

DRÅPEN

NR. 4 • 2007 • 6. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**FFFS - et fagforenings-
fiendtlig forbund?**

**Skremmende avsløringer
i dykkernes kamp**

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

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

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

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

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

Vår kompetanse - din sikkerhet

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

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

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

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.



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

AKERKVÆRNER[™]

part of the Aker group

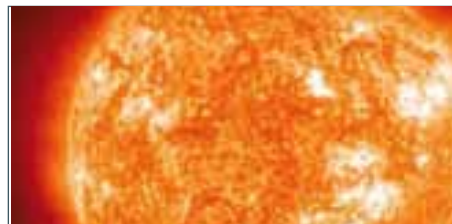


INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2007



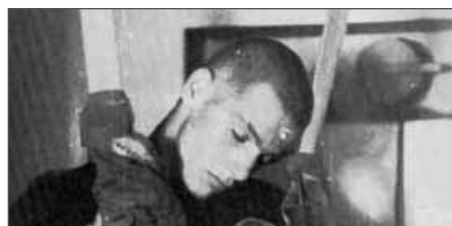
Navigasjon i eldre tid side 10



Rød vorte på månen side 20



Skohorn side 23



Skremmende avsløringer side 38

nr. 4 desember 2007 - 6. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
foto: Redningsselskapet

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Områdeberedskapsmøte med petroleumstilsynet	side	5
Leder	side	6
NHO og regjeringen taler med to tunger	side	7
Atles kommentarer	side	8
Navigasjon på sjøen i eldre tid	side	10-12
Vi er blitt mer enn syv år	side	13
Referat fra styremøtet	side	14
Det blomstrer i FFFS	side	15
FFFS - et fagforeningsfiendtlig forbund?	side	16-17
Manglende kompetanse om sjøfolk og skatt	side	18
Sjømannsfradraget - et reelt fradrag?	side	19
Rød vorte på månen og kometsmell	side	20-21
Er statistikk viktigere enn mannskapets helse?	side	22
Skohorn	side	23
Har vi behov for et nytt sjømannsforbund?	side	24-25
Hva betyr kystberedskapen for Norge?	side	26
Skriften på veggen	side	27
E-post fra Sverige	side	28
Knut i Dråpen	side	29
Leserbrev	side	30-33
Sikkerhet på innenriksferger	side	34-35
Nytt brev til sjøfartsdirektoratet	side	36
Alker, måker og andre sjødyr mer verdt...	side	37
Skremmende avsløringer i dykkernes kamp	side	38-42
Kryssord	side	44

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

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



Områdeberedskapsmøte med Petroleumstilsynet

Lederne har i lengre tid vært bekymret over enkelte sider ved beredskapen på norsk sokkel, spesielt i forhold til det å kunne foreta opplukking av personer som ligger i sjøen etter at en eventuell ulykke/katastrofe har inntruffet. Vi er av den oppfatning at det er en for ensidig satsning på helikopter til å kunne ivareta dette på noen felt/områder på sokkelen. Med dette som bakgrunn hadde vi på begynnelsen av året et møte med ledelsen i Petroleumstilsynet hvor vi fremførte våre synspunkter på dette. De innspill og råd som vi da mottok fra tilsynet er blitt gjennomført uten at det har ført til noen endrede prosedyrer eller tiltak på de angjeldende områder.

Den 20. november hadde vi et nytt møte med tilsynets ledelse, hvor vi gjentok våre synspunkter når det gjelder områdeberedskap, typer/antall beredskapsfartøy, samt hvilken type redningsmidler båtene er utstyrt med. For å kunne gi best mulige innspill fra de som opererer beredskapsfartøyene hadde vi invitert med lederen av Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS). De har i likhet med oss, lenge vært opptatt av det vi oppfatter er en negativ utvikling på beredskapsområdet

og det ble gitt klare og gode innspill fra deres side.

Vi tok også opp to aktuelle hendelser, nemlig Bourbon Safe kollisjonen med Grane plattformen i juli og brannen på KAB-feltet i Mexicogulven i slutten av oktober.

Plattformbrannen oppsto som konsekvens av at et forsyningsfartøy kolliderte med Oficina Provenir plattformen. I

brannen omkom det 23 personer, noe som i all hovedsak skyldtes at man ikke kunne bruke helikopter, samt at beredskapsfartøyene ikke hadde utstyr om bord som kunne brukes for å redde folk opp av sjøen. Vårt spørsmål i den forbindelse var om det hadde blitt utført eller kom til å bli utført en analyse om hvordan en slik situasjon ville ha blitt håndtert, dersom denne hadde oppstått på norsk sokkel. Fra Ptil's side ble det her gitt uttrykk for at man avventet mer detaljer fra amerikanske myndigheter som hadde ansvaret for å innhente disse.

I forbindelse med Bourbon Safe kollisjonen (og andre) som har vært den siste tiden gav Ptil uttrykk for bekymring for prosedyresvikt og kompetansemangel som mulige årsaker til disse hendelsene.

Ptil gav uttrykk for at våre innspill ville bli tatt med i arbeidet med å legge opp deres arbeidsprogram for 2008.

Vi vil håpe at de forhold som vi påpekte får en fremtredende plass i denne sammenheng.

*Jan Olav Brekke,
forbundsleder Lederne.*

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Nå er høsten/ vinteren over oss med mer enn bare dårlig vær. Vi er hele tiden opptatt av saker, både store og små. Pressen har vært etter oss så å si hele høsten etter at vi avslørte dumping av kloakk, fra lekterne til Secora i Oslofjorden. Det har vært mye forskjellig, som hjelp til strandet sjømann i Thailand, tvangstrekk, rederibeskatningen og andre ting.

Heldigvis har vi begynt å få oppmerksomhet for det vi driver med. Nå er vi også kontaktet av Lederne, et fagforbund innen offshore, de samarbeider med oss i saken om sikkerhet i Nordsjøen. Vi har sammen hatt et møte med Petroleumstilsynet (PTIL). Etter mange år alene har vi nå endelig begynt å få gehør, og andre har fått interesse for det arbeidet vi gjør.

Andre gledelige ting er at vi stadig vokser, flere og flere ser at det vi gjør er til fremgang for de seilende. Vi er blitt et forbund som får mer tillit også fra næringen, det ser vi blant annet på spørsmål vi får fra rederier. Som oftest er det tolkningen av lovverket som er problemet, men også andre ting.

Ansatte i Redningsselskapet har også forstått at det å samles i et forbund er det beste, det har også ledelsen i NSSR. De har nå startet en aksjon for å få alle ansatte inn i FFFS. Til nå har vi fått en del av de ansatte i Redningsselskapet som medlemmer, forhåpentlig kommer resten etter. Videre har vi også fått signal om at det samme er tilfelle innen offshore, også der har innmeldingene tatt seg opp.

En annen oppmuntring er at flere og flere rederier, deriblant Redningsselskapet, nå betaler inn FFFS medlemmenes kontingent automatisk til oss. På samme måte som det alltid er gjort til de andre forbundene. Flere og flere ser at det å ikke behandle oss på samme måte som de andre forbundene er en uting. Rederier har fortalt til oss at de ikke liker den tvangen de er pålagt fra de andre forbundene.

Det er ikke alt som er bare glede, nå har Color line bestemt seg for å legge ned Vestlandsruten. Prinsesse Ragnhild er solgt. Dette betyr i praksis at flere av de ansatte må se seg om etter annet arbeid. Andre blir omplassert i selskapet, dette er gledelig. Men for at dette skal gå rett for seg må alle ansatte bedømmes ut fra ansiennitet, dette er et krav. Vi har hatt mange telefoner/ mailer med samme innhold, nemlig; hvordan går det med meg, opp i dette?

Etter loven er alle i C. L mønstret i rederiet, ikke på de forskjellige skip. Vårt svar er hele tiden, har du lengre fartstid enn andre i rederiet, har du jobb. Videre har vi fått info fra Jane Issa om at NSF vil gjøre det samme, etter en samtale med Harry Danielsen

I følge tall som C. L selv operer med er det 700 vikarer i rederiet. I verste fall må 300 mannskaper slutte som en konsekvens av nedleggelsen av Vestlandsruten. Dette sier oss at alle fast ansatte er i arbeid også etter salget.

2.12.07 hadde vi styremøte på kontoret. Tilstede var: Leif R. Vervik, Harald Prytz, Atle Rusten, Reidar Bale og Jarle Johansen. Dere kan lese referat lenger bak i bladet.

Til våren er det landsmøte i forbundet, datoen er foreløpig ikke fastsatt ennå. Om du har saker du vil ha til behandling, må du sende dem inn snarest. Samtlige medlemmer er velkommen til møtet. Innbydelse blir sendt senere.

Om du ønsker å besøke oss på kontoret, er vi fremdeles på samme adresse, men har flyttet internt i bygget. Det skal vi en gang til, vi er forespeilet at vi er i våre permanente kontorer i begynnelsen av 08. Hele bygget er da totalrenovert, lyst og trivelig med kaikanten som nærmeste nabo.

Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en riktig god jul og et fremgangsrikt nytt år.

Leif R. Vervik

NHO og regjeringen: **Taler med to tunger**

NHO og regjeringen ber eldre arbeidstakere arbeide lenger. De taler med to tunger. Sjøfolk som vil jobbe lenger blir satt på land etter fylte 62 år. Det hjelper ikke med høyt profilerte holdningskampanjer når det problemet ligger helt andre steder.

Den største hindringen for å få sjøfolk til å arbeide lenger er ikke sjøfolkene selv. Det er mange som ønsker å jobbe lenger og vi representerer mange av dem. Den største hindringen er i dag sjømannsloven. Slik loven praktiseres i dag, kan redere med loven i hånd si opp mannskaper ved fylte 62 år. Vi opplever denne problemstillingen nesten daglig. Fortvilte medlemmer ringer oss med ønske om å jobbe, men de får rett og slett ikke lov da rederne heller vil ha yngre arbeidstakere. Problemet er ikke den samme for arbeidstakere på land der arbeidsmiljøloven setter effektiv stopper for denne typen aldersdiskriminering.

Vi bifaller initiativet til regjeringen og NHO om å få flere eldre i arbeid. Det er var 3,9 yrkesaktive per pensjonist i 1967 og 2,6 i 2003. Med en stadig større andel av befolkningen som blir eldre ser vi godt problemene. I 2050 kan det bli 1,7 yrkesaktive per pensjonist.

Beregninger som nylig ble offentliggjort viser at hvis 10 prosent av de som går av med pensjon jobbet ett år ekstra, kunne Norge spart rundt 3 milliarder kroner i året. Sjøfolka er ikke så mange, men vi ønsker å bidra med vårt til fellesskapet.

Innfør arbeidsmiljøloven til sjøs!

Men NHO og regjeringen må sette inn innstasen der den hører hjemme. Og de har muligheter til å foreta noen enkle grep for å gjøre noe med situasjonen til sjøs. Det er i dag i overkant av 30.000 norsk sjøfolk som betaler inn pensjon. Det er vel 5.500 som får sjømannspensjon i aldersgruppen 62 til 67 år.

Ved å innføre arbeidsmiljøloven til sjøs er det mulig å få flere av disse pensjonistene i jobb. Vår oppfordring til regjeringen og NHO er kort og godt:

La sjøfolka få lov til å jobbe lenger – innfør arbeidsmiljøloven til sjøs!

Det er også andre forhold som tilsier at sjøfolk bør omfattes av arbeidsmiljølov i stedet for sjømannslov. Den gir sjøfolk en bedre beskyttelse som arbeidstaker. Det kan kanskje koste rederne litt ekstra, men det er det mulig å ta inn igjen ved å ta vare på de erfarne arbeidstakerne og ved å la rederne få et stabilt og langsiktig konkurransedyktig skatteregime/rammebetingelser.

Vi spør: Hvorfor skal det være to ulike sett med lover for arbeidstakere avhengig av om en jobber på sjøen eller på land?

Stopp tvangstrekk

For oss i Fellesforbundet for Sjøfolk er det dessuten et annet viktig argument som taler for innføring arbeidsmiljøloven til sjøs. Det er en utbredt praksis at de andre forbundene som organiserer sjøfolk med sjømannsloven i hånd har klart å innføre tvangstrekk av "tariffavgift" for seilende i NIS registret. Seilende i NOR registret blir også automatisk trukket for kontingent, selv om de ikke er medlemmer, dersom de ikke skriftlig reserverer seg.

Hvor ellers i samfunnet er det en blir tvangsinmeldt i en organisasjon og trukket for en medlemskapsavgift en ikke ønsker?

Innføring av arbeidsmiljøloven vil kunne sette en stopper for denne meget uheldige praksisen som er i strid med retten til organisasjonsfrihet nedfelt i menneskerettighetene, slik FFFS ser det.

Gode sjøfolk med helsa i behold er en viktig ressurs for samfunnet. Vi ønsker å ta vår del av samfunnsansvaret dersom vi får mulighetene til det. Ballen ligger hos regjeringen og NHO.

