikke en pariakaste som må ha et eget lovverk. Er man frisk og har legeattest, skal man ha lov til å arbeide til man er 70 år, som er aldersgrensen på land. Man skal ikke diskrimineres ut av jobben sin.

*FFFS tar sine medlemmer på alvor.*

LRV

## The Beach

Ferieboliger utviklet av nordmenn, bygget for skandinaver, etter nordiske standarder.

På Jomtien Beach, rett sør for Pattaya sentrum, finner du The Beach – på Jomtien Beach, kåret til Thailands beste familiestrand. Med alle de service- og fritidstilbud du kan ønske deg, og med en luksus du har råd til.

Dette er det beste av Thailand.

**Priser fra ca. NOK 350.000**

**Mulighet for skjøte i eget navn!**

Du kan eie leiligheten i ditt navn med skjøte.

Kontakt oss, så skal vi fortelle hvordan!



JOMTIEN BEACH THAILAND

# TRYGT KJØP MED SKJØTE I EGET NAVN

[www.the-beach.no](http://www.the-beach.no)



## Følg byggeprosessen

Føreløpig har The Beach kun salgskontor i Oslo, men vi holder på å etablere kontor også på stedet.

Visningscenteret blir ferdig sent i år.

Følg byggeprosessen på [www.the-beach.no](http://www.the-beach.no)

eller [www.hvidsten.no](http://www.hvidsten.no)

The Beach er utviklet og eiet av

HVIDSTEN  EIENDOM  
- vi gjør Thailand bedre

## Service og sikkerhet av høyeste klasse

The Beach består av to bygg med hver sin betjente, lekre lobby. Sikkerhetsaspektet er svært godt ivaretatt 24 timer i døgnet med full adgangskontroll.

The Beach blir et fullservice anlegg for ferieboliger med alt du kan tenke deg av tilbud; restauranter, barer, bassenger, spa- og velværesentre, treningssenter, lekearealer, leilighetshotell... Og en stor shoppingarkade over fire etasjer. Trenger du geitost, skal du finne det her!

## Bygget for skandinaver

Vi vet hvilke krav og behov skandinaver er opptatt av: Sikkerhet, trygghet og vår form for komfort.

Jomtien er trygt og sikkert i dag. Myndighetene har null-toleranse for kriminalitet. Likevel legger vi sterk vekt på sikkerhet, så vi skandinaver kan føle oss trygge.

Dette er en investering i Det Gode Liv. Alt det et moderne menneske søker av infrastruktur og opplevelser finnes i Jomtien.

## Nærområdet yrer av tilbud og muligheter

En ting er alle de over 20 golfbanene i området. Opplevelsene står i kø. Og la deg ikke forundre over den smilende servicen du møter over alt i Jomtien.

## Sosiale soner

Det blir svært mange sosiale soner og treffsteder. Utendørsanlegget, som er fem mål stort, får park med pool, vannfall, solsenger, flere lounges, restaurant og bar. Omtrent midt på begge byggene blir det et 12 meter høyt, åpent og luftig innvendig parkanlegg.

## Luksuriøse leiligheter fra 28 til 312 kvm

Det blir 10 forskjellige størrelser. Fullt innredet, i 4 stiler - Classic, Black, White og Luxury. Alle med terrasse og fantastisk havsutsikt. Aircondition og høykvalitets innredninger. Trenger du hjelp med møblene, kan vi tilby møbleringspakker.

## Du får mer fritid i våre fritidsboliger

I utgangspunktet skal du ikke behøve å ordne så mye selv. Vi har lagt til rette for full service hvis du vil ha - til de kjente, lave Thailand-prisene.

## Utleieservice

Det er muligheter for å tjene penger på leiligheten når du ikke er der selv.

Vi organiserer og markedsfører utleien for deg, og sørger for at alt er i orden når du kommer tilbake.

## Det ligger år bak Thailand-løsningen vår

År med å vurdere og forkaste tomter. År med studier av hva skandinaver vil ha, men ikke får. Nøye gjennomgang av hva vi vil gjøre bedre enn det som hittil har vært tilbudt - og hva vi kan innstå for når vi nå kommer med våre tilbud.

Det er noe av grunnen til at vi mener at "vi gjør Thailand bedre"!

## Trygt kjøp

Hvidsten Eiendom er et profesjonelt eiendomsselskap der kundene skal føle trygghet og tillit. At vi har oppnådd kredittvurderingen AAA hos Dun & Bradstreet, som en av de få i Norge, mener vi bidrar til en ekstra trygghet for våre kunder.

Stue Classic



Bad White



Soverom White







Stue White



Stue Black



Soverom Classic





JOMTIEN BEACH THAILAND

[www.the-beach.no](http://www.the-beach.no)

For mer informasjon og brosjyre,  
[www.the-beach.no](http://www.the-beach.no)  
 eller tlf. +47 22 40 42 00.  
**Prisøkning fra 1. sept 2008**

The Beach er utviklet og eiet av

**HVIDSTEN EIENDOM**  
 - vi gjør Thailand bedre



# FFFS øker mest?

## FFFS har nå passert medlemsnummer 1450!

Som dere kan se på medlemmnummeret blir forbundet vårt større og større for hver måned. Vi har mer enn en innmelding pr. dag i snitt. Det betyr at vi vokser med ca. 500 nye medlemmer i året. Dette er tall vi er meget stolte av.

Rekorden på innmeldinger fikk vi i mai i år da fikk vi 28 nye medlemmer på en dag. Håper rekorden snart blir slått!

Økningen i medlemmer er et resultat av hardt arbeid både fra sentralt hold og ververe blant våre medlemmer. Ververne har også opplevd spenningen av å skrape Flax lodd, noen har også vunnet noen kroner. Det viser seg at jo flere vi blir, dess flere verver nye medlemmer.

Med flere medlemmer, blir også økonomien bedre, noe som også fører til at vi kan hjelpe flere. Det sier seg selv at når vi blir mange som drar lasset sammen, kan vi utrette mer.

For øyeblikket har vi fire saker i retts-systemet, og ingen er gratis. De sakene det gjelder er;

*FFFS mot NSF angående tvangstrekk i NIS flåten.*

*FFFS mot Secora, som i FFFS øyne ulovlig trekker sine ansatte i sommer-lønn hvert år.*

*Aldersdiskriminering, to av våre medlemmer er oppsagt på grunn av alder, noe vi mener er ulovlig.*

*Erstatningssak vedrørende usaklig oppsigelse.*

Dette er selvsagt noe som viser igjen i forbundskassen, men nå er vi overbevist om at vi har kommet over den verste kneiken. Dere viser at dere stoler på oss, og støtter kollegialt opp om det vi er pålagt av landsmøtet. Nemlig å hjelpe andre. I tillegg til de sakene som skal for retten har vi utallige saker til behandling til enhver tid. Vi har og fått opplyst at enkelte saker lar seg løse bare ved å fortelle rederiet om at FFFS tar saken, om de ikke ordner opp selv. FFFS blir med andre ord tatt på alvor.

FFFS har selvfølgelig ikke hatt bare lyse dager. Spesielt like etter at vi startet SOF, og fikk medlemmer offshore, gikk det som det ofte gjør; vi mistet en del av medlemmene igjen. Dette var en konsekvens av at vi ikke maktet å omgjøre våre løfter til virkelighet så fort som vi ønsket. Nå har vi derimot fått tilbake en stor del av dem vi mistet, pluss mange flere. De seilende ser at vi ikke har tenkt å gi oss, vi vil stå på for de sakene som vi har lovet. Det er ikke valgløfter, men ting tar tid.

Derfor vil vi takke alle trofaste medlemmer for at dere ikke ga opp, men tror på oss. Vi er stolte av dere. Sammen skal vi klare å innføre demokrati og rettferdighet til sjøs.

LRV

## Informasjon om hva FFFS får til

**Fra enkelte hold blir det hevdet at FFFS ikke får til noe på grunn av vi ikke har forhandlingsrett.**

Selv om vi ikke har fått vår selvskrevede rett til forhandlinger for våre medlemmer enda, vil vi påstå at vi har utrettet veldig mye:

- FFFS har inngått avtale med ett rederi
- FFFS har tatt ut søksmål pga. usaklig oppsigelse (62 år)
- FFFS har saksøkt et rederi (statseid) for underslag av hyrer
- FFFS har løst ca 400 saker
- FFFS bruker daglig advokater for å hjelpe medlemmer
- FFFS har vist at det nytter å kjempe for sine medlemmer
- FFFS tar alle sine medlemmer på alvor
- FFFS kan nåes av alle hele uken 24 timer i døgnet

Dette er bare litt av det vi har gjort, det er dette vi gjør, det er dette vi har lovet vi skal gjøre. Når noen står frem og sier at vi ikke gjør noe, så er det enkelt å motbevise.

Når det gjelder forhandlingsrett vil den tvinge seg frem før eller siden, og inntil da kan alle medlemmer være sikre på at dere får hjelp om det skulle oppstå problemer.

Vi får stadig vekk spørsmål om hva som vil skje med våre medlemmer dersom de andre forbundene går ut i streik. I norsk lov er både den positive og den negative organisasjonsretten sikret. Det betyr at om noen av de andre organisasjonene går ut i streik, så er FFFS medlemmer eller andre, som ikke er organisert, beskyttet mot tap av inntekt. Om de andre går ut i streik, har våre medlemmer og uorganiserte, krav på dagpenger fra NAV, om de blir permittert. Det er med andre ord ikke grunn til engstelse. Dessuten vil FFFS påse at alle som ikke er organisert i de "tre store" får det de har krav på. **Man kan stole på FFFS. Vi tar de seilende på alvor.**

LRV



Rundt bordet fra vensre. Nestformann FFFS Harald Prytz, Kapt. Geir Antonsen, forpleiningssjef Bjarte Helland, forpleingssjef Kåre Harkestad, lærling Geir Frode Rasmussen, formann FFFS Leif R. Vervik, kokk Knut Fotland, Arbeidsleder Reidar Bale og matros Jan Birger Sjørnsen.  
Foto: Matros Gøran Olsen.

# Landsmøtet for FFFS

## avholdt 6.6.2008, i egne lokaler i Eidsvåg Fabrikker

Tilstede var alle fremmøtt i henhold til deltakerliste.