HJP

*Illfoto: Star Java
Bergenships.com*



Atles kommentarer



Stad Skipstunnel

Det er underlig at bevilgende myndigheter er så blinde at de driver og trenerer denne forholdsvis rimelige muligheten for regional utvikling som det er å bygge denne skipstunnelen.

Nå skal jeg ikke legge for mye vekt på effekten det vil ha for turisme og fritidsbåttrafikk, for det er tydeligvis enkelte som ikke liker så godt å bli trukket frem, men verdien ligger der uansett.

Det første og viktigste er at nyttetraffiken langs kysten vil få store fordeler ved å seile gjennom dette hullet. Alle mindre frakte/lastebåter vil komme til å benytte den, ikke bare p.g.a. været, men også tidsbesparelsen.

Tenk bare på brønnbåtneringen og derved også oppdrettsneringen. Hvilke fordeler vil der ikke ligge i at brønnbåtene kan passere fylkesgrensa uten å seile rundt stad?

Så er det et annet aspekt som jeg ikke kan se har vært fremme i denne saken; nemlig det trafikale knutepunktet Åram vil bli hvis Vanylven Kommune ”kjenner sin besøkelsestid”. På utsiden av Åram-sundet er der mange holmer og skjær, som kan skytes opp og fylles ut til en stor containerterminal og hurtigbåtterminal med mulighet for skiping i 6 forskjellige retninger. I tillegg til nord/sør langs kysten vil det være mulighet for direkte-linje vestover til Shetland, Skottland og Island/Færøyene, samt inne fra fjorden med mindre fartøyer.

Dette betinger imidlertid at Vanylven og Selje kommuner går inn for å legge til

”
Hvis jeg var keiser i Norge, skulle jeg alltid ha fått skutt hull i det fjellet der.”

rette for det. (Riksveitrase og veistandard). Hurtigbåttrafikken kan da gå helt fra Bergen til Ålesund, ja kanskje helt til Trondheim.

I tillegg kan det da også bygges hurtigbåter for frakt av gods som fisk f. eks. nord/sør langs kysten og dermed korte inn tiden for ferskfisk til markedene på kontinentet.

Passasjerhurtigbåtene kan bygges større slik at de kan ta biler, slik som de som krysser den Engelske Kanal og Skagerrak.

De kost/nytte – beregningene som er blitt foretatt er altfor lite fremsynte etter min

mening. Jeg forstår at det er vanskelig å sette tall på verdien av noe som ikke er etablert ennå, men vi har da vel såpass gode siviløkonomer at de greier å finne en sannsynlighetsberegning som ikke er for optimistisk, eller rettere, som er realistisk.

Her legger de frem samfunnsnytte på plussiden for hurtigtog som vil koste størrelsesorden 300 milliarder kroner og så kommer Stad Skipstunnel ut på minussiden med en kostnadsramme på et par milliarder! Dette er med respekt å melde sludder. Her har noen bestilt et arbeid som skal vise negativt resultat for skipstunnelen samtidig som de har bestilt en rapport, med positivt resultat for høyhastighetstog. Dette er min påstand.

Min påstand er videre at det ikke finnes ett eneste faglig argument for ikke å bygge tunnelen nå.

Keiser Wilhelm 2 trafikkerte området her på vestlandet med yachten sin i begynnelsen av 1900 – tallet. En dag han passerte Stad og det var litt smådårlig vær og han selv var følgelig litt småtufs av sjøverk. Da skal han ha sagt: ”Hvis jeg var keiser i Norge, skulle jeg alltid ha fått skutt hull i det fjellet der”.

Atle Rusten
Sandshamn

SEALIFT



Et sikkert og effektivt utstyr:

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

Brukes også ved :

- Støtte ved ROV - operasjoner
- Plattform for lette dykkeroperasjoner

www.a5reklame.no



engineering a.s

For mer info kontakt:

SMV engineering a.s
Postboks 100
5374 Steinsland
Tlf. 56 33 54 40
www.smv.no



Tekst: Elling Utvik Wammer
Bergens Sjøfartsmuseum

En polynesiske navigator under havseilas i åpen kano på Stillehavet. Foto: Fra Lewis 1972.

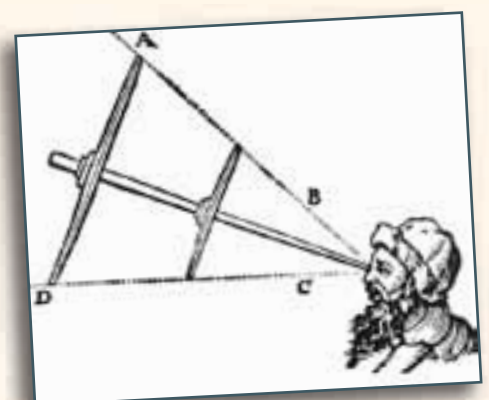
Fra de første tidene – Ledestjerner, strøm og vinder

Hvor lenge mennesker i Norden har drevet navigasjon på sjøen fra båter eller skip er usikkert. Det er imidlertid ikke usannsynlig at de første menneskene som kom til den skandinaviske halvøy etter siste istid brukte båter av skinn eller tre, og at de tilbakela større åpne havstykker i disse. Hvis så var tilfelle, måtte de også ha hatt en form for navigasjon. Det er på den annen side ikke funnet spor av instrumenter for navigasjon fra steinalderen i Norden. I denne sammenheng kan det være interessant å se til andre områder av verden hvor man har kunnskap om hvordan navigering foregår uten instrumenter. Kanskje foregikk den første sjønavigeringen i våre farvann på samme måte som man har observert på Stillehavsøyene?

Antropologen David Lewis beskriver etter sine feltarbeider i Polynesia hvordan mennesker der navigerer over havstykker opptil 100 kilometer og mer i små trekanoer ved hjelp av stjernene: Man brukte stjerner som var lavt på himmelen, enten i ferd med å stige opp over

Navigasjon på sjøen i eldre tid

I moderne skipsfart anvendes kompliserte elektroniske instrumenter med relativt enkel praktisk bruk i navigasjonen. Instrumentene er gjerne basert på kompasser og GPS-teknologi, som gjør navigeringen trygg og nøyaktig. Tidligere hadde man ikke disse hjelpemidlene. Vi skal i denne artikkelen se eksempler på hvordan navigasjon på havet foregikk i eldre tid og noen av instrumentene sjøfolk hadde å hjelpe seg med.



Praktisk bruk av Jacobsstaven. DC er horisontal-linjen, mens AB er siktelinjen til solen. Foto: Fra Randier 1980.

horisonten eller på veg ned, avhengig av om man skulle øst- eller vestover. Navigatørene kjente til hvilke stjerner som var ledestjerner for den øyen de skulle til, og kunne styre mot disse. Stjernene beveger seg imidlertid i varierende buer over himmelen, og kunne bare brukes til bestemte tidspunkt – like etter soloppgang eller like før nedgang. Dette innebar at navigatørene måtte vite hvilke nye stjerner de skulle bruke når den forrige steg for høyt eller forsvant. Lewis forteller likevel at det sjelden ble brukt mer enn ti ulike stjerner under en natts seilas. Forfatteren beskriver også at polynesiske sjøfarere hadde store kunnskaper om lokale strøm- og vindforhold, som de anvendte i navigasjonen.

Tidene for de første store sjøreisene – Vikingenes navigasjon

Det er først i jernalderen (500 f.Kr – ca. 1000 e.Kr) at vi har sikre spor etter store havgående fartøyer i Norden. Fra Danmark kjenner vi for eksempel funnet av Hjortspringbåten, datert ca. 350 f.Kr., som er 19 meter lang. Arkeologene mener at denne og lignende fartøyer ble benyttet til kryssing av Skagerrak.

Utover i jernalderen viser både arkeologiske og skriftlige kilder at nordiske folk etablerer seg på øyer i vest, som Island og Grønland, og på det amerikanske kontinent. Dette må naturligvis ha innebåret ekspedisjoner over havet og dermed også navigasjon. Hvordan vikingene navigerte var lenge en gåte, men funn av relativt ny dato har gitt økte kunnskaper om dette.

På Grønland ble det i 1948 funnet en underlig gjenstand som arkeologene til å begynne med ikke skjønnte hva var. Gjenstanden var halvmåneformet, med diameter på 70mm og tykkelse på ca 10mm. Langs kanten var det innskårete hakk, med jevne gradsvinkler mellom dem. Det kom flere teorier om gjenstandens bruk, men man har i dag gjennom rekonstruksjoner og praktiske utprøvnin-ger sannsynliggjort at dette var vikingenes navigasjonsinstrument, nemlig et solkompass.

Solkompasset hadde flere deler, som vist på figuren. Prinsippet for solkompasset var ifølge den danske forskeren Søren Thirslund at man benyttet solskyggens vandring gjennom dagens timer til å sette og holde kursen sin. Man startet med å holde treskiven vannrett ute i solen om

morgenen, og utover dagen når solen beveget seg tegnet man linjen for plasseringen av skyggen fra stangen i sentrum. Resultatet om kvelden ble en lokal kurve for det stedet man befant seg (et solur). På det stedet hvor avstanden mellom sentrum og kurven er minst ville man ha sør. Ut fra dette kunne man tegne kompassretninger og grader. Kompasset ble så benyttet ved at man holdt kompassskiven vannrett, og dreide skiven til skyggespissen lå nøyaktig på kurven. Om formiddagen skulle

dette være på den vestlige halvdelen, om ettermiddagen på den østlige. Nå ville kompasset kunne vise kursen til bestemmelsesstedet.

Del av solskive som ble funnet ved Unnartoq på Grønland i 1948. Skiven er datert til omkring år 1000. Foto: Fra Thirslund 1999.



Kompasset var nok bare en del av navigeringen som vikingene hadde. Sjømannen og navigasjonshistorikeren Jens Kusk Jensen skriver blant annet at man i vikingtiden også til en stor grad brukte vind, stjerner og havstrømmer.

Oppdagelsesens tidsalder – Nye instrumenter tas i bruk

Utover i middelalderen og inn i nyere tid får man stadig flere navigasjonsinstrumenter i bruk i nordiske farvann. Eksempler er vinkelmålingsinstrumenter og magnetkompasset. De fleste av disse kommer med den tettere kontakten med sjøfartsnasjoner i sør, hvor mange av disse instrumentene hadde vært i bruk i lengre tid. Artikkelen åpner ikke for å gå inn på alle disse instrumentene, men vi skal nevne et eksempel fra nyere tid.

Et kjent og mye brukt navigasjonsinstrument på 15-1700-tallet er Jacobsstaven. Jacobsstaven ble, som solskiven, brukt til å lese av solhøyden ved at man hadde en skala på staven og siktet på horisonten med nedre del av skyvepinnen. Den øvre del av skyvepinnen skulle rettes mot sola, og på skalaen kunne man så lese av vinkelen, det vil si solhøyden. Uttrykket ”å skyte solen”, som også ble anvendt i senere og delvis moderne målingsteknikker kommer trolig fra denne måten å finne solhøyden på. Kusk Jensen sier at Jacobsstaven var i bruk så sent som på 1800-tallet i Norden, men antakelig var dette bare unntaksvis, siden bedre instrumenter da hadde kommet til.

Rekonstruksjon av vikingenes navigasjonsinstrument, solskiven, som befinner seg i Bergens Sjøfartsmuseums utstillinger. Foto: Forfatteren



Navigasjonsinstrumentet Jacobsstaven ble oppfunnet på 1300-tallet, og var vanlig i bruk mellom 15-1700. Kopi utstilt ved Bergens Sjøfartsmuseum. Foto: Forfatteren.

Litteratur og kilder

Jensen, J. K. 1913: Navigasjonens utvikling. Maritim Kontakt 25, København.

Lewis, D. 1972: We, the Navigators. The ancient art of landfinding in the Pacific. Australian National University Press, Canberra.

Roudier, J. 1980: Marine Navigation Instruments. Translated by John Murray. London

Thirslund, S. 1999: Vikingtidens Navigasjon og Amerikas opdagelse. Baseret på sagaernes ord. The Viking Compass, Humlebæk

Enda et år er snart omme, og FFFS har gjort spådommene til skamme:

Vi er fremdeles her og har rukket å bli mer enn syv år!

Da vi ble stiftet var det ikke mange som trodde at vi var levedyktige, og mange hevdet at vi kjapt ville være historie. Men som vi i løpet av de siste syv årene har bevist, har FFFS en rettmessig plass innenfor maritimt forbundsliv.

I tillegg til å eksistere, blir forbundet større for hver dag som går. Dette er fordi alle folkene som har fått hjelp ser hva vi er gode for. Samtidig er det stadig flere som ser at om vi skal ha en maritim næring i dette landet må vi stå samlet. Folk har i tillegg fortalt andre om det arbeidet vi har gjort for dem, og på den måten fått andre til å tro på oss. Dette er vi i FFFS naturligvis glade for og vi takker for tilliten. Derimot er det mange andre som liker vårt positive omdømme dårlig. Vi ser nesten daglig at andre forbund ikke setter pris på oss, men vi er storsinnet nok til å la det passere. Men når usannhetene overstiger et visst nivå, da må vi på banen for å forklare og forsvare oss.