### Saksliste:

1. Åpning og velkomst av Leif R Vervik
2. Introduksjon av delegater
3. Presentasjon av årsregnskap
4. Informasjon om kontaktpersons nettverk under oppbygging
5. Valg av ordstyrer
6. Valg av styret for neste periode
7. Informasjon om forhandlingsrett
8. Innkomne saker fra medlemmer
9. Eventuelt
10. Avslutning

### VELKOMST

Leif R Vervik ønsket alle velkommen til landsmøtet. Vi ble informert om forbundets arbeid og om saker forbundet jobber og har jobbet med, deriblant at forbundet løser mange saker for medlemmer uten at vi må trekke sakene til retten. Det er bare to saker som ikke er løst rettslig enda, til det beste for alle parter, og det gjelder tvangstrekket for seilende i NIS registeret og tvungen avgang ved fylte 62 år, dette er saker som venter på ny runde i rettsvesenet. Vi ble informert rundt vårt første avtaleverk med BNR at det er flere i enning.

### Av andre saker kan vi trekke frem:

- Informasjon vedrørende flytting av lokaler.
- litt visjoner om utviding av bemanning på kontoret.
- positiv medlems utvikling.
- økt omtale i media.
- informasjon om Secora saken som vi er part i.

### INTRODUKSJONSRUNDE

Vi tok oss tid til en rask introduksjon av de enkelte delegatene da det gjerne er kjekt å vite hvem man kjemper sammen med, for å bedre sjøfolks rettigheter.

### REGNSKAP

Harald Prytz informerte oss om regnskapet og gjennomgikk de enkelte punkt i regnskapet. Regnskapet ble opplest og vedtatt av et samlet landsmøte. Vi gjennomgikk også behovet for at vi snart bør ansette en til på kontoret pga saksmengden. Videre gikk vi igjennom en skjematisk utvikling av medlemsmassen fra start til dags dato, som viser en god trend. Vi har dessuten tatt en del tap på fordringer på grunn av manglende innbetaling fra medlemmer, som har blitt utmeldt etter større mangler i innbetaling av kontingent. Vi velger å ikke forfølge disse krav, men stiller dem som inaktive medlemmer og på sikt melde dem ut.

Valg av ordstyrer falt enstemmig på Harald Prytz.

## KONTAKTPERSONER

Vi ble informert av Harald, Leif og Bjarte om oppbyggingen av kontaktpersonsnettverket. Det vil komme en detaljert oversikt om de enkelte kontaktpersonene i de enkelte rederi, i en utgave av Dråpen, videre vil dette bli lagt ut på vår hjemmeside slik at man enkelt kan kontakte den aktuelle personen for de enkelte medlemmer. Bakgrunnen for oppbygging av kontaktpersonsnettverket, er for å lettere kunne jobbe med lokale spørsmål i de enkelte rederi. Kontaktpersonen skal hjelpe våre medlemmer med lette spørsmål og problemstillinger, hvor man bare har behov for konsultasjon med forbundskontoret. Videre vil kontaktpersonen formidle kontakt med forbundet i det man definerer som tyngre spørsmål som gjerne ender i rettslig tvist. Ytterlig informasjon vil komme i Dråpen og på våre hjemmesider.

## VALG AV STYRET

Før vi valgte styret ble det fremmet forslag om at man skulle gjennomføre tillegg i ordlyden av vedtektenes § 12 som omfatter krav til styremedlemmer, forandret fra:

*Medlemmer som har vært i land mer enn 4 år, kan ikke velges til styret.*

Forandret til:

*Medlemmer som har vært i land mer enn 4 år, kan ikke velges til styret. Unntatt fra denne bestemmelsen er medlemmer som driver arbeid for forbundet på kontoret, og vil da få dette likestilt med seilingstid.*

Dette ble enstemmig vedtatt av landsmøtet.

Det sittende styret stilte til gjenvalg, med mindre det ble fremmet motkandidater med unntak av vara medlem Gunn Selma Kvinge.

Det ble ikke fremmet motkandidater og styret ble gjenvalgt med enstemmig vedtak av landsmøtet. Videre ble det valgt nytt vara medlem som ble Gøran Olsen, enstemmig vedtatt.

## INNKOMNE SAKER

### FORHANDLINGSRETT

Vi fikk klarlagt forskjellen mellom å søke forhandlingsrett og å kreve. Og fikk informasjon om avtalen som er i boks og hva som er på trappene.

## NYTT STYRE:

**Formann:**  
Leif R. Vervik

**Viseformann:**  
Harald J. Prytz

**Kasserer:**  
Atle Rusten

**Sekretær:**  
Bjarte Helland

**Styremedlem:**  
Reidar Bale

**Varamedlemmer:**  
Jarle Johansen og  
Gøran Olsen

### Oppbemanning på kontoret

Styret fikk enstemmig tilslutning fra landsmøte om å kunne avgjøre for når man kan ansette ekstra personell, ut i fra de økonomiske rammebetingelsene. Dette er for å kunne minke etterslepet på saksbehandlingssiden og generell daglig drift av kontoret.

### Sjømannspensjon kontra uføretrygd

Styret og forbundet skal jobbe for å klargjøre dette slik at det ikke blir en urettferdig behandling av seilende, kontra de som arbeider på land. Aldersbegrensninger for seilende Forbundet og styret skal jobbe for å få hevet grensen for når man kan bli tvunget til å avtre fra stilling, per dags dato er dette 62 år. Vi har en rettsavgjørelse mot Statoil som sier annet, og vi har en sak som skal behandles i retten snart.

### Arbeidsmiljøloven

Forbundet og styret skal jobbe for å få denne innført og/eller integrert slik at den også vil omfatte oss til sjøs. Dette blir hovedsakelig et arbeid opp mot politikere men og mot rederinæringen.

### Overstyrmanns manuelle arbeid ved lasting og sikring

Redegjorde for feil som er gjort ved avtaleverket i forhold til hva som har vært skrevet tidligere. Dette er noe som man må ta med i tiden fremover.

### FFFS mer synlig

Vi endte opp med å diskutere hva vi kan gjøre for å bli mer synlig om bord og for å lette arbeidet med nyrekruttering. I den

forbindelse fikk Gøran Olsen tilslutning fra landsmøte om å stå i spissen for utvikling av en INFORMASJONS boklett med en DVD OG CD. Vi vil da sende dette til våre medlemmer og be dem om å presentere disse om bord i de forskjellige båter.

### Skipsbesøk

Vi skal videre jobbe i styret og forbundet for å tilrettelegge slik at flere kan bli opplært/trent i hvordan man skal gjennomføre skipsbesøk. Dette for å kunne gjøre det litt lettere for de enkelte som er interessert i å fremme forbundets sak å starte opp.

### Diskusjonsforum

Vi bestemte å gjøre forumet tilgjengelig for våre medlemmer fra det øyeblikket de blir innmeldt som medlemmer. Gøran, Harald og Bjarte skal jobbe med dette. Videre blir det en inndeling med ”private diskusjoner” for de enkelte fartsområder. Informasjon vil komme når dette blir klargjort.

### Dråpen

Vi vil arbeide for at Dråpen skal få flere utgivelser i året.

### Gjennomgang av gamle saker fra forrige landsmøte

Bjarte og Leif informerte om hvilke slutning vi hadde kommet til vedrørende forsikring, og vi hadde funnet at det ikke er tjenelig for våre medlemmer å gå inn på en fast avtale, da man kan oppnå bedre vilkår privat, ved å samle forsikringene og ta en årlig gjennomgang selv.

Alle sakene ble enstemmig vedtatt av landsmøtet

Leif R Vervik takket for fremmøte og vi avsluttet med bespisning

*Bjarte Helland, sekretær i styret*

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

[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no)

# Kommentarer fra rettssaken om tvungen kontingent i NIS-området

## 27. mars var vi i Borgarting Lagmannsrett i Oslo. Saken var anket fra FFFS side, og gjaldt tvangskontingent av alle seilende i NIS-området.

Som flere av våre lesere sikkert husker, tapte FFFS i tingretten i fjor, derav anken.

Ifølge Erik Bratvold har Sjømannsforbundet ca. 12 000 medlemmer. Da de var på topp medlemsmessig hadde de ca. 50 000 medlemmer. Det går med andre ord nedoverbakke. Dette har de selvsagt tatt konsekvensene av. De har inngått, som vi ser det, en ulovlig avtale med NR, som går ut på at de tvangstrekker de seilende mønstret på skip i NIS-registret.

### Siden FFFS mener dette er en ulovlig avtale, bestrider vi den.

Bratvold og NSF's advokat Mordt var ikke fornøyde med at FFFS hadde lagt seg opp i deres anliggender, men vi ser det som urettmessig å tilrane seg andres penger. Likevel står han i retten og forteller at FFFS bare er en forretnings ide, klekket ut for at Harald Prytz og undertegnede skal slå mynt på andre. Dette er selvsagt en påstand som faller på sin egen urimelighet. Prytz har den hyren han hadde som seilende for to år siden, undertegnede har aldri hatt en krone i lønn fra FFFS. Sammenlignet med NSF sin leder, blir jeg med andre ord en billig leder.

For ordens skyld så er kontingenten til FFFS omtrent det halve av det NSF pålegger sine medlemmer å betale, og våre medlemmer i NIS-registret betaler bare halv kontingent av våre vanlige satser. Dette på grunn av at de må betale full kontingent til et annet forbund i tillegg, selv om de ikke er medlemmer. I innledningen sa advokat Mordt blant annet at alle som mønstrer ut på en NIS-registrert

båt, vet hva han/hun går til. Det står nemlig i kontrakten de signerer når de mønstrer på, en avtale inngått mellom NSF og NR. Problemet er bare at den avtalen ikke ligger tilgjengelig til gjennomlesning. En annen, og alvorligere sak er at dersom man får lese avtalen og ikke liker avtalen mellom NR og NSF, og ikke signerer står man uten jobb. Man må akseptere, få kuttet i hyra eller stå helt uten inntekt.

Sjømannsforbundet tar inn en årlig tvangskontingent på ca. 30 millioner kroner (de to andre forbund følger samme praksis). Med så mange kroner kunne vi løst veldig mange saker. Blant annet innført demokrati og likeverd mellom de seilende og den øvrige norske befolkning, noe som NSF tydeligvis ikke vil. Hadde de ønsket det, hadde denne rettsaken vært unødvendig. Vi forstår heller ikke NSF sin indignasjon over oss. Bratvold sa blant annet at; "de som ikke har fått hjelp og støtte i NSF er alkoholmisbrukere, smuglere, og mislykkede mennesker". Husk dette ble sagt under ed. I våre ører lød det som om han karakteriserte FFFS medlemmer, og de mange andre som ikke har fått hjelp og støtte i NSF. Altså; NSF hjelper bare de vellykkede? Bratvold har tydeligvis ikke lest boken "Urent farvann" av Erling Folkvord. Meg bekjent har han i alle fall ikke imøtegått bokens innhold, som handler for en stor del om smugling og momsunddragelse utført av NSF tillitsvalgte. Dette forteller meg at vi har ingen grunn til å henge med hodet, med hensyn til hvem som er uredelige. FFFS har tvert i mot blitt positivt fremhevet i Boken "Veneombudet" (av E. Wergeland og P. Nordberg), hvor vi blir beskrevet som en "Fagforening med ben i nesa" (se side 132).

Videre kunne Bratvold fortelle at FFFS ikke hadde utrettet noen ting. Han har selvsagt ikke fulgt særlig godt med i timen. Saken er nemlig den at vi har løst mer enn 350 saker med smått og stort. De sakene vi ikke har kunnet løst er blitt håndtert av våre advokater. Vi har nå inngått vår første avtale med et rederi. Dette forklarte vi i vårt partsinnlegg, hvor vi også fortalte hva vi hadde oppnådd. Dette var før Bratvold hadde sitt partinnlegg, likevel påstår han at vi ikke hadde gjort noen ting. Rederiet vi hadde inngått avtale med

hadde, i følge motpartens advokat "sikkert ikke mer enn en båt og nesten ingen ansatte". Dette er selvfølgelig bare sprøyt, men det betyr ikke noe for ham så lenge han kan sette FFFS i et dårlig lys. Bratvold sammenlignet også FFFS med et frivillig forbund, (selvsagt er vi det, vi tror på demokrati), som det skytterlaget han selv er medlem av. Derfor kunne han ikke skjønne at noen motsatte seg tvangstrekket i NIS. Han mente at det å bli trukket for tvangskontingent var helt i orden, og at de som ville være medlemmer hos FFFS bare kunne det. For det blir ikke annerledes enn å være medlem i hans lokale skytterlag. Når mannen sammenligner FFFS med en lokal skytterklubb, og anser våre medlemmer for å være enfoldige som ikke forstår dette, sier det mer om ham, enn oss.

Kanskje er vi enfoldige, men vi forstår egentlig ikke hvorfor NSF stiller med en pensjonert leder i rettsaken. Er ikke NSF's leder Jaqueline Smith kapabel nok og interessert i saken? Hun viste seg ikke under hovedforhandlingene i hverken tingretten eller lagmannsretten. I stedet ser vi at tidligere forbundsleder Erik Bratvold representerer NSF. Er han blitt ansatt nr 40 +? En slags syvende far i huset?

Dommeren har talt.

**FFFS ligger under 0-2 i kampen for rettferdighet. FFFS tapte i lagmannsretten også, dette gjør at høyesterett nå blir neste stopp i prosessen. Deretter blir det eventuelt Strasbourg.**

At vi tapte i Borgarting lagmannsrett, hadde vi regnet med, og at saken antakelig også får et negativt utfall i høyesterett regner vi også med. Men i Strasbourg vil vi vinne frem med vårt syn. Vi har allerede fire dommer fra EMD på samme grunnlag. Alle har fått motsatt utfall enn det vi har fått i to rettsinstanser. Vi skal også ha i tankene at den Europeiske Menneskerettighetsdomstolen (EMD) har forrang til norsk lov. Med dette i bakhodet skal vi ikke fortvile. FFFS har ikke for vane å gi seg om det butrer i mot. Tvert i mot viser det hvor viktig det er å arbeide for det vi tror på. Det vi ser på som uærlighet og tvang skal vi arbeide for å fjerne. Om vi ikke kjører løpet helt ut, om resultatet fra lagmannsretten ikke hadde blitt anket, vil dette gi LO adgang til å innføre det samme regime hvor de enn ønsker det. Dette er en sak som dreier seg om hvorvidt vi skal ha demokrati i arbeidslivet, eller ikke. Anken er sendt høyesterett.

LRV

Illfoto: Star Java Bergenships.com



# Er pensjon et spørsmål om sparing, og i tilfelle for hvem?

**Etter 30 år til sjøs sitter man igjen med 7769 kroner netto utbetalt i måneden. Dette er verken til å leve av, eller for.**

I leserbrevet under kan man se selv den bitre sannhet. 7769 kroner er det man blir honorert med etter et langt liv til sjøs, borte fra familie og de man er glade i.

Hvem er det som har klart å forhandle frem en slik idiotisk avtale?

Det kan ikke være sjøfolka, så korka er de ikke, så det må være noen som har gjort det på vegne av dem. Vi mistenker sterkt at de seilende ikke har vært rådspurt engang.

Takken etter et langt liv i arbeid, uten å ligge noen til last er; vær så god klar deg så godt du kan, flere smuler får du ikke, glem bare ikke å betale skatt av pensjonen. Vi (staten) skal ha nesten halvparten tilbake igjen. Av en brutto pensjon på 14 125 kroner skal vi ha 6356 kroner tilbake (se utbetalingslipp).

Hvor skammelig går det an å bli? De som bestemmer at slik skal det være, sitter alle med skyhøye lønninger og kjempestore pensjoner. Statspensjon blir det kalt, vår kalles sjømannspensjon.

Sjøfolk har aldri blitt kjørt i limousin med privatsjåfør til og fra jobb, men har vært nødt til å reise dit rederen har sagt, gjerne i dagevis for å komme frem. Vi har alltid fulgt de ordre og beskjeder vi har fått, med det i bakhode at når vi en dag går av med pensjon så blir vi hedret for innsatsen. Men nei da, vi er fremdeles bare sjøfolk, og oss kan man som bekjent herse med. Vi har ikke hatt noen som på alvor har ivaretatt våre interesser, derfor er det slik det er. Husk at står vi sammen kan vi få gjort noe med det.

Les brevet under og kom gjerne med kommentarer.  
LRV

## Moral / dyd. - En verdifull egenenskap

Menneskets moralske dyder er de holdninger, og ferdigheter som setter oss i stand til å leve våre liv på en best mulig måte.

Folk flest forventer at de som velger yrker som forvalter andres fremtid, bestemmer over deres "ve og vel" og stikker ut kursen for et godt og rettferdig samfunn, er personer med en høy moral.

Dette være seg politikere, samfunnstopper, fagforenings medarbeidere og i særdeleshet ledere eller tillitsvalgte. Det er når disse personene ikke strekker til at samfunnet forfaller, eller ikke har den vekst som er forventet.

Man forventer at alle arbeidstakere skal ha like forutsetninger, ut i fra lover og bestemmelser og at forvaltningen skjer ut i fra likeverdsprinsipper.

Det er når man har ukvalifiserte ledere, eller personer med slett moral at forfallet og ulikehetene oppstår.

Man forventer at disse våre betrodde arbeider aktivt for rettferdighet, trygghet og likhet. Betrodde midler skal i særdeleshet behandles med ydmykhet. Anerkjennelse er belønningen.

Betrodde midler kan være så mangt, men jeg vil sette fokus på fagforenings kontingent. Man betaler sin kontingent med trygg forventning om at pengene blir brukt til medlemmenes beste.

Under forhandlinger på medlemmenes vegne forventes at målet er gode lønns- og arbeidsvilkår og fornuftige pensjonsordninger.

Man forventer også bistand i konflikter som oppstår på arbeidsplassen, eller kanskje god rådgiving av sitt forbund. Tidligere forbundsleder i Norsk Sjømannsforbund (NSF), Erik Bratvold representerer fortsatt NSF. I vinter fremsto han i Borgarting Lagrett som partsrepresentant for NSF. Under sin forklaring i retten bekreftet han at NSF ikke ønsket å hjelpe eller bistå "smuglere, alkoholikere

eller andre mislykkede mennesker".

Altså; Bratvold mener kontingentpengene fra disse falne og mislykkede er gode å ha bare disse medlemmene ikke er til bry. Bratvold har altså opphøyet seg selv til å sette medlemmene i forskjellige båser. Er det da moralsk holdbart å ikke informere de falne og mislykkede om at de ikke må forvente verken hjelp eller bistand for kontingenten?

I min tid som tvangsrekruttert medlem i NSF hendte det at jeg henvendte meg til NSF med forespørsler, men jeg fikk aldri gehør, eller positive svar. Jeg fikk svar som ikke var i samråd med mine og mange andres forventninger. Jeg forstår nå hvorfor. Jeg er ikke: smugler eller alkoholiker. Jeg må derfor komme inn under kategorien "mislykket menneske" Men kontingenten min var god nok. Den var det aldri snakk om ikke å motta.

Om noen lurer på hvem Bratvold er, så er han altså tidligere forbundsleder i NSF, men han er også den personen som uttalte seg til

ansatte om bord på Scandinavian Star; " når de var så dumme å ta hyre på en Bahamas-registrert båt, så kunne de bare ha det så godt". Medlemmene hans hadde bedt om bistand for å sikre liv og helse. Dette skjedde 2 og en halv dag før brannen, altså 4. april 1990. Uttalelser som går igjen er fra de som forhandler på medlemmenes vegne er: "Det var tøffe forhandlinger!" "Tøffeste jeg har vært med på, men vi sto på vi!" "Vi ga oss ikke!" "Dette er en god avtale!" "En avtale alle må være fornøyd med!"

Hvem kan være fornøyd med 14 timers dag, eller bortimot 2300 timers arbeid pr. år? Mot på land ca 1700 timer. Under 2000,00 kroner uken utbetalt i sjømannspensjon, samt at man blir trukket ca 2500,00 kroner pr. mnd. av folkepensionen når man kommer til den.