I Dråpen, på hjemmesidene våre og i andre forbundsblader kan dere lese om hvor utrolig dårlige enkelte opplever arbeidet FFFS gjør. Slike skrivelser er det heldigvis mulig å svare på, så det er ikke så galt. Derimot er det vanskelig å motarbeide de ryktene som enkelte sprer, og andre tror på. Rykter kan vi vanskelig svare på før vi hører om dem.

Vi har at hørt FFFS er død og begravet, vi er ikke godkjent som forbund, vi er uærlige, vi misbruker medlemmenes penger, og mye annet. Det eneste slike rykter bidrar til er angrep og motangrep. Vi har mange andre saker som er mer verdt og slåss for enn småligheter. Vi nevner kampsaker i fleng:

- ✓ Arbeidsmiljøloven som ennå ikke er innført til sjøs
- ✓ Områdeberedskap
- ✓ Ordnete arbeidsforhold innenfor fergene
- ✓ Kortere årsverk
- ✓ Bedre hyrer

Våre kampområder forutsetter selvsagt at vi får politikerne til å forstå at næringen må få bedre rammevilkår. For å få det til må vi stå samlet. Det er kun FFFS som samler alle sjøfolk uavhengig av stilling om bord.

Vi mener at det er på tide at sjøfolk blir mer solidariske med hverandre, og at alle trekker i samme retning uavhengig av posisjon og yrke. Nå må vi tenke på sjømannskollektivet, vi er alle sjøfolk og har samme interesser. Fremtiden skal sikres, det klarer vi ikke uten å stå sammen.

Når folk som ikke er medlemmer hos FFFS mener at vi driver med en splitt og hersk politikk så er jeg uenig og vil heller si følgende: FFFS samler, kritikerne splitter! Det viktigste nå kan umulig være om noen forbund er engstelig for sin egen posisjon. Nå er det snakk om å redde norsk skipsfart, arbeidsplasser og trygge fremtiden for den enkelte seilende. Da kan umulig forbundet i seg selv være det viktigste,

her må noen løfte hodet og se fremover. Det vi da ser er muligheter, ikke bare hinder og vanskeligheter.

Vi er voksne mennesker og må være modige og kloke nok til å innse at samhold gir styrke. Det gjør FFFS, vi tar de seilende på alvor.

LRV



Fav Gruppen AS
www.fav.no
favgruppen@fav.no

Besøksadresse:
Tollbodallmenningen 1B, 5004 Bergen
Postadresse: Servicebeoks 7340, 5020 Bergen
Tlf.: +47 05588
Telefaks: +47 55 33 30 61

Referat fra styremøtet

Referent varamann Jarle Johansen.

02.11.07 ble det avholdt styremøte i FFFS. Møtet ble holdt i våre lokaler i Bergen.

Møtet ble satt kl 14.00.

Styreleder ønsket velkommen til det fjerde ordinære styremøtet, og gjennomgår saksliste. Vervik informerer om mediestrategi og meningen bak ansettelse av medierådgiver. Styret vedtok å bruke medierådgiver, dette for å nå ut med viktige saker.

GJENNOMGANG AV REGNSKAPET

Regnskapet fremlagt og godkjent.

FORHANDLINGSRETT

Vi har nå fått problemet om forhandlingsrett ut i media, og det ble bestemt

på møtet at trykket skal opprettholdes. Selv om vi i Norge har en uskreven lov som sier at alle fagforbund har rett på forhandlingsrett, ser rederne annerledes på det. Forbundet vil satse på lokale forhandlinger.

ALDERSDISKRIMINERING

Det ble videre vedtatt at vi skulle arbeide for å fjerne praksis med å kunne si opp personer som fyller 62 år. Slik vi ser det er sjømannsloven her feiltolket av sjømannsorganisasjonene og rederforbundene.

Arbeidet med å innføre Arbeidsmiljøloven skal fortsette, da vil problemer som blant annet dette forsvinne.

FORSIKRINGER

Styret vil ikke anbefale å legge forsikringer inn i kontingenten, men vi vil arbeide videre med å få til gode avtaler med et forsikringsselskap. Dette skal bli

et tilbud medlemmene selv kan avgjøre om de vil benytte eller ikke.

Bjarte Helland, sekretær i FFFS, har arbeidet en del med dette, og prosessen er ikke ferdig enda.

INNSPILL FRA STYRET

Det ble ytret ønske fra styret om at vi må involvere medlemmene mer på det lokale plan. Ønsket var at flest mulig av medlemmene tok seg litt tid til skipsbesøk/medlemsverving på fritiden. Alle som ønsker å delta må bare ta kontakt med kontoret. Vi lover opplæring, enten i Bergen eller der du bor.

SKATT

Videre ble det bestemt av vi skal arbeide aktivt med sjømannsfradraget. Utrede skatt for sjøfolk, få den mer på linje med sjøfolk i andre land i Europa, spesielt i Sverige og Danmark.

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

Lege Gunnar Hasle, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.

Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®



Det blomstrer i FFFS, skulle nesten tro det var vår!

Nei da, vi har ikke gått surr i årstidene, men når det vi har sådd plutselig springer ut i full blomst i den mørkeste tiden i året. Da tror vi at vi har våre ord i behold.

Det vi sikter til er at tilstrømmingen av nye medlemmer til FFFS er fantastisk. Nå har store deler av Redningsselskapet bestemt seg for å bli medlemmer i FFFS. De har forstått at det å stå sammen i et forbund har sine klare fordeler og de er lei av ikke å bli tatt på alvor.

Samtidig med at redningsselskapets mannskaper har begynt en storinnmelding til oss, har det også blitt startet en aksjon i offshore til støtte for FFFS. De er også blitt grundig lei av å bli holdt for narr. De savner det å bli hørt av sine forbund, de ønsker å få noe igjen for kontingenten.

I lederen i september nummeret av Dråpen, skrev vi at vi nærmet oss 1200 i medlemsnummer, den grensen er nå passert.

I tillegg til at vi vokser, er vi også blitt stuere i andre forbund og innen visse deler av næringen. Dette betyr at vi har blitt akseptert som en samarbeidspartner i forskjellige anliggender. Sist i et møte

med offshoreforeningen Lederne, i et møte med Petroleums Tilsynet (PTIL) i Stavanger 20.11.07. Les rapporten fra møtet et annet sted i Dråpen.

Vi har mange ganger fått meldinger fra medlemmer og andre om rykter de har hørt om hva vi foretar oss, fortalt av andre forbund. Slutt å høre på alt som blir fortalt. Om dere hører noe fra de andre forbund om FFFS, er det bedre at dere ringer til oss eller sender oss en mail og får tingene bekreftet eller avkreftet av oss. Vårt telefonnummer er 55962380 e-mail: info@fffs.no.

Vi fikk også ganske nylig beskjed om at NSF vokser kraftig på bekostning av oss. Om dere kikker på tabellen under, ser dere virkeligheten. Dette er tall fra LO, hvor NSF er medlemsbedrift. Dere kan lese hele listen på denne nettsiden:

<http://www.skipsfarts-forum.net/read.php?TID=4908>

Forbund	Medlemmer	Andel	Endring
Norsk Sjømannsforbund	31.12. 2006 11 089	kvinner 20,5 %	siste år -913

Kilde: LOs medlemsstatistikk



FFFS blir mer og mer populært i media

Etter at FFFS avslørte kloakkdumping i Oslofjorden, har media fått øynene opp for hva vi driver med.

Nå er det ikke bare det at vi avslørte septikdumpingen, som er interessant, men hvorfor vi gjør hva vi gjør. Nå vil de vite alt om oss, og det er positivt. Vi får muligheten til å fortelle hva vi står for som organisasjon. Tidligere ble vi betraktet som noen rabulister som bare skulle lage bråk og mele vår egen kake. Nå forstår de at vi er seriøse overfor medlemmene og næringen. De forstår at det ikke har noe med ledelsens egen vinning å gjøre.

Meldingene vi gir dem tar de nå alvorlig og de forstår at arbeidet vårt er viktig. Journalistene vi har snakket med, vil nesten ikke tro det når vi nevner tvangen om tariffavgift i NIS-området for eksempel. De har også vanskelig å forstå at sjøfolk ikke er underlagt samme lover som folk på land.

Derfor er det viktig for oss å få presedekning, slik at vi kan få forklare det misforholdet som fortsatt foregår til sjøs.

Det er viktig, slik at vi kan få stanset den desinformasjonen som kommer fra andre som helst så at vi la inn årene, og lot dem i fred. Men FFFS er altfor sta til å etterkomme slike ønsker. Når vi har satt oss som mål å rydde opp, gjør vi vårt beste.

LRV

FFFS – et fagforeningsfiendtlig forbund?

Dette er tittelen på et leserbrev i NSF sitt magasin Loggen nr. 6-2007. Tittelen og innholdet i leserbrevet sier mer om forfatteren Jarle Gustavsen enn om FFFS. Vi vil påstå at han gjennom sine påstander viser hvor lite han har satt seg inn i det FFFS står for.

Vi forstår at Gustavsen er misfornøyd med FFFS fordi vi utfordrer det arbeidet han og NSF gjør, fordi vi gir sjøfolk en reell mulighet til å velge et fagforbundet som er demokratisk, som de mener gjør mest for medlemmene sine.

Gustavsens egne kolleger i Teekay er ikke særlig fornøyd med arbeidet til Gustavsen og NSF. Det kom klart frem da FFFS var på skipsbesøk der, etter at Gustavsens kolleger i rederiet hadde kontaktet oss. Vi ble ikke bare invitert på grunn av interesse for hva vi i FFFS arbeider med. De fortalte også hva NSF og andre forbund ikke arbeidet med. Møtet resulterte i at mange i Teekay nå er medlemmer i FFFS. De er som alle andre medlemmer, tatt vel i mot.

Svertekampanje, hat og pampevelde

Gustavsen påstår at FFFS driver en svertekampanje mot NSF. Dette vil jeg absolutt benekte. Dessuten vil jeg hevde at dette ikke er nødvendig, fordi svertingen klarer de utmerket godt selv. FFFS har viktigere ting å bruke tiden på enn svertkampanjer. Vi er aktive og vi informerer om realitetene til sjøs for sjøfolk, for politikere og andre. Om sannhet oppleves som svertkampanje i Gustavsens øyne, så er det ikke noe vi

kan gjøre noe med.

Videre mener Gustavsen at vi hater NSF. Hat har med følelser å gjøre, men vårt forhold til NSF har ingenting med følelser å gjøre. Vi er realister og ser og påpeker hva som er gjort, hva som har blitt gjort og hva som gjøres hver eneste dag. Dette vises blant annet i mengden saker vi får inn. Det går nesten ikke en eneste dag uten at vi får inn en ny sak som angår seilende i et annet forbund eller fartsområde.

Nei vi hater ikke NSF. Men vi ser at NSF har utviklet seg til et pampevelde der medlemmenes interesser ikke lenger er prioriterte (se Loggen nr. 1-06).

Slik FFFS ser det, har NSF og andre forbund utviklet seg til å bli forbund som sørger for at ledelsen har det godt – ikke medlemmene. Da er det noe som er feil. Medlemmene skal tas på alvor. Det er tross alt de som betaler for ledelsens lønn. Når NSF medlemmer blir neglisjert og deretter kommer til oss med sine problemer, ser vi hvordan medlemmene i NSF har blitt behandlet. Mange har gjentatte ganger tatt opp sine problemer med NSF og andre forbund uten å bli hørt og uten å få hjelp. Vi tar våre medlemmer på alvor, og jobber for deres privilegier, ikke våre egne. Medlemmene er det aller viktigste for FFFS, medlemmene skal være frivillige og ikke tvangsinnmeldt.

Gustavsen hevder videre at vi prøver å motarbeide NSF. Dette er direkte feil. Vi påpeker det som ikke blir gjort, blant annet det å innføre demokrati til sjøs. Da må vi stille spørsmålet; mener Gustavsen at sjøfolk er så dumme at de ikke må få lov til å tenke selvstendig, er han for sensur? Eller er han engstelig for at dersom tvangsavgiften som NSF og andre tilegner seg fjernes, så forsvinner pengene fra foreningskassen?

Om Gustavsen virkelig er så fortvilet for de seilendes fremtid, er det på tide at han ser fordelen med ett forbund for samtlige seilende. Billigere blir det også, man trenger bare en ledelse.

Tirade av uriktigheter

Gustavsen påstår også at vi går til personangrep, sjikanerer, bakvasker, bedriver drittasting og uhemmet angrep på NSF, LO og andre fagforbund.

For å ta personangrep først. Om Gustavsen mener at det er personangrep å bruke navnet ditt i dette svaret, er det riktig. Du har selv satt navnet ditt under på leserinnlegget i Loggen. Da må vi få lov til å bruke det i vårt tilsvaer.

Om Gustavsen mener at vi går til usaklige angrep på andre navngitte personer, vil vi gjerne vite hvem det er og når det skal ha skjedd. Dette er ikke et personangrep. Dette er et opplysende svar på tiltale.