De som helt sikkert er fornøyd er de som forhandler frem avtalene. De har pensjoner som monner. Nevner her noen eksempler. På den ene siden sitter:

Riksmeglingsmann Svein Longva (64)

**Årlig pensjon: ca. kr 530 000**

Forhandlingsdirektør Gunnar Flaot (67)

**Årlig pensjon mellom 650 og 850 000**

Spesialrådgiver Olav Magnussen (65)

**Årlig pensjon mellom 650 og 850 000**

Krf. leder Dagfinn Høybråten (50)

**Årlig pensjon ca. kr. 550 000**

Høyre leder Erna Solberg (47)

**Årlig pensjon ca. kr. 500 000**

Venstre leder Lars Sponheim (50)

**Årlig pensjon ca. kr. 550 000**

Arbeidsminister Bjarne Håkon Hansen

**(45) Årlig pensjon ca. kr. 550 000**

På den andre siden sitter LO.

Min mening er at ingen i LO's ledelse, eller ledere i fagforbund skal ha mer i lønn eller bedre pensjonsordninger enn sine medlemmer. De får sin lønn betalt av medlemmene og er således deres "ansatte". Hvor ellers er ansatte bedre betalt enn arbeidsgiver. For øvrig er det en uting at fagforbund er politisk engasjert.

### Hva får så de som forhandler på medlemmenes vegne i pensjon?

Disse som står frem og hevder at de arbeider hardt for å fremme våre kår. Som sier at det er gode avtaler. Det er i realiteten avtaler som er under enhver kritikk, og som tar bort alt som har med moralsk etikk og verdighet. De burde ikke sove godt om natta. NSF har underskrevet så dårlige avtaler at det ikke er mulig å fremdrive maken på minst 30 år, i enkelte tilfeller. Muligens også lenger.

### Her er noen tall.

Lo leder Roar Flåthen (58)

**Årlig pensjon fra 65 år, kr 640 000**

Nestleder i Lo Geir Mosti (51)

**Årlig pensjon fra 65 år, kr 578 000**

Forbundsleder i Fellesforbundet Arve Bakke (55)

**Årlig pensjon fra 63 år, ca kr 528 000**

Forbundsleder i Fagforbundet Jan Davidsen (57)

**Årlig pensjon fra 58 år, ca kr 592 000**

1.-sekretær i LO Ellen Stensrud (54)

**fra 65 år, kr 515 000.**

Disse høye pensjonene har naturligvis sammenheng med deres lønninger. Skulle man få reell lønnsvekst og arbeidsvilkår så må man ha personer som sitter i forhandlingssosisjoner med samme betingelser som de som en forhandler på vegne av.

### De hevder at det er gode vilkår som blir forhandlet frem, men hvorfor er da ikke disse gode nok for dem?

Etter en yrkeskarriere som strekker seg for enkelte helt opp i mot 40 år til sjøs, så blir man avspist med noe bortimot minstepensjon. Det er en skam, men jeg ser at det er i tråd med det arbeidet, eller mangel på sådant, som blir utført av NSF.

I tillegg så blir man i de aller fleste tilfeller, ufrivillig pensjonist. Jeg og mange med meg ønsker å bli stående i lønnet arbeid etter fylte 62 år, men får ikke lov. Hvor er regjeringen? Hvor er likestillingsombudet? Hvor er fornuften? Hvor er "Moralen"?

I april kan man lese i Bergens Tidende at advokat Marius Reikerås i Bergen, konkluderer med at oppsigelse alene begrunnet i fylte 62 år, er i strid med diskrimineringsforbudet. Det strider også mot internasjonale konvensjoner om vern mot diskriminering, mot EUs rammedirektiv mot diskriminering, og tidlige- re rettsavgjørelser i tilsvarende saker.

I magasinet "Vi over 60", kan man lese følgende i oktober utgaven 2007:

Sitat: Norsk lov, EU og FN. Pliktig fratredelse ved oppnåelse av en gitt alder kan oppfattes som diskriminerende og være i strid med FNs menneskerettskonvensjon. EUs rammedirektiv mot diskriminering (Rådsdirektiv 2000/78EF), og arbeidsmiljøloven § 13-1 som forbyr diskriminering blant annet grunnet alder. Sitat slutt.

Hensikten med pensjonen er at man kan trekke seg tilbake og nyte sine eldre dager på en anstendig måte, med en anstendig lønn. Så er ikke tilfelle med de som mottar sjømannspensjon. Hvem kan leve av unner 2000 kroner i uken. Man er tvunget til å skaffe seg en jobb, og det er ikke gjort i en håndvending når man har passert 60. Som sjømann betaler man 2 pensjonsandeler, en til sjømannspensjonen, og en til folkepensionen. Sjømannspensjonen gir ikke uttelling til folkepensionen, slik at man blir trukket ca. 2500,00 kroner hver mnd. når man får utbetalt folkepension.

Tar man ut AFP, frivillig fra fylte 62 år, - en pensjon som man ikke har betalt ekstra for å bli tildelt, men som blir tatt fra felleskassa, - ja så blir man også trukket ved folkepensionens utbetaling ved fylte 67, men da kun ca. kr, 1100,00 pr. mnd.

Statsminister Jens Stoltenberg forfekter at det er riktig å bruke betydelige midler på å sikre norske lønnstakere en god pensjonsordning. Han har tydeligvis ikke tenkt på den norske sjømannen, så han stiller i samme bås som NSF, mener jeg.

Det å ha en god moral, sammenlignes ofte med at man kan gå med et hevet hode og være rakrygget. Jeg skulle gjerne se den som kan gå med hevet hode og være rakrygget av de som har forhandlet frem sjømennenes arbeids og pensjonsordninger.

En uting i LO generelt er at man lokker med ting som ikke har med fagforenings arbeid å gjøre i våre dager. Jeg tenker da først og fremst på dyre forsikringsordninger som på lik linje med kontingenten er tvunget. Man blir som kjent automatisk trukket ved første hyre, men nå er det heldigvis blitt slik at man kan melde seg ut. Om du som leser får vanskeligheter med dette, så kan jeg garantere deg at FFFS vil ordne det for deg om du seiler i NOR register. Om du er i NIS, vil det ta litt lenger tid å ordne.

Innbeforsikring for eksempel er noe av den billigste forsikring man kan tegne. I NSF beregner man seg ca. 130,00 kroner pr. mnd. pr. medlem for denne forsikringen. Mange som har tegnet egen forsikring etter at de har meldt seg ut av LO tilsluttede fagforbund har funnet ut at de har fått mye rimeligere forsikring på egen hånd. Om 2 samboere / ektepar, hvor begge er tilsluttet et LO forbund, blir begge trukket samme beløp. Man slipper imidlertid å betale egenandel ved skade om man blir trukket dobbelt for innbo.

Om et forbund skaffer ekstra fordeler, samme hva det er, så må det være opp til medlemmet å velge om man vil benytte dette eller ikke.

En kan jo spørre seg selv om, hva slags tilbud er det egentlig NSF har til medlemmene, når det meste av loddemidlene er andre firmaers tjenester.

### Det står i Loggen at:

Som medlem av forbundet har du:

#### 1. Orden på lønns- og arbeidsforhold.

Etter min mening nei. 14 timers dag, eller nærmere 2300 timer i året. Elendig lønn og pensjonsforhold, samt at sjømannen ikke har de samme juridiske rettigheter. Vi må få på plass arbeidsmiljøloven. NSF går ikke med på det.



Utbetaling fra NAV Svelvik trygd	Utb.sted 0711	Utbetalt til kontonr. XXXX.XX.XXXXX	Utbetalingsmåned April 2008	Dato 18.04.2008
Fødselsdato XX.XX.XX	Tekst PENSJONSTRYGD FOR SJØMENN Alderspensjon Forskuddstrekk skatt			Beløp pr md 14.125 6.356-
Navn og adresse  XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX				

UTBETALINGSDATO I MAI ER DEN 14.

Til utbetaling  
7.769,00

## 2. Rett til juridisk bistand.

Det skjer kun i svært få tilfeller.

## 3. Rett til stønad under arbeidskonflikter.

Jeg kjenner mange som har vært i konflikt med arbeidsgiver, men ingen som har fått stønad.

## 4. Her kommer andre firmaers tjenester,

som jeg mener ikke hører hjemme i et forbund. I hvert fall ikke som tvunget trekk.

**5. Rett til å delta i en omfattende kursvirksomhet.** Dette er reelt, man kan være med på kurs.

Hva går så store deler av overskuddet i LO og LO-tilsluttede forbund til:

Jeg vil her, fritt gjenta hva overstyrmann Oddbjørn Jenssen skrev i forrige nr. av Dråpen.

Med hjelp av den norske sjømannskontingent er det etablert skoler og mønstringskontor for filippinere i Manila slik at disse kan bli opplært og overta norske arbeidsplasser.

I meget stor grad går også millioner til å støtte arbeiderpartiet. I 2005 ga LO 13 millioner av medlemmenes penger til arbeiderpartiets valgkamp. Det er ingen ting som tyder på at beløpet vil bli mindre i 2009.

I og med at det er tvunget medlemskap for sjøansatte i NIS, og til dels i Nor, så er det min oppriktige mening at politikk skal stå på egne ben, ikke å slå bena unna medlemmer som har et annet politisk ståsted.

Om du er enig, så meld deg inn i FFFS, et forbund som ikke er tilsluttet noe politisk parti, men som kun arbeider for medlemmenes beste, og som arbeider sterkt for å få arbeidsmiljøloven til også å omfatte sjøfolk.

Ganske nylig kom det fram at det er tvingende behov også når det gjelder sjøfartsdirektoratets slepphendte omgang med regelverket slik jussprofessor Erik Røsæg ved Nordisk institutt for sjørett utalte seg i Dagbladet i mai i år.

I Dagbladets "Magasinet" kom det fram at Sjøfartsdirektoratet ikke overholdt regelverket da de forlenget sertifikatene til fem av Fjordis ferjer i fjor sommer. Hvorfor er Norge det eneste landet som må slite med at sjømenn holdes utenfor det som gjelder av regelverk og lover. Det er på tide at du som sjømann tar ansvar for din egen og dine medmenes sikkerhet både på land og sjø. Det blir det kun om vi står samlet og forlanger like kår for alle nordmenn.

**Mvh. Medlem nr. 1093**



VTT MARITIME AS  
YOUR LOCAL IMCA MEMBER  
Can help you with:

**Project management of all aspects of Offshore and subsea operations. Rig chain inspection and recertification. Vessel audits. IMCA vessel inspections (CMID). DP FMEA studies and annual DP trials. Rig moves – full S.o.W, provision of key personnel. Stability calculations. CAD design and engineering. QA system design.**

**In fact, whatever your requirements are within the offshore and subsea sectors, you can be sure that VTT can help you succeed. Make your next move the right move – with VTT.**



VTT MARITIME AS. DAMSGÅRDSVEIEN 165, N-5162 LAKSEVÅG, BERGEN  
TEL: +47 55 94 80 50 FAX +47 55 94 80 60 E.MAIL [MARITIME@VTT.NO](mailto:MARITIME@VTT.NO)

HOME PAGE: [WWW.VTT.NO](http://WWW.VTT.NO)



# "Krydder i tilværelsen"

**Hva assosierer vi med disse ordene som brukes jevnlig i alle lag av folket? Jeg skal ikke begi meg inn på hverken den filosofiske eller språkesperternes arena. For meg betyr det "en liten spiss på noe". Det lille ekstra som løfter trivielle ting opp et hakk eller flere, en liten overaskende og uventet hendelse kanskje, et møte med et spennende menneske eller en ny opplevelse.**

Krydder i matlaging derimot har en helt spesiell "hensikt", og er absolutt en viktig ingrediens i vår tilværelse.

Krydder skal alene eller i kombinasjon med flere typer være med på å fremheve råvarenes genuine smak, eller lokke fram spennende opplevelser for smaksøkene.

Det norske kjøkken er vel ikke akkurat kjent for å være spektakulært i kryddersammenheng. Salt og pepper har tradisjonelt vært det trauste og sikre drysset på de fleste matretter. Salt er ikke engang et krydder, da definisjonen på krydder er at det skal komme fra planter.

Men, vi er blitt flinkere. Plukker med oss nye smaker på reiser i utlandet, oppsøker restauranter med utenlandske matretter på menyen her hjemme, og disker opp hjemme med fremmedartende kulinariske retter.

Krydder er spennende, og det finnes uendelig mange sorter. Om vi også tilfører alle spennende urter som vi etterhvert har tilgjengelig både i frisk og tørket form, er det bare fantasien som setter begrensningene.

Om vi tør å eksperimentere, finnes det ubegrensede smakskombinasjoner.

Og smaken sitter først og fremst på tunga, der finner vi tusenvis av smaksløker som skiller mellom søtt, salt, surt og bittert. Krydder er også med på å heve det visuelle

inntrykket av et måltid, og ikke minst tilføre duft og aroma. I den senere tid er det i tillegg dokumentert at enkelte krydderplanter også kan gi oss positive helsegevinster.

Mange opplever det som vanskelig å eksperimentere med krydder, mens andre igjen har knekket "koden" og leker seg med spennende nye smaksopplevelser.

Ikke et vondt ord om den norske tradisjonskosten, og den til dels sparsomme kryddertilsetningen der.

Får i kål, pinnekjøtt og kjøttkaker bør vi ikke eksperimentere med. Dette er matretter som er en del av grunnstammen i vårt kosthold. Og det er viktig å beholde disse rettene i sin opprinnelige form, og føre disse tradisjonene videre til kommende generasjoner. Det vi kan bli flinkere til er å driste oss til å prøve nye smakskombinasjoner i andre sammenhenger.

## **KJØTT:**

Marinader er en glimrende ting, i tillegg til å gi selve råvaren et stort løft når det gjelder smak, vil også denne prosessen gjøre kjøttet både møre og saftigere. Og her gjelder det å planlegge litt. Jo lengre tid i marinade, jo bedre resultat (til en viss grense selvsagt). Til ingrediensene i en marinade er det bare fantasien som setter begrensningene. "Læreboka" sier at det må være noe "surt" i en marinade, f.eks. vin eller edikk. Min erfaring med å bruke bare olje sammen med krydderier gir også et meget bra resultat.

En kan lage seg en krydderolje-blanding på ei stor krukke, og oppbevare i kjøleskapet, da står det klart, og oljen får en fantastisk aroma og smak etter noen dager. Spesielt tørre krydderurter trenger å vætes ei stund for å trekke ut alle "god-stoffene". Vanlig stekt kjøtt kan en også gi en litt

anderledes smak ved f.eks. bare å tilsette urter, paprika, chili, karri osv. under selve tilberedningen.

Til koking/trekking av kjøtt, er det også mange muligheter. Jo mere godsaker i kraften, jo bedre blir suppen eller sausen, og ikke minst den råvaren som har kost seg oppi denne blandingen. Laubærblad, hvitløk, karve, timian eller rosmarin gir ypperlige smaker.

## **FISK:**

Dette er en meget takknemlig råvare. De fleste fiskeråvarer smaker i utgangspunktet lite, og trekker raskt til seg kryddersmak. Derfor må en være litt mer sparsom og forsiktig med å krydre fisk i motsetning til kjøtt. Til kokt fisk er det godt med f.eks. hel pepper, dill, laubærblad, persille, timian, eller basilikum i vannet.

Steket fisk kan krydres det med det meste, det er bare å prøve seg fram. Urter er utmerket til de fleste fiskeslag. Andre favoritter er koriander og gurkemeie.

Man kan fantasere og eksperimentere uendelig mye om krydder og de forskjellige bruksområder. Ikke bare kjøtt og fisk, men bakverk, sauser, supper, gryter, bær-og frukt og ikke minst innenfor alle disse "nye" rettene vi har fått inn i vårt kosthold. Så det er bare å driste seg utpå, prøve seg fram, litt etter litt – så vil vi oppleve at smaksøkene våre vil få mange positive opplevelser, og vi får mange koselige stunder rundt matbordet.

Et lite tips tilslutt: Styr unna alle disse ferdige "krydderblandingene". Det finnes noen få hederlige unntak, men de fleste består hovedsaklig av salt og lite av de herlige kryddersmakene.

**Elin Tåsås**



# Leserbrev



## Mangel på støtte, eller fergetur med bismak

**Min samboer og jeg var på veg fra Bergen til Jørpeland, hun hadde vært på sykehus og var nyoperert.**

Turen gikk helt fint uten komplikasjoner, helt til vi ankom fergekaien i Stavanger. På grunn av stor trafikk kom vi ikke med på «M/F Stavanger» sin avgang kl 1420, og måtte vente til «M/F Rennesøy» gikk. Det var varmt nok på kaia, men da vi ble loset ned til nederste bildekk, hvor det ikke fantes luftsirkulasjon og var enda varmere, måtte jeg ta med samboeren min ut og opp, for å få mer luft og nedkjøling.

Det gikk ikke, hun falt sammen og besvimte. Jeg kontaktet brua og ba om hjelp, men de hadde ikke tid, de hadde ikke mannskap nok, heldigvis fikk vi hjelp fra noen av medpassasjerene. Først etter at vi hadde lagt til kai på Tau, kom det en styrmann ned, han beklaget det hele og var meget lei seg. De matrosene jeg prøvde å henvende meg til, hadde heller ikke tid. Med slik lav bemanning, hvor passasjerene ikke får den støtte og hjelp de har bruk for under overfarten, gjør at vi passasjerer ikke føler oss særlig trygge lenger. Det er blitt slik at fergeselskapene har skåret bemanning så langt ned at det går på sik-

kerheten løs. Hva om en krise skulle oppstå? Er det da nok mannskaper til å assistere under en evakuering? Slik det er nå, er det ikke engang en mann å avse ved akutt krise for en av passasjerene. Vi klarte oss heldigvis og fikk litt støtte av en ambulans som skulle andre veien, til Stavanger. Dette er ikke et stort fergerederi (Tide) verdig. Neste gang vi skal over fjorden, blir det ikke via Tau, i alle fall ikke før bemanningen er blitt høyere. (Les Dråpen 02.07 side 33)

R.P

## Legekantoret for sjømenn i Oslo:

**Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.**

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

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

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

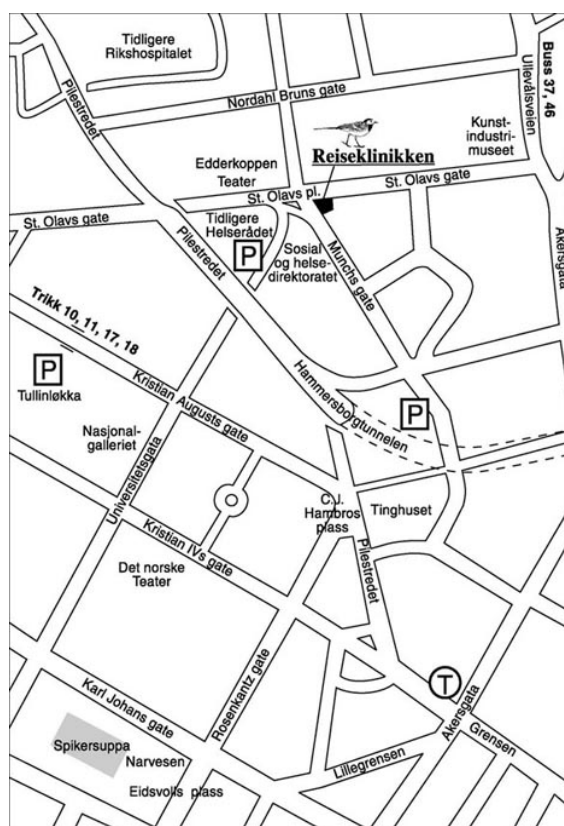
Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

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

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

## Reiseklinikken®



# Valgkampen er i gang



Vi hørte med forundring på nyhetene at AP/LO sto frem med formanende ord til det norske folk. De måtte for all del ikke stemme FrP. ved valget. Det ville føre til uthuling av alle arbeidstakers rettigheter og trygghet.