Når det gjelder Gustavsens beskyldning om angrep på NSF og LO, er vi ikke i stand til å se forskjell på de to.

Gustavsen skriver videre at vår strategi er ukjent i dagens fagforeninger, og at FFFS ikke har skrupler. Det har Gustavsen for så vidt helt rett i, ærlighet og demokrati har vært fraværende til sjøs i mange år.

Vår strategi er enkel. Vi tar alle, sjøfolk generelt og våre medlemmer spesielt, på alvor. Vi har imidlertid ingen skrupler når det gjelder å få frem sannheten. Er den vanskelig å svelge, så bon appetit.

En fagforening som ikke rydder opp i økonomiske misligheter, og en fagforening som tusker til seg avgifter fra medlemmer som ikke ønsker å være medlem,

eller som blir tvangsinmeldt, medfører klare menneskerettighetsbrudd. Om vi må kjempe mot slik praksis, da har vi ingen skrupler.

Når dere hele tiden må forsvare deres arbeid som tillitsvalgte om bord, er det noe som er fundamentalt galt. Hva er det dere og forbundet gjør, som hele tiden må forsvares?

Kan det være at medlemmene er lei av å bli oversett?

Du skriver at videre at FFFS med sin skittkasting (les sannheten) gjør livet vanskelig for de tillitsvalgte. Videre at vi sår uro og splid blant de seilende. Betyr dette at Jarle Gustavsen vil tilbake til den tiden da det var sensur av det skrevne ord, og at den eneste sannheten var den som ledelsen bestemte? Våk opp, vi er i 2007, og vi tenker og sier det vi ønsker, så lenge vi holder oss til sannheten. Det er dette som kalles demokrati. Det mener vi at andre også skal gjøre. Blir det uro av det, så velbekomme.

Gustavsen skriver videre, at det er sunt med konkurranse mellom forbundene. Det har han helt rett i. Jo større konkurranse, jo mer må forbundene legge seg i selen for å tilfredsstille medlemmene. Det bør dessuten være på like vilkår og uten at noen forbund "stjeler" midler fra sjøfolk som ikke ønsker å være medlem hos dem.

Gustavsen savner ærlige og saklige argumenter. Dette er bare retorikk, si hva du ønsker og vi skal svare.

Gustavsen sier også at NSF ikke vil ned på vårt nivå. Når du påstår at vi er på et lavt nivå, kommer det an på hvor man selv står. Det er ikke skrevet noen bok om uærligheten i FFFS. Det samme kan dessverre ikke sies om NSF, og deres negative virke er veldokumentert i boken "Urent Farvann". Tvert i mot er FFFS trukket fram som et eksempel til etterfølgelse i boken "Verneombudet" av Ebba Wergeland (forsker, overlege og spesialist i arbeidsmedisin) og Paul Nordberg (direktør ved Arbeidsmiljøsentret og redaktør i tidsskriftet Arbeidsmiljø). Det er ikke for ingen ting vi er beskrevet der. Det har sin bakgrunn i en sak der NSF nektet sine medlemmer hjelp. FFFS stilte derimot opp for dem det gjaldt.

Gustavsen sammenligner oss også med

AKP (m-l). Der AKP (m-l) drømte om overtakelse av makten med våpen, drømmer vi om at demokratiet skal vinne frem, og vi bruker ordet som våpen.

Det er godt å se at Gustavsen er stolt av å være tillitsvalgt i NSF. Lojalitet er en god egenskap, men den forplikter. Skal man respektere medlemmene eller ledelsen? Er prinsippene viktigere enn medlemmene? Vi vet hvor vi står, vet Gustavsen?

Gustavsen lurer på hva FFFS har oppnådd til nå. I følge hans innlegg i Loggen er det ikke lite. Folk til sjøs har begynt å innse at det ikke er nødvendig å leve under tvang. De liker det ikke. Sjøfolk har, ved hjelp av FFFS fått bistand i mange saker, faktisk mer enn 300 til nå. De seilende ser at FFFS er et alternativ til de tradisjonelle forbundene. FFFS tar alle seilende på alvor.

Bare en liten digresjon hva underordnede mannskaper angår. Etter at vi hadde holdt vårt innlegg til Næringskomiteen på Stortinget, i forbindelse med Skipsfartsmeldingen i 2004, gikk vi ut på gata og slo av en prat med bla Kjell H. Berge. Han var den gang første nestleder i NSF. Han påsto i vitners påhør at skipsoffiserene er grunnen til at det står så dårlig til med norsk skipsfart. Et slikt utsagn sier mer om Berge enn om offiserene. Er det ikke på tide å samles i ett upolitisk og samlende forbund, som for eksempel FFFS, der en kan ta tak i de reelle problemene næringen sliter med?

Tilbake til høringsene i Næringskomiteen. Vi satt sammen med mange andre og hørte på Maritimt Forum sitt innlegg. Her er NSF og de to andre sjømannsforbundene medlemmer, sammen med ca 150 andre organisasjoner. Det vi fikk høre, var noe som ville skremt vannet av de fleste sjøfolk. De ville utvide

NIS-registerets virkefelt, helt inn til kysten. Det gikk kuldegysninger nedover ryggen på oss. Hadde de virkelig glemt hva som skjedde i juli 1987, da NIS-registret ble opprettet? Kort fortalt ble ca. 18 000 norske sjøfolk oppsagt og erstattet med utenlandske sjøfolk. Det gikk mest utover underordnede mannskaper. Nå vil de fjerne resten av de norske sjømennene også. Er det dette Gustavsen sikter til når han sier at NSF og de andre forbundene arbeider for norske sjøfolk? Det NSF bidrog med i samme høring, var en sang med en innleid sanger.

Gustavsen skriver at NSF også har en motpart, nemlig rederiene.

I FFFS tankegang er de en medspiller. Avdøde skipsreder Lauritz Eidesvik sa til meg en gang at om vi skal overleve som sjøfartsnasjon, må sjøfolk og redere leve i symbiose. Med andre ord vi må samarbeide, og dette er vi i FFFS klar over og enig i.

Avslutningsvis må vi få lov til å takke for leserbrevet til Gustavsen, det ga oss en mulighet til å oppklare en del misforståelser. FFFS skal ikke komme med noe råd til deg som du gjorde til oss, men om du ønsker medlemskap i FFFS, er du hjertelig velkommen.

LRV

2008-KATALOGEN ER KOMMET!

BLI MED I VÅR CRUISE CLUB

EVENTYR I VESTERLED

Bli med cruisefergen "Norröna" til Danmark, Island, Færøylene, Skottland eller på cruise!

Ring og få tilsendt vår nye katalog for våren, sommeren og høsten 2008 eller bestill den på hjemmesiden vår!

SMYRIL LINE NORGE
BONTELABO 2, 5003 BERGEN
TEL 55 59 65 20

WWW.SMYRIL-LINE.NO

Gunnar Stavrum: Manglende kompetanse om sjøfolk og skatt

I følge Gunnar Stavrum i NA24, betaler ikke sjøfolkene skatt. Dette er fullstendig feil. Sjøfolkene betaler mer skatt enn andre arbeidstakere. Hvilke andre lønnsmotakere betaler for eksempel full pris for en vare de bare får halvparten av?

Når Stavrum snakker om at sjøfolkene ikke betaler skatt, har han ikke gjort hjemmeleksen sin, og avslører sin inkompetanse. Sjøfolk betaler skatt på lik linje med alle andre skatteyttere, og bare en liten del av den innbetalte skatten blir tilbakeført til arbeidsgiveren.

Årsaken til denne tilbakeføringen av skattepenger til arbeidsgiver er rett og slett at dette hjelper skatteyteren til fortsatt å stå i jobb. Som Stavrum sikkert vet er norske skattemyndigheter av den oppfatning at alle skal betale skatt over evne. Videre vet han sikkert også at norske rederier er nødt til å betale mer skatt enn konkurrerende rederier i utlandet. Derfor gikk Stortinget i sin tid inn for å støtte sjøfartsnæringen, slik at vi i Norge kunne ta vare på den kompetansen og de arbeidsplassene vi har.

På grunn av nettolønnsordningen vi har i dag, er det ikke bare kelnerne i Color Line som har arbeid. Har Stavrum noen gang lurt på hvorfor norske verft og verksteder har fulle ordrebøker? Svaret er ganske enkelt; nettolønnsordningen.

Når Stavrum hevder at Venstre vil avvikle hele ordningen for å spare 1,4 milliarder kroner, sier det mye om både hans og Venstres inkompetanse. Om staten sparer 1,4 milliarder kroner vil det på veldig kort sikt koste mye mer enn det man sparer. Rederne vil flagge ut, verkstedene og verftene vil miste arbeid og arbeiderne blir oppsagt. Det er ikke få arbeidstakere vi snakker om, men opp

i mot 100 000 arbeidsplasser kan bli nedlagt.

Stavrum påstår at rundt 10 300 sjømenn slipper å betale skatt. Dette er bare vås. Sjøfolk betaler i realiteten mer skatt og avgifter enn andre skatteyttere. Hvem er det som betaler skatter og avgifter for hele året, samtidig som de beviselig er borte fra landet seks måneder hvert år?

Ville Stavrum for eksempel betalt veiavgift, tv-lisens og abonnementsavgifter av forskjellig slag for et helt år når han bare kan benytte seg av tjenestene halve året?

”Det verste er at rederiene har skrudd opp lønningene til sjøfolkene” skriver Stavrum.

Her burde den godeste Stavrum fått en smekk på fingeren. Vet han hva gjennomsnittslønnen til en sjømann er i timen? Vi kan gjerne opplyse sjefredaktøren: Med alle fartstillegg tjener en matros i underkant 100 kroner i timen.

LO og regjeringen har sagt at utlendinger som kommer som gjestearbeidere til Norge skal ha en minimumslønn på 120 kroner per time. Når Stavrum hevder at det verste er at lønningene er blitt så høye, forholder han seg ikke til virkeligheten.

En sjømann tjener sine penger gjennom ytelser rederiet gjør utenlands, med andre ord penger som kommer Norge til gode. Inntjent utenlandsk valuta.

I artikkelen trekker Stavrum fram et grelt og misvisende eksempel, hvor Color Line fikk 225 millioner kroner i nettolønnsstilskudd, og som deretter betalte utbytte på 150 millioner kroner til eierne. Heldigvis er de fleste andre rederier mer måteholdne, de bruker faktisk pengene til det de er ment for: Reinvestering i rederiet, muligheter til å konkurrere på lik fot med utenlandske selskaper, vedlikehold av skip, nybygg og sikring av arbeidsplasser både på land og sjø.

Stavrum mener at Hurtigruten konkurrerer med hoteller på land. Dette er så langt fra sannheten som det er mulig å komme. Faktisk er det det motsatte som er tilfellet. Tusenvis av turister kommer hvert år for å ta turen med Hurtigruten. Disse reiser ikke bare med en av hurtigrutene, men ligger også på hotell, gjerne både før og etter turen. Hurtigruten genererer flere liggedøgn og bespisning på landets øvrige hoteller, og til økt inntjening i reiselivet generelt. Dette er turister som ikke hadde kommet til Norge om ikke Hurtigruten hadde eksistert.

Når det gjelder nettolønnsordning for fiskere, så mener vi i FFFS at de er minst like mye sjøfolk som alle andre som har sin inntekt fra sjøen.

Hva gjelder regjeringen og nettolønn, håper vi virkelig at de er til å stole på. Uten norsk skipsfart vil de sparte 1,4 milliardene bli veldig små, sammenlignet med det det vil koste med titusenvis av nye arbeidsledige. Og tapet av av kompetansen kan knapt tallfestes i kroner og ører. Så neste gang du vil nettolønnsordningen til livs, Stavrum, bør du sjekke virkelighetene og ikke kritisere noe du ikke har kunnskap om.

LRV



Nordlys i Tollfjorden.

Illfoto: Hurtigruten, Svein Henningsen

Sjømannsfradraget, et reelt fradrag?

Da sjømannsfradraget ble innført var det for å utligne tapet av sjømannsskatten. Sjøfolk skulle ikke tape på at sjømannskatten ble fjernet.

I dag ser vi at heller ikke dette var til å stole på.

Sjømannsfradraget har nå stått stille på kr 80 000, i flere år. Før det sto fradraget stille på kr 70 000 i ca ti år før vi fikk noen justering, da med kr ti tusen i året. Er det ikke snart på tide å justere fradraget igjen?

Rederne blir lurt på sin skatteavtale med staten, de er store og har god råd, derfor hører vi om lureriet. Side opp og side

ned kan vi lese i avisene om hva staten gjør mot en avtalepart, tv er opptatt av saken, det samme er alle andre medier.

Når det gjelder sjøfolkene tar ikke en-gang organisasjonene det opp til diskusjon. De slår seg på brystet og forteller at FFFS ikke en gang har avtalerett med rederiene og andre. Selv har de det, men hva skjer, jo da som alltid; ingenting.