Vel er FFFS et upolitisk forbund og skal ikke ta stilling politisk, men når AP/LO unnlater til de grader å fortelle om sine egne mangler, da blir vi eitrende forbannet. De kan ikke unnlate å fortelle om utryggheten og misbruket av sjøfolk, og samtidig tro at sjøfolk vil støtte dem i valget. Selv om sjøfolk i deres øyne er for dumme til å underlegges det ordi-

nære lovverket i Norge, er vi likevel ikke dummere enn at vi forstår når vi blir holdt for narr. Sjøfolk er underlagt Sjømannsloven, en lov som slett ikke favoriserer sjøfolk, men forbund og redere. Hadde AP/LO virkelig ment det de snakket om hadde de innført Arbeidsmiljøloven til sjøs for mange år siden.

Med Sjømannsloven i hånd kan Norsk Sjømannforbund (NSF/LO), Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) og Det Norske Maskinistforbund (DNMF/YS) tvangstrekke seilende i NIS- registret for kontingent, noe FFFS er dypt uenig i. NSF er et LO-forbund og da burde LO-sjefen, Roar Flåten, vite bedre enn å ta på seg rettferdighetens kappe og påberope seg at han står for rettferdighet og trygghet for sine medlemmer. Han

står sammen med statsministeren og lyver, med en hensikt for øye; å beholde makten. For disse guttene er ikke sannheten det viktigste, det viktige er makt og posisjoner. La oss for en gangs skyld få en valgkamp med sannhet, i stedet for floskler som folk har sluttet å høre på for lenge siden.

Innfør også rettferdighet for de som har et mye større årsverk (nærmere 2300 timer), enn andre arbeidere. Innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs, en lov som dere er så redde for at FrP skal uthule. På den måten kan dere være med å styrke sjøfolkenes rettigheter, de har i praksis ikke noe lovverk som beskytter dem i dag.

LRV

## LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

**Jan Petter Waage**

*Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege*

**Dr. Sverre Reinertsen,**

*Spesialist i kirurgi*

**Dr. Jan Erling Fossdal,**

*Spesialist i kirurgi*

**Dr. Arvid Høgberg,**

*Spesialist i orthopedisk kirurgi*

**Dr. Torjer Meling,**

*Spesialist i indremedisin*

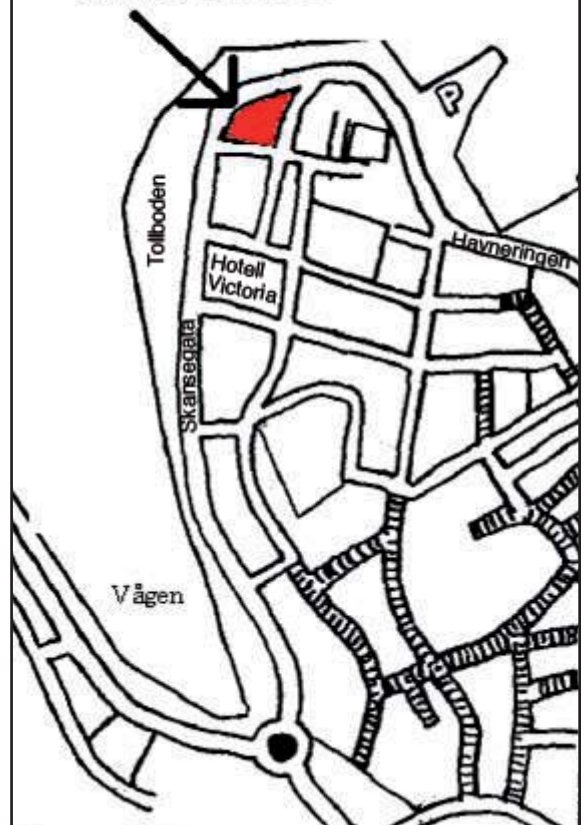
**Sana as**

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

Her finner du oss  
Nordbøgaten 6





# DU ER HER

Eg har alltid vært skeptiske te øvevåking. At adle vett ka eg gjør, at samfunnet kontrollere kvar bevegelse eg foretar meg. Eg føle at de tar fra meg friheden.

I forrige uga va eg to kveldar på byen. Den eine kvelden sko eg på et møte, den andre kvelden sko eg drikkja rødvín sammen med någen. Eg tror eg såg 15 filmkamera. Adle veier va der abbarater så øvevåka meg. Eg lige ikkje tanken på at der sidde folk på polltikammerset og kikke og seie: "Nå e han ude igjen. To kveldar denne uga. Han drikkja mje nå."

Eg vett at de filme meg på bensinstasjonen, og i adle butikkar. Eg vett at visakortet avsløre alt eg handle, og kor. Eg vett at bankudskriftane har blitt verdens mest omfattande, spissfindiga og pinligt nøyaktiga dagbog. Eg vett at adle telefonsamtalane og meldingane, inn og ud, bler registrerte. Eg vett at de kan registrera alt eg foretar meg på datamaskinen, alt eg skrive, adle eg kommunisere med, og alt eg ser på nettet. Eg lige det ikkje. Eg føle meg umyndiggjorte.

Eksempel: Sist julafta. Då kånå og ungane pakte opp presangane så kunne eg se at trynene va litt annerledes enn de pleie ver. De måtte liksom ver litt skuespelare, og prøva å visa at de va øveraska og glade for det de

fekk. Plutseligt forstod eg det: PC-en! De kan jo gå inn på dataen, me har felles konto, og de rotte seg sammen og sjekke kor pappa har handla og kor mje det kosta. De visste alt de fekk.

For to uger siden hadde eg ein jobb i Egersund. På vei hjem, i kveldingå, så kom eg på at kånå hadde selskab. Eg ville drøya det litt før eg kom hjem, for å sleppa et par timar kakling. Så derfor, heilt plutselig, då eg på Motorveien passerte Sandnes, så kom eg på det: Eg stikke innom Kvadrat, og spise litt på ein kafe. Eg bestemte meg heilt plutselig, og svingde av 20 sekund ittepå. Eg hadde ikkje fortalt ein kjeft at eg sko spisa på Kvadrat, eg visste det jo ikkje sjøl eingang.

Mange ganger forstår eg ikkje denne moderandes teknikken. Kordan de får det te. Eg gjekk inn på Kvadrat, den gamle hovedinngangen, og bort te ei oppslagstavla. Midt på tavla va der ein røde flekk, og ved sidå av stod der: "Du er her". Kordan visste de det? Eg visste det jo ikkje sjøl eingang. Eg blei livredde, og sprinta tvers igjønå senteret, te inngangen ved Polet. Eg bråbremste, sykt andpusten, og kikete på denne tavla. "Du er her". De vett det, før eg komme.

Eg e livredde. Eg tør ikkje gå ud merr.

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

# Dykkernes kamp mot staten:

# En kamp som kan vinnes

Det er svært vanskelig å gå til sak mot den norske stat. Det blir en ujevn kamp. Det har dykkernes kamp til fulle vist. Staten og regjeringsadvokaten sitter på et arsenal av ressurser som ingen andre har. Staten viser dessuten verken anstendighet eller raushet. Og myndighetene holder sine arkiver hemmelige og tyr gjerne til løgn hvis det passer og tjener formålet. Men dykkerne ligger an til å gjøre det umulige mulig.

Av Knut Ørjasæter

I fjor våres hevdet regjeringsadvokaten at staten ikke visste at dykkere ville bli skadet. Det var i saken fire dykkere hadde gående mot den norske stat. Det trodde også dommeren på.

I saken de 19 dykkerne i Nordsjødykker Alliansen (NSDA) har mot staten som nettopp er avsluttet i retten, hevdet regjeringsadvokaten det stikk motsatte. I avslutningsforedraget sa regjeringsadvokaten at den norske stat samlet inn all informasjon om mulige skader. Han kunne ikke si annet enn etter at overveldende dokumentasjon er lagt frem under rettssaken. Denne dokumentasjonen ble lagt frem av dykkerne – ikke av staten, som hadde dokumentasjonen i sine arkiver også under den første rettssaken i fjor. Det er i hovedsak statens egen dokumentasjon NSDA og dykkerne har lagt frem.

– Dette er et eksempel på den kynisme og de midler den norske stat og regjering er villige til å ta i bruk når de blir utfordret, sier en av saksøkerne, Jan-Erik Eriksen.

– De viker ikke tilbake for løgn i retten.

Nå er verken regjeringsadvokaten og dommeren fra saken i fjor lenger i sine embeter.

## Rettsikkerheten i fare

Dykkersaken reiser meget alvorlige spørsmål om rettsikkerheten til de som utfordrer den norske stat. Fritz Moen-saken er et annet eksempel. Det finnes mange flere eksempler, eksempelvis krigsbarna- og barnehjemssakene. Dette er alle saker som viser at de som tar utfordringen ikke kan vente en anstendig, og langt mindre en etisk statlig opptreden. Staten og regjeringsadvokaten er rå og kynisk, og de har ekstremt vanskelig for å erkjenne feil når alvorlige overgrep begås.

Retten har fått mellom 15.000 og 20.000 sider med dokumentasjon i forbindelse med dykkersaken, likevel er det mye som mangler.

– Vi har brukt over 15 år på å fremskaffe og sette sammen denne dokumentasjonen, sier Rolf Guttorm Engebretsen.

– Selv om det i hovedsak er statens egen dokumentasjon vi har fått tak i, har det ikke vært mye hjelp å få fra myndighetene. De har motarbeidet oss på alle

plan. Selv vår rettmessige rett til dokumentasjon som part, er blitt sabotert. Ved fortsatt å trenere og gjemme seg bak sikkerhetslovgivningen, slipper staten å vise hvorfor det ikke ble gjort noe for å sikre dykkingen på norsk sokkel. De hadde kunnskapen, men gjorde lite eller ingenting. Nå skjuler de kriminell virksomhet og det er neppe formålet med sikkerhetslovgivningen.

I retten har eksempelvis ikke Staten lagt frem ett dokument som viser at dykkingen var medisinsk forsvarlig, verken når det ble dykket til 150 meter, 200 meter, 250 meter, 300 meter eller til 400 meter. Det betyr at det meste av den petroleumsrelaterte dykkingen kan klassifiseres som ukontrollerte fysiologiske eksperimenter på friske mennesker.

Det er også forskjell i behandling av hvem som får dokumentasjon og hvem som ikke får, når Arbeids- og Inkluderingsdepartementet blir forespurt.

– Arbeids- og Inkluderingsdepartementet har blitt nødt til å innrømme og ha drevet forskjellsbehandling, og utlevert dokumentasjon til journalister i Tv 2, når det tjener statens interesser. Samtidig holder de tilbake dokumentasjon for en som har partsinteresser, fortsetter Engebretsen.

– Det kan neppe tjene rettsikkerheten at slike skitne triks brukes. Tv 2 har sågar fått dokumenter med høyst private opplysninger og det alene representer brudd på lovverket.

## Minimalt med ressurser

Det er ført en kamp som har vart i over

15 år, der dykkerne har hatt helt minimalt med ressurser. De aller fleste lever på en minimal uføretrygd og de aller fleste sliter med skader. Skadene omfatter blant annet svekket korttidshukommelse, ben-nekrose og lungeskader.

– *Vi er kommet der vi er med mye entusiasme og pågangsmot fra de som har arbeidet med saken, sier Jan-Erik Eriksen.*

– *Staten på sin side har tilgang til landets beste advokater, hemmelige arkiver vi ikke får innsyn i og som har stor betydning i saken, og en pengesekk og en ressurstilgang andre bare kan drømme om. Det hjelper lite med fri rettshjelp som vi er innvilget, når den hjelpen til nå ikke en gang rekker til trykkekostnadene vi har hatt. Men vi har kunnskapen om dykkingen og entusiasmen. Vi er også så forbannet på en stat som ikke vil gjøre opp for seg og rydde opp når alvorlige overgrep er begått, at vi ikke kommer til å gi opp. Vi vil ta saken helt til Strasbourg om nødvendig.*

Det er nettopp kunnskapen om dykkingen slik at en får frem det som har foregått som gjør at dykkerne har stor tro på at en får en dom som vil gi medhold på de fleste punkter. Kunnskapen gir en mulighet til å sette sammen tilgjengelig dokumentasjon på en måte som de med ansvar og som regjeringsadvokaten lener seg på, ikke ønsker skal frem.

– *Vi har i retten vist råskapen og kynismen i petroleumsvirksomheten og en stat som var villig til å ofre dykkerne, sier Eriksen som selv må til sykehus for*

*smertebehandling nærmere to uker hver måned for at han resten av tiden skal kunne leve noenlunde normalt.*

### **Førende avtaler mangler**

Selv om dykkerne skulle vinne på alle punkter når dommen faller en gang på andre siden av sommeren, er ikke alt vedrørende dykkernes historie fortalt.

– *I statens arkiver er det mye dokumentasjon som fortsatt må frem på bordet, sier Engebretsen.*

– *Sannheten om dykkingen i norsk petroleumsvirksomhet er ikke fortalt før viktige avtaler kommer på bordet.*

Siden det er ukontrollerte fysiologiske forsøk på friske mennesker regner dykkerne med at den norske stat vil bli nødt til å legge frem dokumentasjonen NSDA ber om før saken når menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg. Spesielt etterlyses følgende dokumentasjon;

- Avtaleverket som sikret Norge teknologi og finansiering fra USA i forbindelse med utviklingen av petroleumsvirksomheten på norsk sokkel, herunder dypvannsteknologi og rørledningsteknologi.
- Avtaleverket som sikret Troll-utbyggingen og avtalene som gjorde det mulig å selge gass 10 år før den kunne leveres. Herunder de avtalene og de gjenytelsene amerikanerne ga for å forsere Troll-utbyggingen, samt gass salgsavtalene, spesielt punktene som skulle sikre leveringssikkerhet.

- Avtalene som tillater US Navy å operere mer eller mindre fritt på norsk sokkel og som gir amerikanerne innflytelse på store undervannsområder på norsk sokkel.

- Avtalene med USA med hensyn på regulering av Nordsjøen. Norge må blant annet ha tillatelse fra USA før en kan plassere plattformer på norsk sokkel.

- Rapporter vedrørende Cormorant hendelsen. Cormorant plattformen hadde avgjørende betydning for rørledningsnett på britisk side og med den på plass i tide, ville det etter all sannsynlighet ikke vært en rørledning fra Statfjord over Norskerenna til Norge med den betydningen det hadde for arbeidsplasser og verfts- og verkstedindustri.

– *Dette er dokumentasjon som vil vise hvorfor det ble gjort svært lite for å sikre norsk dykkevirksomhet, sier Engebretsen.*

– *Med denne dokumentasjonen på plass vil det også komme frem at det var rene fysiologiske eksperimenter som ble bedrevet innen dykkingen og da nytter det ikke lengre å gjemme seg bak trening og sikkerhetslovgivning.*

Med statsmannskap fra regjeringshold hadde dykkersaken vært løst for lenge siden. I mangel på statsmannskap forsetter Davids kamp mot en Goliat som ikke skyr noen midler for å slippe å stå til ansvar.



*FTS ønsker alle sine lesere en riktig god sommer*

## Solformørkelsen 1. august 2008



# Total solformørkelse i Norge i sommer

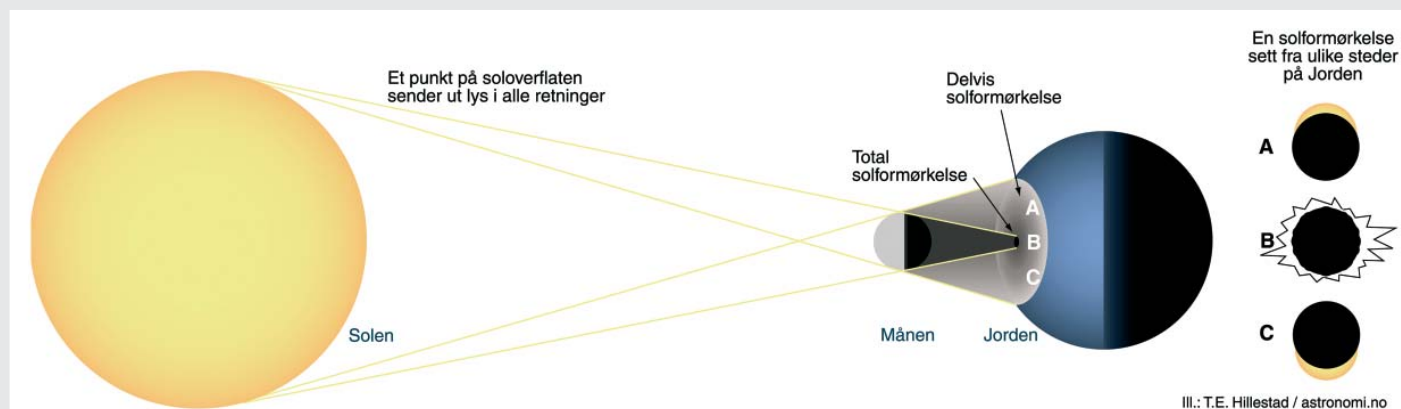
På formiddagen 1. august opplever vi et spektakulært og historisk fenomen i det Solen blir totalt formørket på norsk område for første gang siden 30. juni 1954. På Kvitøya ved Svalbard blir Solen borte i nesten halvannet minutt. I resten av landet blir det en ganske stor delvis formørkelse: I Longyearbyen blir 93 % av Solen dekket av Månen, i Nord-Norge drøyt 80 % og i Sør-Norge rundt 50 %.

Totale solformørkelser er de mest imponerende av alle himmelfenomener og blant de mest spektakulære naturfenomener overhodet. Formørkelsen påvirker alle sansene: Det blir mørkt på en merkelig måte, temperaturen faller drastisk, fugler og insekter blir stille og selv luktesansen kan ofte merke at noe ekstraordinært har funnet sted. Rundt den formørkede solskiven flammer Solens voldsomme korona, strålekransen, ut. Det er et skue som fremkaller gåsehud og overbegeistring uansett hvor mange ganger man har sett det før.

På et gitt sted på kloden kan det gå 300-400 år mellom totale solformørkelser og folk reiser gjerne til den andre siden av kloden for å få oppleve de få, men ytterst spektakulære minuttene med totalitet.

Sist gang Norge opplevde en total solformørkelse var 30. juni 1954. Den smale totalitetssonen krysset Sør-Norge og ble sett av svært mange mennesker. Fortsatt i dag snakker veldig mange om den fantastiske og nærmest uvirkelige opplevelsen denne juledagen.

I år er det vår tur! Den 1. august 2008 rettes oppmerksomheten til internasjonale medier mot en smal stripe som strekker seg fra de nordligste øyene i Canada, over nordligste Grønland, Kvitøya og videre til deler av Sibir. Formørkelsen er synlig i hele Norge som en stor formørkelse, på Svalbard som en meget stor formørkelse og på Kvitøya altså som total. Den neste totale solformørkelsen på fastlandet kommer for øvrig først i 2126.



Ill.: T.E. Hillestad / astronomi.no

Slik oppstår en solformørkelse. Den kan være total i et smalt belte, men ellers er bare en del av solskiven dekket av Månen. Figuren er ikke i riktig skala. Illustrasjon: T.E. Hillestad / astronomi.no





Omtrent slik kan den totale fasen fortone seg fra Kvitøya 1. august i år.  
Illustrasjon: astronomi.no

I Frognerparken i Oslo blir det et stort arrangement der formørkelsen vises live fra totalitetssonen og fra andre steder i landet på en storskjerm. Det blir dessuten en rekke aktiviteter for store og små med hovedvekt på astronomi, realfag, klima og ikke minst undring over vår merkelige natur. Arrangementet går over to dager med en spennende oppladning kvelden før. Oppdatert program finnes på [astronomi.no](http://astronomi.no).

På nettstedet [astronomi.no](http://astronomi.no) finnes mer informasjon om fenomenet, blant annet:

Lokale tider for hele landet, tips om hvordan fenomenet kan oppleves, en webcast av formørkelse, det store nasjonale arrangementet i Frognerparken, arrangementer andre steder i landet, bilder og animasjoner osv.