Om sjømannsfradraget hadde vært indeksregulert hadde vi i dag hatt et sjømannsfradrag på nærmere kr 120 000. Med andre ord ca 40 000 kr mer vi kunne skrevet av på skatten. Det hadde vist igjen i lommeboken. Når lønnsøkningene lar vente på seg, er det mulig å pynte på resultatet via skatteseddelen.

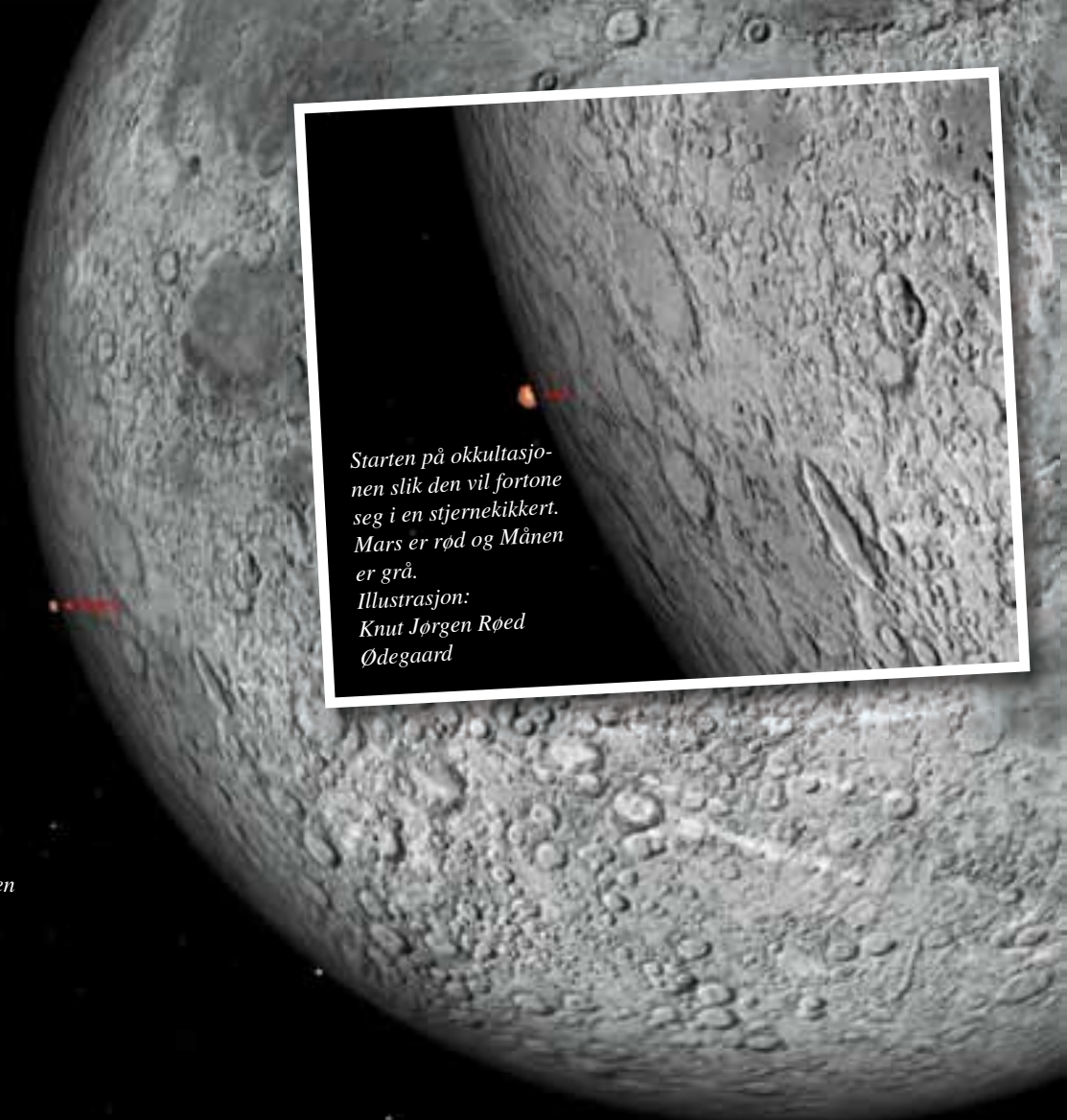
Vi har sagt det før og sier det igjen; det er ikke rett at en person som på grunn

av jobben, er borte fra landet halve året, skal betale avgifter som om vedkommende brukte veiene, så på fjernsyn osv. 365 dager i året.

Veiavgift i 12 måneder, når man beviselig er borte halve året, TV lisens for det samme tidsrommet, kommunale avgifter, abonnementer av forskjellig art. Slik kunne vi fortsatt. FFFS mener det er tyveri å betale fullt for en tjeneste man bare får halvparten av.

På denne bakgrunn krever vi at sjømannsfradraget blir kraftig oppjustert, eller at avgiftene tilpasses den enkelte sjømann/kvinne. Kanskje skulle sjømannsskatten blitt gjeninnført? FFFS tar alle seilende på alvor.

LRV



Starten på okkultasjonen slik den vil fortone seg i en stjerneikkert. Mars er rød og Månen er grå.

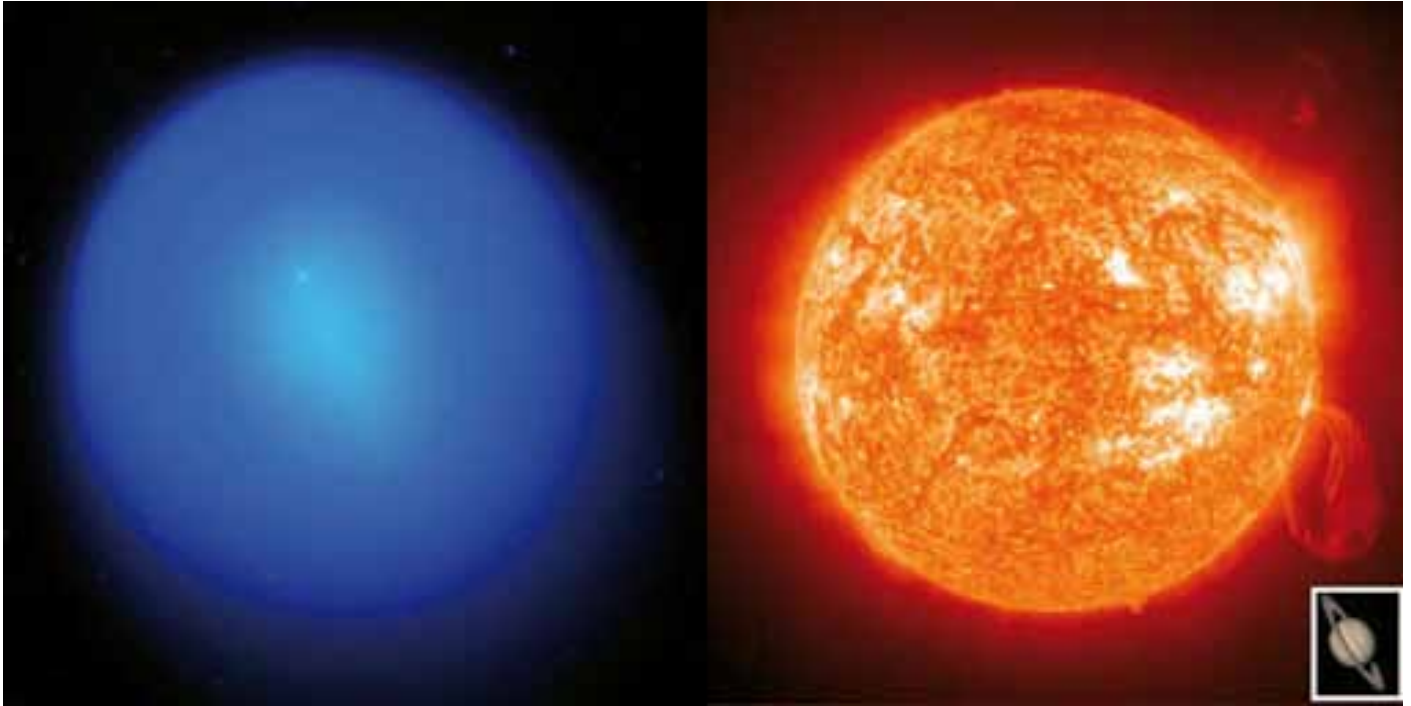
Illustrasjon:
Knut Jørgen Røed
Ødegaard

Starten på Mars-okkultasjonen slik den vil arte seg i en liten kikkert.

RØD VORTE PÅ MÅNEN OG KOMETSMELL

Alle som interesserte i verdensrommet får i år en skikkelig julegave. Grytidlig julaftens morgen passer nemlig planeten Mars bak Månen. Samtidig er Mars på det aller nærmeste og flotteste. Mars har en avlang bane og beveger seg saktere rundt Solen enn det Jorden gjør. Dermed passerer Mars spesielt nær oss med et par års mellomrom. I år skjer dette 18. desember da Mars er "bare" 88 millioner kilometer fra Jorden.

På kveldene ser vi nå Mars som en flott, rød flekk på østhimmelen. Lysstyrken øker fortsatt frem mot 18. desember og med en stjerneikkert er det mulig å se overflatedetaljer på den vesle planeten - diameteren til Mars er bare halvparten av Jordens. I løpet av natten flytter Mars seg mot sør og på morgenkvisten står den i vest. Og det er derfor mot vest vi må kikke for å få med oss planetens forsvinning på julaften.



Komet Holmes (venstre) sammenlignet i størrelse med Solen (høyre) og ringplaneten Saturn. Foto: NASA

Mens Mars er nærmest oss er den mer lyssterk enn Sirius og dermed nest etter Månen nattehimmelens klareste objekt .

Tider for Norge (kilde: Astronomi, utgitt av Norsk Astronomisk Selskap)

Sted	Start	Slutt
Oslo	04.22	05.04
Stavanger	04.25	05.01
Trondheim	04.14	05.00
Tromsø	04.03	04.55
Vardø	04.03	04.55

Denne såkalte okkultasjonen er forholdsvis sjelden og det er noen år siden vi fra Norge sist kunne se Mars gjemme seg bak Månen. Enda mer uvanlig er det at dette skjer mens Mars er så nær Jorden og dermed så stor og lyssterk.

Kometsmell uten sidestykke

Denne høsten har det skjedd flere uvanlige og spektakulære fenomener i rommet. Om morgenen 24. oktober var komet 17P/Holmes et svært lyssvakt objekt som bare spesialiserte astronomer med meget store teleskoper hadde noen interesse av. På ettermiddagen samme dag kunne du se kometen med det blotte øyet. På noen timer hadde lysstyrken økt med en faktor en million!

Noe lignende har aldri tidligere blitt observert på en komet. Også i 1892 og 1893 hadde kometen ekstremt store utblåsninger, men de kom ikke i nærheten

av årets storsmell. I løpet av et par dager var kometen like stor som Solsystemets største planet, Jupiter. Etter et par uker var kometen større enn Solen og dermed Solsystemets største objekt i utstrekning.

Vi vet ikke hvorfor eksplosjonen fant sted, men den vil utvilsomt gi oss ny kunnskap om kometene. Kometer er skitne snøballer som kommer stupdykende innover mot solvarmen fra det ytre av Solsystemet. Der ute har de ligget nedfrosset siden Solsystemet ble til og inneholder uvurderlig informasjon om hvordan Solsystemet var i sin barndom.

Opp gjennom Jordens historie har kometer kræsjet med Jorden og gitt oss mye av det vannet som finnes her i dag. De har dessuten tilført planetene byggesteinene til liv og det er derfor takket være kometerne vi eksisterer.

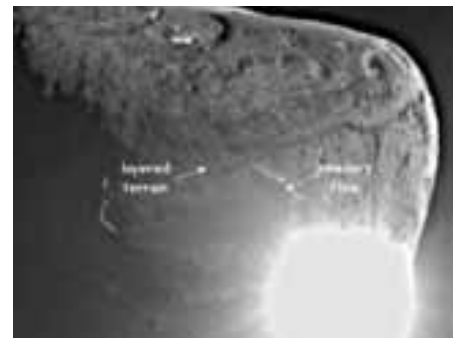
Eksplosjonen kan skyldes at soloppvarmingen fikk trykket i kometens indre til å stige, men detaljene vet vi foreløpig ingenting om.

Komet Holmes var synlig med det blotte øyet i flere uker, men har nå avtatt såpass at man trenger en liten kikket for å se den tåkete, runde flekken i stjernebildet Perseus. Det er vel verdt å ta en kikk – noe lignende dette fenomenet har ikke blitt registrert i moderne tid!

Det er mer informasjon om komet

Holmes på www.bangirommet.no og om Mars-okkultasjonen på astronomi.no.

Knut Jørgen Røed Ødegaard



Da romsonden Deep Impact kolliderte med en kometkjerne i 2005 for en kameradel forbi på trygg avstand og fotograferte hendelsen. Dette meget detaljerte bildet er nå frigitt. Lysglimtet skyldes sammenstøtet og ellers ser vi lagdeling og puddersjøer. Begge deler er et mysterium. Foto: NASA



Komet 17P7Holmes fotografert av Odd Trondal 29. oktober.