For de som observerer formørkelsen utenfor totalitetssonen er det viktig å bruke solformørkelsesbriller eller projeksjonsutstyr. Dette kan man lese mer om på [astronomi.no](http://astronomi.no) og det kan skaffes på [astrobutikken.no](http://astrobutikken.no).



Artikkelforfatter  
Knut Jørgen Røed Ødegaard

Dersom du var så heldig at du opplevde den forrige totale solformørkelsen i Norge, i 1954, bør du også ta en kikk på [astronomi.no](http://astronomi.no)!

## Se aldri på Solen uten å beskytte øynene!

**Solformørkelsesbriller.** Dette er spesielle briller som gjør at du kan se rett på Solen, men helst bare i korte stunder av gangen. For de fleste vil disse være den beste måten å følge formørkelsen. De gir en god naturopplevelse.

**Helt mørke (sotede) briller,** vanlige solbriller holder ikke.

**Projisering av Solen på en skjerm med kikkert.** Se ikke direkte på Solen i kikkert, heller ikke i søkekikkert! Rett inn kikkerten mot Solen (uten å se gjennom kikkerten eller søkekikkerten) og hold et hvitt ark bak den. Juster avstanden slik at solskiven blir passe stor. Juster skarpheten ved å skru på fokuseringshjul på kikkerten.

De som fortsatt har solformørkelsesbriller fra tidligere formørkelser kan bruke disse dersom de ikke er skadet (har riper e.l.).

**Mørke sveisebriller og eksponert film anbefales ikke!** Disse kan virke veldig mørke, men slipper ofte gjennom så mye usynlig infrarød eller UV-stråling at øynene kan skades. Ikke se for lenge på Solen av gangen.

**Under løvkroner** vil du kunne se massevis av delvis formørkede soler

**Lag et hull i et tykt ark og hold et annet ark** et stykke (kanskje en meter) unna slik at sollyset fra hullet faller på det andre arket. Se aldri direkte på Solen - du skal kikke bort fra Solen og på arket



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

## Vår kompetanse - din sikkerhet

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

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

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

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.

Kontakt oss for en uforpliktende samtale omkring våre tjenester

Aker Verdal AS  
Hamnevegen 7  
7650 Verdal

Per Arne Leirset  
Telefon nr 97 75 44 72  
[per-arne.leirset@akersolutions.com](mailto:per-arne.leirset@akersolutions.com)

Ove Østerås  
Telefon nr 45 41 17 24  
[ove.osteras@akersolutions.com](mailto:ove.osteras@akersolutions.com)

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

 **AkerSolutions**

part of Aker

# 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 meningsfylte 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 førstegangsmilitærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av styret 21.10.2000.

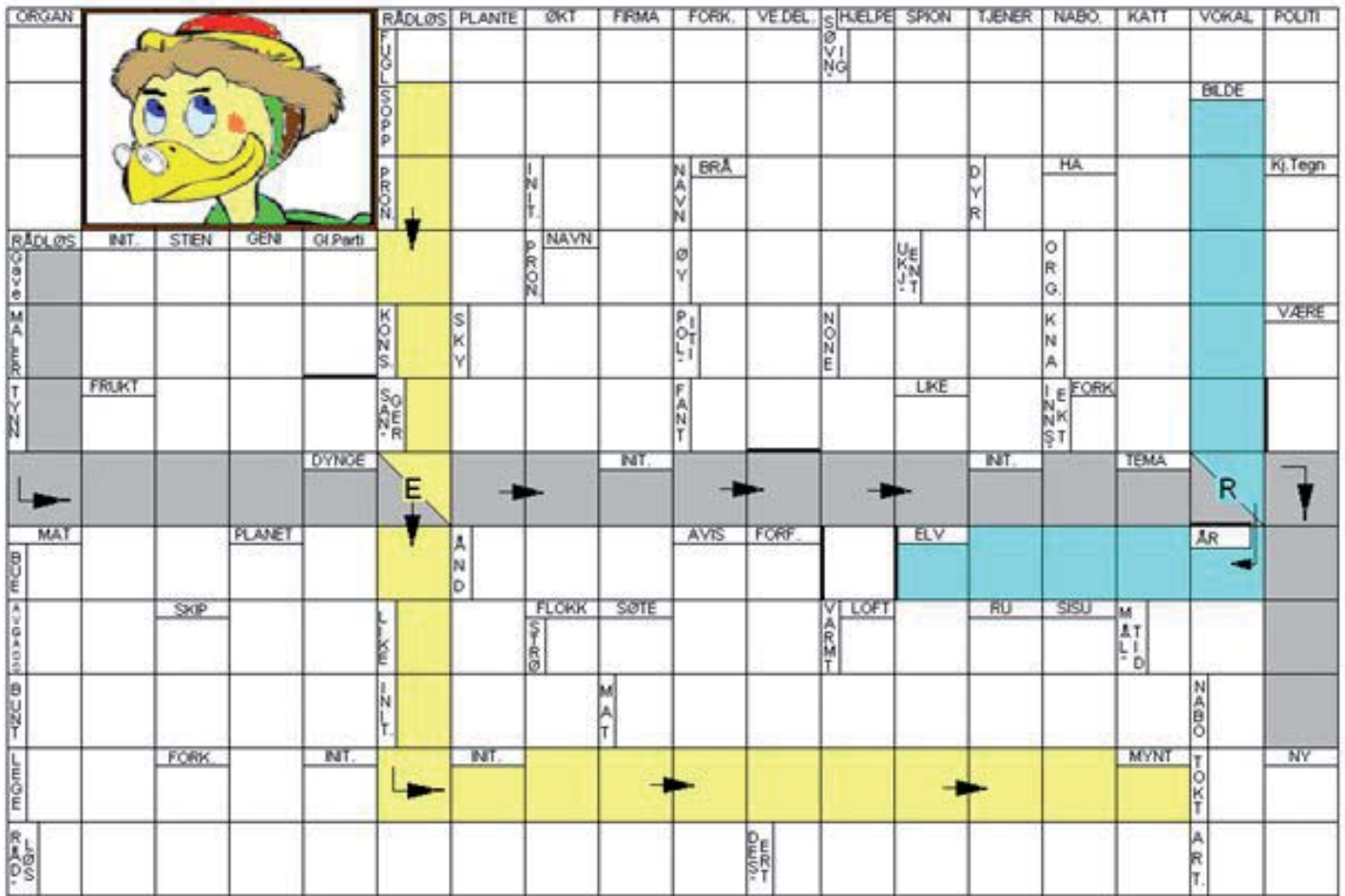
## Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

# Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 15.09.08 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Bergen  
Vinner av kryssord 01-08: Synne Dencker Christensen, Spangereid,  
Anne Lise Skarstein, Holmedal og Marion Eggesbø, Eggesbønes





# INNMELDING

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

Navn: .....

Postadresse: .....

Postnummer: ..... sted: .....

Fødselsdato: .....

Telefon: ..... Mobil: .....

E-post: .....

Skipets navn: .....

Rederiets navn: .....

Stilling ombord: .....

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

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

**Innmelding og fullmakt sendes snarest til  
Fellesforbundet For Sjøfolk  
Eidsvågbakken 1, 5105 Bergen  
Faks: 55 25 97 03**

## **FULLMAKT**

Jeg .....

i..... Forbund,

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

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

**FFFS**

Eidsvågbakken 1  
5105 Bergen



FF

FS

# E-post adresser

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

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

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

## Adresseforandring/endringer

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

# ***STERKE MENINGER?***

*BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV*

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

# www.NetShop.no

## NetShop HandleKonto Frihet til å velge!

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

Les mer på [www.NetShop.no](http://www.NetShop.no)



5 år  
Garanti



crea

### 32" IMPONEREND BILDE - 5 ÅRS GARANTI!

CREA Tierra er et HD-Ready 32" LCD TV med en oppløsning på 1366 x 768, 8000:1 kontrast, 6ms responstid og 5års garanti

Varenr: 31305

**5.990,-** **268,-** Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 9.629,-  
inkl.mva



**OLYMPUS**

### VANTETT, STØTSIKKERT OG FROSTSIKKERT

Olympus Mju 8505W, Svart, Vannnett Et sporty metall kamerahus i tre farger. Olympus µ 850 til robusthet til alle.

Varenr: 31124

**2.475,-** **262,-** Nedbetalingstid 12 mnd, kredittkjøpspris 3139,-  
inkl.mva



**Panasonic**

### 42" TESTVINNER TIL KONGEPRISS!

Den nye 42PX80 kommer med bedre bildekvallitet i forhold til tidligere modeller, dypere sortjengivelse og høyere kontrast

Varenr: 30433

**7.950,-** **286,-** Nedbetalingstid 60 mnd, kredittkjøpspris kr 17.149,-  
inkl.mva



**Panasonic**

### 50" PLASMA - VANVITIG KONTRAST!

Denne modellen har en typisk kontrast på 30.000 : 1 og dynamisk kontrast på utrolige 1.000.000 : 1

Varenr: 31214

**22.995,-** **948,-** Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris 26.543,-  
inkl.mva



### PIONEER VSX-1017AV-K AV RECEIVER!

VSX-1017 THX-godkjent AV-receiver. Eksklusiv multikanals AV-receiver klar for 1080p. Rå lyd med "trøkk"

Varenr: 27298

**5.990,-** **200,-** Nedbetalingstid 64 mnd, kredittkjøpspris 12.757,-  
inkl.mva



**Apple**

**BEST I TEST!**  
**TV2 HJELPER DEG**

### TESTVINNER MED NY SOFTWARE!

Lytt til musikken din. Vis videoer og bla gjennom bilder. Med iPod touch kan du ta alt med deg når du er på ferien.

Varenr: 31480

**1.995,-** **215,-** Nedbetalingstid 12 mnd, kredittkjøpspris 2.576,-  
inkl.mva



**SONY**

### 40" SONY NYHET MED MPEG4 TUNER!

Sony KDL-40W4000 er et 40" LCD-TV med en oppløsning på 1920x1080, 8ms responstid, 33 000 : 1 kontrast og MPEG4.

Varenr: 30967

**12.495,-** **515,-** Nedbetalingstid 36 mnd, kredittkjøpspris kr 18.509,-  
inkl.mva

# www.NetShop.no