Er statistikk viktigere enn menneskets helse?

FFFS får oftere og oftere melding fra ulikt hold om at det er viktigere for rederiene å holde skadestatistikken nede enn å operere med reelle tall. Årsaken er at rederiene ikke vil få problemer med charteren.

Slik vi i FFFS ser det er dette er en svært beklagelig utvikling. Tavla som viser antall skadefrie dager skal ikke være skryt, men er ment som en virkelighetsbeskrivelse og motivator i forhold til sikkerhet.

Vi får stadig vekk høre historier om folk som har skadet seg om bord, ikke får legetilsyn eller skikkelig medisinsk behandling på grunn av denne ukulturen. Det er også blitt fortalt til oss at enkelte

skader ikke blir dagbokført eller registret på grunn av at det vil ta seg dårlig ut på statistikken.

Tall fra Pensjonstrygden for sjømenn viser at det pr. 31.10.06 var 25 564 norske sjøfolk. Dette utgjør ca. 1 % av arbeidsstyrken i Norge, men allikevel står arbeidsgruppen for mellom 10-20% av dødsulykkene, og i 2006 var det ca 700 personskader til sjøs. Dette viser med all tydelighet at det ikke bare kan være tavler med 0 skadedager. Slik FFFS oppfatter saken, er menneskene viktigere enn statistikken. Det som skjer er nemlig at om en skade oppstår, og ikke blir loggført, vil det i ettertid bli vanskelig å få dokumentert skaden som yrkesskade. Da sitter den skadde igjen med store økonomiske problemer. En får verken den behandlingen eller potensielle forsikringen man har krav på. Dermed går denne praksisen ikke ut over rederiene,

men den uheldige som blir skadet risikerer både fysisk og økonomisk usikkerhet. Rederiene må ikke være så redde for ikke å få kontrakter at de glemmer sine ansatte. Vi vet at oljeselskapene først og fremst tenker profit. Men at rederiene var så feige at de underslår skadestatistikken var ukjent for oss. Om det hender en ulykke, stor eller liten, skal den ikke feies under teppet. Det er ulovlig og ikke minst feigt. Hadde rederiene blitt enige om at alle ulykker skulle rapporteres, ville ikke oljeselskapene hatt den makten de får når noen er uærlige.

Det er ikke bare den som blir rammet av en ulykke som får svi, det gjør også hans familie. Både økonomisk og sosialt.

*Gjør som FFFS,
ta alle seilende på alvor.*

LRV

Astrobøker fra Anne Mette Sannes og Knut Jørgen Røed Ødegaard

SPENNING - FAKTA - HUMOR I VERDENSRUMMET

PÅ VEI TIL MARS OG SATURN

Utforskningen av Mars og Saturn, de spennende nye bildene og oppdagelsene vi har gjort der de siste årene (fra 12 år).

BANG! KOLLISJONER OG EKSPLOSJONER I VERDENSRUMMET

Universets dramatiske, spektakulære, voldsomme og vakre fenomener (fra ca. 12 år).

UNIVERSET PÅ 148 MINUTTER

Opplev Solsystemet, sturpende sorte hull, Big Bang og annet merkelig i verdensrommet. Lydbok lest av forfatteren.



HERR GLØDEGAARD OG DEN STORE METEORITJAKTEN

Morsom og spennende barnebok om meteoritter og annet fra rommet (5-12 år).



81 LYSÅR HJEMMEFRA

Spenningsbok fra rommet om 11-åringen Trym som høyst ufrivillig får en tur til Karlsvogna. Bok og lydbok. Lest av Nils Ole Oftebro (6-14 år).



SOLSYSTEMET

Lettlest barnebok om Solsystemets planeter, asteroider og andre objekter (6-13 år).

Bøkene får du i bokhandelen - Bestill signerte bøker på astrobutikken.no



SKOHORN

Har du skohorn? Har du et skikkelig skohorn? Vett du ikkje ka et skohorn e, seie du?

Då eg vokste opp hadde adle skohorn. Et skohorn e ein lange pinne så ser ud som et horn på ein spenstige afrikanske og vegetarianske anti-lope. Skohornet har ein bue så gjør at det passe på innsida av ein sko, heilt bakerst ved hælen. Viss du fysst stappe skohornet oppi skoen, og så foden din, då vil du oppleve at det e møyje lettare å få på seg skoen. Det e dette så e vitsen med et skohorn.

Me har i adle år, tror eg, hatt skohorn. Ein eller aen plass. Et lide, dumt skohorn i metall. Dette skohornet ska, itte planen, ligga i ei av skuffene nederst i garderobeskabet på gangen. Eg e sikker på at det ligge i ei av disse skuffene. Men det ligge ikkje aleina. I disse skuffene e der i tillegg vanter, skokrem, skobørster, klesbørster, hårklemmer, skjerf, to tennisballar (kor komme de ifra?), refleksbrikker, ein 200-lapp, fotoapparat, tomme fotoboksar og ei sykkellykt. Og ennå har eg bare nevnt de tingå eg vett ka e, og som eg kan navnet på.

Dette har ført te at eg aldri har hatt bidlå te å leida itte det hersens skohornet. Og eg kan garantera deg at verken sykkellyktå eller skjerfå fungere spesielt bra som skohorn. Eg har derfor brukt høyre pegefingen min. Eg har enten satt i trappå og hylt då fingen bøyes

dobbelt, eller eg har krylt meg samen i ein halvståande stilling, à la Ringeren fra Notre Dame, med eine fingen i skoen og andra håndå støttande i veggen. Det e vondt, og eg bler ofta så andpusten og svette at eg avlyse heile turen og bare tar av meg skonå igjen.

For eg må innrømme at eg ikkje e någon ungdom lenger. Eg e nærmare 40 enn 30 nå (eg e 53), så kver gang eg bøye meg ner for å få på meg skonå så tenke eg om der ikkje e någon aent eg òg kunne gjort, når eg fyssta e her nere.

Men nå har eg det som himmerik på jord. Eg glede meg te å ta på meg skonå. Det e ein fornøyelse. For me har kjøpt et nytt skohorn. 60 cm. langt, og det e ein drøm. Det henge på veggen, rett ved sida av skonå. Der e gjerna mange så selge gode skohorn, men nå komme reklamen: Dette skohornet e fantastisk, det e flott å se på, det koste den nette sum av kr.10, og du kan kjøba det på Ikea. Nå kan eg stå, stappa skohornet ner i skoen, og på et tiendels sekund så glir foden min vakkert og smertefritt ner i kjerrå te apostelens hest. Så knegge eg, og går ud.

Det e ein drøm. Det e heilt utroligt at det går an. Ein fantastiske oppfinnelse så fortjene Nobels Fredspris. I går tok eg på meg skonå 74 ganger.



Illfoto FFSS

Har vi behov for et nytt sjømannsforbund?

Det Norske Maskinistforbund (DNMF), Norges Sjøoffisersforbund (DNOF) og Norsk Sjømannsforbund (NSF) vil selvsagt si at vi ikke har det, men de seilende ser det annerledes.

Gjennom hele nittitallet arbeidet under-tegnende offshore, i beredskapstjenesten, hvor jeg mente at ikke alt var som det skulle med hensyn til det arbeidet vi faktisk skulle utføre.

Vår jobb var å ligge standby ved forskjellige plattformer/rigger. De fartøyene vi arbeidet på er fantastiske sjøbåter, noe alderen alene burde være en god indikasjon på, men de fleste var ikke bemannet eller utrustet til den oppgaven de var satt til.

I de fleste tilfeller var bemanningen om bord for liten for den oppgaven vi hadde. Loven satte minimumsbemanningen til seks mann på norsk sokkel, på engelsk sokkel var det samme 11 mann.

Når vi i tillegg var dårlig utrustet, da spesielt hva maskinkraft angår, følte mange av oss at dette var juks og også spill med menneskeliv.

Samtidig var det stor misnøye med avlønningen innen offshore, derfor tok jeg dette opp på et seminar NSF hadde

i Bergen i september '96. Jeg spurte da om NSF sentralt ville gjøre noe for oss som arbeidet innen oljeindustrien. Svaret var som forventet. Nei.

Da sa jeg halvt i sinne, halvt i spøk at da vil jeg starte et forbund for oss i offshore. De på podiet lo og gjorde som før, de tok ikke i mot meldingen.

Videre hadde vi generelle diskusjoner om hva vi skulle forlange i lønnsøkning. Det var samstemt fra alle avdelingene, 10 %, var kravet.

Når seminaret nærmet seg slutten fikk vi beskjed om at vi ville få tilsendt et referat fra møtet. Det fikk vi, men ikke et ord om lønnskravet var nevnt. Derfor tok jeg kontakt med NSF. De to fra sentralstyret, som hadde ledet seminaret var umulige å få kontakt med, men leder ved Bergenskontoret, Paulsen, fikk jeg fatt i. Da jeg spurte om hvorfor lønnskravet ikke var nevnt i rapporten fikk jeg til svar at dette var bestemt sentralt for mange måneder siden. Jeg spurte da om vitsen med møtet, en hel helg med 45 delegater,

overnatting og mat på hotell. Selvsagt fikk jeg ikke noe fornuftig svar.

På denne bakgrunn samt brutte løfter, tilbakeholdelse og følelsen av ikke å bli tatt på alvor i NSF, hvor jeg selv var medlem, ble sinnet for mye å bære alene. Jeg henvendte meg gang på gang til det kontoret hvor jeg var tilsluttet, avdelingen i Bergen, meldingen var hver gang det samme; slutt å mas.

Jeg skrev da en artikkel i BT, hvor jeg påpekte manglene med beredskapstjenesten. Da begynte ting å skje, først spørsmål om hva de (NSF) kunne gjøre for meg. Jeg svarte som før: Gjør noe med beredskapen og for de som arbeider innen oljeindustrien, i Nordsjøen.

En tid senere kom jeg om bord på den båten hvor jeg hadde min jobb. Stor ble overraskelsen da jeg fant et brev til meg fra NSF. Innholdet var mer enn sjokkerende, jeg var, sammen med min kone/samboer invitert på et helgeopphold på hotellet til TV kokk Brimi. Så vidt jeg kunne se var det ingenting som

skulle skje av kurs eller annet innen fagforbundsarbeid. Jeg som i lengre tid hadde fått beskjed om å holde kjeft, var nå viktig nok til å få en frihelg på hotell, betalt av NSF.

Brevet har jeg dessverre ikke, i sinne kastet jeg det ut ventilen, og rett til havs.

Dette var DRÅPEN som fikk begeret til å flyte over, Jeg ba kapteinen om få å ha et møte med mannskapet samme kveld, svaret var selvsagt positivt. Mannskapet oppfordret meg på det sterkeste til å starte et alternativt forbund.

Jeg tok da kontakt med overstyrmann/ kaptein Harald Prytz da vi hadde diskutert dette problemet tidligere ombord på en standbybåt hvor vi arbeidet sammen. Vi satte da i gang å sende ut brev til noen få skip i offshoreflåten. Resultatet var overveldende, nærmere 500 ba oss sette i gang omgående.

Vi startet derfor Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) 21.10.2000.

Før vi kom så langt som til å registrere forbundet hadde vi arbeidet i ca to år, og brukt tusenvis av egne midler, men det var bryet verdt.

Etter fire år som SOF byttet vi navn til Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS). Grunnen var at vi hadde fått så mange henvendelser fra alle andre fartsområder. Misnøyen var så stor med de eksisterende forbund at de ønsket et samlende, upolitisk forbund, som tok de seilende på alvor.

Behovet for et alternativt forbund har vist seg stort i ettertid. Medlemmene kommer i stadig økende tempo, det samme gjør sakene vi må hjelpe med. Advokatene har fått gode dager i Bergen. Frem til nå har vi løst nær 300 saker, og mange nye arbeider vi med hele tiden.

En av de mest prinsipielle er tvangen av kontingent/tariffavgift i NIS registret. En sak vi tapte i Oslo tingrett i april 07, men som nå er anket til lagmannsretten. Vi har flere dommer fra EMD, som viser at denne praksisen er ulovlig, og at vi har rett.

Landsmøtet i forbundet har vist Harald og meg tillit, og valgt oss til å lede forbundet videre.

Vi har nådd mer enn 1200 i medlemstall.

FFFS er et forbund for alle seilende, fra skipper til lærling. Sammen skal vi få politikere til å forstå verdien av å ha en sterk norsk handelsflåte.

LRV

FFFS tar de seilende på alvor

Illustrert norsk skipsliste

Illustrert Norsk Skipsliste/
Norwegian Shipslists

Del 1 Utgitt juni 2007

Handelsflåten/ The Merchant Fleet

Del 2 Utgitt desember 2008

Fiskeflåten, brønnbåter,
ferjer og passasjerbåter

Del 3 Utgitt desember 2008

Kystfiskeflåten (8-10.5) 10.5 - 15 m

Del 1 Handelsflåten 2007/08

Artis Princess LNG
MO: Hough & Co Shipping AS, Leif
MO: Hough & Co LME Ltd
OW: R. S. Guadalupe Leasing Limited
TM: Hough Fleet Services AS
2000 Mizushima 16, Nagasaki (2184)
DNV
Dwt: 117000
GT: 121587 NT 36480 Mkw 7660
Loo: 288 00 M 277 00 B: 49 00 D: 11 70
37012 Bhp Kawasaki K18 WA-400 (06)
18.5 kn
Lg: 145000 m³
Pump 8 stjern: cargo ga. at 1500 m³/h
Rør 80 Brunød
E-mail: april@hough.no Mob: +47 92 62 687
Selskap: F. 784 136622 gsm
Selskap: F. 784 136622 fax
LAGER: 927 1248 NS Hamnebetj.



Del 2 Fiske, Brønnbåter og ferjer 2008

Mastrafjord Fiske
R/S Fjord Fiskebåtene AS
1007 Alex Yards AS, Stavnes (146)
DNV
GT: 6325 NT 2008 Mkw 1025
Loo: 179 80 B: 18 10 D: 4 60
3888 Bhp HMM Bergen KVGD 12GA
17 kn
Togtype: 12
Bått: 012
Passasjerer: 887
E-mail: mastrafjord@fjord.no
Mob: 415 56 507
LIAT: 8344760 Fiske
Foto: Harald M. Vindhaug



Krohn Johansen Forlag AS

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

www.skipslistene.no
nyheter - rettelser - oversikt over skipene
www.ship-info.com

Hva betyr kystberedskapen for Norge?

Det er to institusjoner som alltid er på vannet for å kunne rykke ut ved hendelser til sjøs; Kystvakten og Redningsselskapet. Ved fare for liv vil også 330 Skvadron være av stor betydning, men de kan som kjent ikke berge fartøy, noe som er vesentlig også for å unngå miljøskader, slik vi har sett med «Rocknes», «Server», «John R», «Green Ålesund» og dessverre flere andre forlis de siste 10 år.

I Redningsselskapet kan vi ikke si at med økede midler ville vi ha kunnet hindre disse forlisene, i alle fall ikke «Rocknes», som brukte sekunder på å gå rundt i Vatlestraumen utenfor Bergen 19. januar 2004. Men fordi redningsskøytene og Kystvakten er der har vi unngått mange tilsvarende ulykker

Det er særlig etter forlisene av «Green Ålesund» og «John R», begge i desember 2000, at myndighetene fikk øynene opp for alvorlet ved skipsforlis. At skipene har en egen beredskap som gjør at det ikke så ofte går menneskeliv tapt, samtidig som helikoptrene fra 330 Skvadron på effektivt vis plukker opp mannskaper fra dekk og fra redningsflåter, er den gode siden ved dette. Den triste siden er at skipene som ligger og slår mot fjæresteinene som regel inneholder tonnevis med bunkers. Denne bunkersen er som oftest tungolje som er i stand til å skade miljøet i alvorlig grad.

I området innenfor der «Green Ålesund» fikk motorstans og kom i drift finnes et av de viktigste områdene for overvintrende sjøfugl på Vestlandskysten, med blant annet 10.000-15.000 ærfugl og betydelige mengder storskarv, svartand, havelle og alkefugl. «Green Ålesund» inneholdt ca. 460 tonn tung bunkerolje, 18 tonn diesel og 24 tonn smøreolje. Aksjonen med å få ut oljen og den etter hvert råtnende frossenfisken kostet over 90 millioner kroner.

Syv år senere er det et annet fryseskipp, «Green Måløy», som får motorstans og kommer i drift utenfor Nærøysundet i Nord-Trøndelag. - Båten har mye tungolje ombord, og dette kunne fort utviklet seg til å bli en større affære, sa administrerende direktør Trym Jacobsen i Green Reefers til NRK. Han var glad for at redningsskøyta «Harald V» var så nær. Spekulerer man rundt dette, kan man altså hevde at redningsskøyta «Harald

V» som gikk ut fra Rørvik 26. november klokken 1815, kanskje har spart staten for 90 millioner kroner bare ved denne hendelsen? Dette er ikke den eneste hendelsen av alvorlig karakter som denne redningsskøyta har vært deltakende i i 2007. Også de andre 42 redningsskøytene, som riktignok er av ulik størrelse og ikke alle med 20 tonns trekkraft som «Harald V», har hatt mye å gjøre. I 2007 har disse redningsskøytene hatt 1700 store og små oppdrag. Blant disse hører seks bergede lastefartøy med.

Hva er det verd for Staten at Redningsselskapet berget seks lastefartøy og reddet 50 liv i 2007? Det kyst- og fiskeriministeren støtter Redningsselskapet med er 40 millioner i 2007 og 40 millioner i 2008.

*Ingar Sagedal Bie
Informasjonskonsulent,
Redningsselskapet*

Når skal myndighetene se at uten skipsfart vil Norge få et stort problem? Nå må man innse at de dager hvor man hadde ledige sjøfolk på hvert hjørne er talte. Nå er de siste sjøfolkene i ferd med å bytte arbeid, dette på grunn av dårlige vilkår der de er og bedre tilbud andre steder.

SKRIFTEN PÅ VEGGEN

Siden myndighetene ikke er i stand til å ta signalene fra kyndig hold (se Dråpen 2-07 om Maritim utdanning, av rektor Tor Gabrielsen ved Tromsø maritime skole), er vi tvunget til å gjøre det selv. Skal vi få de forhold vi mener er nødvendige, må vi samles i et forbund, slik at vi kan instruere politikerne om hva som må gjøres.

Når man ser på offshore, forstår vi godt frustrasjonen sjøfolk føler. De er ute, i storm og stille halve året. De som det er naturlig å sammenligne seg med reiser hjem etter fjorten dager på jobb, samtidig som de har mye bedre betalt for en mye lavere innsats. Forskjellen er at de som arbeider på installasjoner i stor grad er ansatte i staten. Staten er den største eieren i Statoil-Hydro, som er de største operatørene i Nordsjøen.

Med andre ord staten har selv vært med på legge premissene på sokkelen.

Når det gjelder sjøfolk er ikke den samme staten like entusiastisk, her skal man gjøre det som er mulig for å legge hindringer i veien for næringen. Den er privat eid.

Næringen skal skattes i hjel og de seilende skal arbeide for knapper og glansbilder. Slik oppleves hverdagen for

de som sliter mer enn de fleste. Det er ikke hver dag at de kan legge seg ned og sove etter endt vakt. På frivakten har man gjerne mer enn nok med å holde seg fast i køyen for ikke på grunn av slingring pådra seg skader.

Politikerne mener at på plattformer er fjorten dager på jobb mer enn nok. Der står sengen i ro, og man kan slappe av mellom øktene.

Sjøfolk derimot, føler seg som annenrangs mennesker som ikke blir tatt på alvor.

Skal sjøfolk få de samme betingelser som sine kolleger på plattformer, må vi sørge for det selv.

For å få det til, må vi bruke hodet og ikke følelser.

Om vi forlanger like vilkår, fra rederne, er det ikke sikker vi har arbeid å gå til, på sikt. Vi må sammen fortelle myndighetene hva som er vårt problem, stå sammen og få staten til å dekke det som eventuelt må til.

Isteden for å forlange høyere hyrer og kortere seilingstid nå, mener FFFS at man må søke et samarbeid med rederne. De har mange gode lobbyister, som kan

brukes til å få myndighetene til å forstå vårt problem. Om vi som har felles interesser kan stå sammen, har vi både makt og kunnskap til å påvirke og også tvinge om nødvendig.

Ensidig forlanging fra seilende vil gi motsatt effekt. Rederne vil gjøre alvor av truslene om utflagging, og vi sitter med skjegget i postkassa.

FFFS har full forståelse med de seilende i offshore, det var også årsaken til at vi startet forbundet. Vi vil fortsette arbeidet med å få rettferdige forhold innen samme industri. Slik vi ser det, er alle innen offshore i samme industri.

Både myndigheter og næring roper på bedre rekruttering. Slik FFFS ser det, er årsaken til flukten fra yrket, mangel på anstendige vilkår. Dette kan vi gjøre noe med. Ønsker vi forandring og styrke, må vi samles i et forbund. Da vil vi få samme makten som heismontørene har i dag. Dette blir selvfølgelig en makt som må forvaltes med fornuft. Vi må tenke langsiktig og overveid. Da skal vi få det til.

FFFS tar de seilende på alvor.

LRV

info@fffs.no – www.fffs.no

Vi har mottatt en e-post fra en svensk offshorearbeider, utleid til arbeid i Norge. Saken er at i 2000 ble han utsatt for en ulykke på fritiden. På grunn av skadene han pådro seg mistet han etter hvert jobben. Fagforbundet hans i Norge gjorde ingenting for å hjelpe ham, og arbeidsgiver hadde heller ingen mulighet for å hjelpe, på det gitte tidspunktet.

Av en eller annen grunn fant den fortvilte moren til Rolf frem til FFFS. Hun la frem problemet for oss, og ba om hjelp. Vi forsto henne og hadde ikke hjerte til å si nei til å bistå henne. Siden Rolf ikke var medlem i FFFS, måtte vi prøve hjelpe på vår knapt tilmålte fritid.

Rolf var på dette tidspunktet uten muligheter til å forsørge seg selv, hadde liten og nesten ingen hjelp fra det offentlige og var ute av stand til å arbeide. Forsikringsselskapet nektet også å hjelpe, de hevdet at de ikke hadde nok informasjon til å betale ut erstatning. Rolfs arbeidsgiver var på dette tidspunktet gått konkurs, og var derfor ikke mulig å få tak i. Heldigvis fant vi fram til den tidligere eieren, som kunne fortelle oss hvor vi burde henvende oss videre. Sakte men sikkert klarte vi å nøste frem tilsvarende bedrifter, som fremdeles arbeider med det samme som Rolf arbeidet med. De kunne fortelle om dagens lønnsforhold, en informasjon som forsikringsselskapet etterspurte. Dermed fikk forsikringsselskapet opplysningene de trengte fra oss. Siden den gang har saken gått frem og tilbake mellom ulike instanser, inntil forsikringsselskapet utbetalte et forskudd i sommer. Etter syv år har Rolf og familien endelig fått den hjelpen han har krav på. Rolf og familien har det nå mye bedre, takket være at noen engasjerte seg.

FFFS tar alle seilende, og andre på alvor.

LRV

Hej i från Härjedalen i Sverige.

Jag måste sända några rader ock tacka er på FFFS i Bergen, för all det arbetet som ni har lagt ner för att hjälpa meg, efter den svåra olyckan år 2000.

Speciellt vil jag tacka Harald Prytz ock medarbetare, som jag förstår har lagt mycket tid ock möda för att reda ut detta. Mot et trågsynt Försäkringsbolag.

Ock ett stort vart tack til min dåvarande arbetsgivare på Uni-Marin Tor Björge, ock till alla andra som har varit bejälplig på alla sätt, jag ock mina närmaste beundrar er.

Men til det Fällesförbund (LO) jag tillhörde då ock som har kunnat hjälpa mig, men inte ville av någon anledning, till er har jag inget tack. Till er har jag bara ett stort varför, av er känner jag mig sviken.

Hälsningar Rolf Olofson

info@fffs.no – www.fffs.no

Knut i Dråpen

Sjø og land - hånd i hånd

Hvorfor skal folk på land være bedre beskyttet enn ansatte til sjøs?

Spørsmålet er prinsipielt, men det har også mange praktiske sider. Det er spesielt krav til sikkerhet, arbeidsmiljø, oppsigelsesvern og arbeidsgivers plikter som gir langt bedre beskyttelse for en som er ansatt på land i forhold til en ansatt om bord på et skip. I arbeidsmiljøloven stilles det helt konkrete krav til arbeidsmiljø og sikkerhet. Her er ett eksempel som gjelder på land;

Ved håndtering av kjemikalier eller biologisk materiale skal arbeidsmiljøet være tilrettelagt slik at arbeidstaker er sikret mot ulykker, helseskader og særlig ubehag. Kjemikalier og biologisk materiale skal fremstilles, pakkes, brukes og oppbevares slik at arbeidstaker ikke utsettes for helsefare.

På samme måte beskytter arbeidsmiljøloven ved å stille krav til psykososialt miljø, tilrettelegging, helsetjeneste, plikt for arbeidsgiver til opplæring i helse, miljø og sikkerhet med mer. Dette er altså konkrete bestemmelser som gjelder for de som arbeider på land i Norge. Sjømannsloven stiller knapt nok krav til arbeidsgiverne og rederiene i det hele tatt.

For øvrig gir arbeidsmiljøloven også langt bedre ansettelsesvern og oppsigelsesvern enn sjømannsloven.

Generelt farligere

Arbeidsplassen på sjøen er generelt langt farligere enn en arbeidsplass på land. Hvorfor skal en sjømann ikke kunne forlange å ha samme lovbeskyttelse til sjøs som på land? Sjømannen trenger beskyttelsen mye mer enn de fleste på land. Dette er spørsmål den norske sjømann bør stille seg. Det er på tide at den norske sjømannen og organisasjonene som skal representere han tar saken opp med myndigheter og arbeidsgivere. Felleforbundet for Sjøfolk har som de første begynt dette arbeidet. Det er ikke en dag for sent å få saken opp på den politiske dagsorden.

Vilkårene for den norske sjømann er dessu- ten også stadig blitt dårligere. Det er derfor

ikke så merkelig at antallet norske sjøfolk synker år for år. Borte er sjømannskatten med de økonomiske fordelene den ga. Den er erstattet med et fradrag som på langt nær er like god som den gamle skatteordning. Lønnsvilkårene har også utviklet seg i negativ retning i forhold til andre grupper i det norske samfunnet. En viktig årsak er konkurranse fra sjøfolk fra lavkostland.

Det uvirkelige her er at norske myndigheter og de andre sjøforbundene sterkt har medvirket til at norske rederier har ligget i første rekke for å undergrave stillingen til norske sjøfolk og erstattet dem "billigere" kolleger. Norske myndigheter har brukt offentlige midler til å opprette sjømannsskoler og rekrutteringskontorer i land som eksempelvis India og Filippinene. Våre kolleger i de andre sjømannsforbundene har også aktivt medvirket ved opprettelse av rekrutteringskontorer som er direkte undergraver de opprinnelige medlemmenes muligheter for å få seg jobb. Dette er nesten for utrolig til å være sant. For meg er det helt ubegripelig at noen vil være med i et forbund eller en organisasjon som så direkte er i strid med medlemmers interesse!

Koster litt mer

Innføring av arbeidsmiljøloven vil bety økte kostnader for rederne. Dette er det imidlertid mulig å ta inn igjen ved å ta vare på de erfarne arbeidstakerne og ved å la rederne få et stabilt konkurransedyktige skatteregime. Altså, ved å gi rederiene bedre skattevilkår, ikke en forverring slik dagens regjering legger opp til.

Beregninger som nylig ble offentliggjort viser at hvis 10 prosent av de som går av med pensjon jobbet ett år ekstra, kunne Norge spart rundt 3 milliarder kroner i året. Sjøfolka er ikke så mange, men vi ønsker å bidra med vårt til fellesskapet.

Det er i dag i overkant av 30.000 norsk sjøfolk som betaler inn pensjon. Det er vel 5,500 som får sjømannspensjon i aldersgruppen 62 til 67 år. Ved å innføre arbeids-

miljøloven til sjøs er det mulig å få flere av disse pensjonistene i jobb. Rederiene har få insentiver til å holde en sjømann i jobb etter fylte 62 år. De rekrutterer derfor like godt yngre folk og setter gamlingene på land.

Vår oppfordring til regjeringen og NHO er kort og godt: La sjøfolka få lov til å jobbe lenger – innfør arbeidsmiljøloven til sjøs! Da kan sjøfolka gi sitt bidrag til at regjeringens målsetting om å spare pensjonsutgifter i milliardklassen oppfylles.

Gode sjøfolk med helse i behold er en viktig ressurs for samfunnet.

Stopp tvangstrekk

Det er et siste og meget viktig argument som taler for innføring arbeidsmiljøloven til sjøs. Det er en utbredt praksis at de andre forbundene som organiserer sjøfolk har klart å innføre tvangstrekk av en såkalt "tariffavgift". Det er gjort med sjømannsloven i hånd for alle seilende i NIS registret der de må betale til tross for at de ikke er medlemmer og ikke ønsker å være medlemmer av de forbundene som får pengene deres. Seilende i NOR registret blir også automatisk trukket for kontingent, dersom de ikke skriftlig reserverer seg.

Hvor ellers i samfunnet er det en blir tvangsinnmeldt i en organisasjon og trukket for en medlemskapsavgift en ikke ønsker?

Innføring av arbeidsmiljøloven vil kunne sette en stopper for denne meget uheldige praksisen som trolig er i strid med retten til organisasjonsfrihet nedfelt i menneskerettighetene.

La sjø og land gå hånd i hånd.



Leserbrev



Bare noen tanker jeg har gjort meg

**Til
Tillitsvalgte i Offisersforbundet
V/Trine Otterlei**

Fra M/F "Åfjord"

Som ansatt ombor på M/F "Åfjord" har jeg gjort meg noen tanker når det gjelder den tillitsvalgte for offisersforbundet i Fjord1 MRF

1. No begynner vi på det 3 året som arbeidstakere i Fjord1 MRF og har til dags dato ikke sett en eneste av de som påberoper seg tittelen som Hovedtillitsvalgte i rederiet. Vi synes dette er rart siden jeg kan lese i "Medarbeideren" at de skal være så flinke til å innlemme nye medarbeider i rederiet, og å gjøre seg kjent med hvert enkelt medlem, og forholdene de jobber under.

2. Når det gjelder fastlønnsavtalen som skulle være i havn 01.01.07. Lurer jeg veldig på når denne skal være ferdigforhandlet for oss, og om jeg kan regne med å få etterbetaling for de månedene som er gått siden forhandlingene skulle være i boks. Kan jo bare nevne at jeg kjenner til ferger her i nærområdet, som går et 1-2 system, og ligger på samme månedshyra som oss her om bord (vi går et 1-1 system), i tillegg har de feriepengene oppå det hele mens, vi har det innbakt i månedslønna vår.

3. Flytting av lønnsdato synes jeg heller ikke at man bare kan gjøre sånn uten videre, hvor er de tillitsvalgte i denne saken. Jeg mener at jeg har skrevet under en ansettelseskontrakt mens lønna var utbetaling den 10 i hver

måned og skal den forandres så skal det forhandles. Rederiledelsen kan vel ikke bare forandre dato sånn uten videre, med alle de ulempene det påfører de ansatte.

4. Videre lurer jeg veldig på hvorfor jeg som avdelingsleder og sikkerhetsoffiser skal ligge under 1.maskinisten i lønn? Etter retten skulle jeg som nestkommanderende om bord være likt avlønnet med maskinsjefen, eller ha bedre lønn. Dette burde være en av hovedsakene til offisersforbundet under neste års tarifforhandlinger.

5. Ombord her har vi en rammehyre avtale. Når jeg blir utkalt på jobb under mi fritid får jeg ikke noe ekstra betalt. Her burde det være slik at man opptjente det dobbelte, sånn at det ikke var så lett for arbeidsgiver å ta dem som avspasere fritid på jobb. Slik som systemet er i dag er det alt for lett for arbeidsgiver å utkalle en som er på fritur. Spesielt så lenge jeg kan bli beordret på jobb.

6. Lokal opplæring i samarbeid med arbeidslivet er det noe som heter. Eller LOSA som det er forkortet til. Her har rederiet betalt 200kr døgnet for hver elev som er ombord på båten. Da dette medfører ekstra arbeid for de ansatte om bord, synes jeg at det bare er rett og rimelig at noe av dette tilfaller den arbeidstakeren om bord, som har ansvaret for den eller de elevene som er ombord. I tillegg kan det nevnes at under Nis har man ekstra betalt når man har lærling og kadetter ombord, synes det er rart at det ikke er nevnt i vår overens-

komst i det hele tatt, ekstraarbeidet er jo det samme her som der.

7. Det er en ting i overenskomsten jeg helst ser blir forandret ordlyden på. Som sagt går vi et 1-1 system her om bord. I overenskomsten brukes ordlyden "ferie". På 1-1 system har man ikke ferie, men man avspasere kun opptjent fritid, derfor er ordet "ferie" feil i denne sammenhengen. Vi har et eksempel på at arbeidsgiver skjuler seg bak ordlyden "ferie".

Jeg synes at offisersforbundet burde begynne å jobbe for at vi, som jobber på sjøen i lokalfart, også skal kunne ta ferie på lik linje med dem på land.

Dessuten synes jeg det er rart at ikke arbeidsmiljøloven skal gjelde for oss også.

Det er en hel masse andre ting, som også kunne ha vært nevnt, men jeg får heller vente til den tillitsvalgte tar seg tida å besøke oss. Men egentlig har jeg ikke så veldig store forhåpninger. Jeg som har skrevet dette er ikke medlem av sjøoffisersforbundet. Punkt 1 burde du sende videre til de 2 andre organisasjonene, stemninga om bord her er ganske dårlig når det gjelder dem og...

Jeg håper du svarer på dette brevet, om ikke for min del så for de medlemmene i offisersforbundet som du representerer.

**Mvh.
Overstyrmann. Oddbjørn Jensen**



Leserbrev



Reiser for oss sjøfolk

Jeg har som alltid funnet noe jeg irriterer meg over, det er vel det som jeg har fått høre at vi kokker/stuerter pleier å gjøre? Jeg har som alltid noe jeg har gjort meg opp en mening om og nå gjelder det dette med våre reiseruter, og hvilken måte vi blir transportert på.

Tidligere har jeg drevet og fartet rundt i Europa til forskjellige destinasjoner, og opplevd det samme som nå når jeg reiser litt lengre. Det jeg ikke kan fatte er at rederiene hele tiden skal hive oss på de billigste setene, hvor man ikke blir servert verken vått eller tørt. Dette er jo noe som man må kjøpe på disse billige setene. Det er for så vidt greit nok når man er på ombordreise, men når man er på hjemreise, har rederiene funnet ut at VI HAR JO KOSTPENGER, ergo skal vi ikke ha noe utgiftsdekning på våre utgifter på hjemreise?

Det heter seg jo i hovedavtalen under § 7 at arbeidstaker SKAL IKKE påføres utgifter ved utreise og tilbakereise. Hva er det da som gjør at man må begynne å krangle på rekningen, hvis en sjømann har behov for mat underveis? Vi må gjerne stå over fly (som har ledige seter, men som ikke er av den billige varianten), men vi skal ikke få lov til å ta oss et smørbrød/varmmat og noe å drikke. For hvem greier å koste et slikt ekstravagant måltid med den svimlende summen av ca 100 KRONER på en flyplass?

En annen ting er at det står svart på hvitt i avtalen, at avløsning skal skje slik at det ikke skal være unødvendig venting i forbindelsen med reisen! Det vil da bety etter mitt hode at, greit det er ikke BILLIG plass DA SKAL vi ha den som er litt dyrere. For er det ikke UNØDVENDIG VENTETID å hoppe over et fly slik at rederiet kanskje sparer 500kr?

Jeg har selv opplevd å bli sendt på hotell for å ta første fly ut om morgenen, det er greit hvis siste fly er fullt, MEN jeg godtar IKKE å bli sittende på ett hotell i Europa UTEN LØNN, når jeg har undersøkt at alternative reiser helt hjem er ledige. Her kommer jo nok et stort MEN, for disse kostet jo litt mer! Henger ikke på greip spør du meg, det er rederiene som har deltatt i inngåelsen av disse avtalene så må de se til å leve opp til ordlyden, for denne avtalen er faktisk skrevet, mot normalt, slik at hvermannsen forstår den.

Regner med at dette ikke bare er jeg som sitter og IRRITERER MEG over dette, men jeg har en tendens å ta det litt lengre enn å sitte der ALLE SJØFOLK SITTER OG KLAGER, i dirty mess. For dette er ett av mange punkt jeg VET at mange irriterer seg men ikke gidder å gå lengre med, men slapp av, kokken som alltid irriterer seg over noe slår til igjen.

OPPFORDRER HERVED ALLE TIL Å TA SINE SYNSPUNKT UT AV DIRTY MESS

Bjarte Helland
Optimistisk realist eller var det motsatt?



Leserbrev

Hva er viktigst? Fremtiden eller en neve dollar?

Jeg engasjerer meg en del i debatter på diverse forum på internett, og ser at den største fienden vi sjøfolk har egentlig er oss selv.

Min påstand er bevisst satt opp med tanke på at vi sjøfolk ikke tenker på vår arbeidssikkerhet, men ene og alene på hvor lite penger vi får i forhold til andre. Jeg vil påstå at så mye som 60 % av alle innlegg dreier seg ene og alene om kroner og øre i lommen, og noe ikke mer. Vi har dessverre en tendens til å fokusere på hva har jeg igjen netto i dag, kontra de andre om bord, eller helst på hvor mye de på riggene har.

Jeg har sett påstander om at rigg/plattform arbeidere er bortskjemte mammadalder, som ikke greier å være for lenge vekke fra sine kjære. Dette er vel en av de mest brukte, vil jeg påstå. Det organisasjonene til disse "mammadalderne" har fattet, er hva som er essensielt. Det å sikre seg rettigheter i form av **ARBEIDSMILJØLOVEN**. Hvis de (u)representative, som jeg selv velger å kalle dem, organisasjonene, som tidligere skulle ivareta våre rettigheter, hadde gjort jobben sin tidlig på 80 tallet, så hadde vi sjøfolk også vært definert som "mammadalder" eller "NORDSJØ ADEL".

Slik har det dessverre ikke gått. Vi har rederiforbund som gnir seg i hendene når sjøfolkenes forbund godtar vekselpenger uten rettigheter, unntatt er DNMF, som trommer litt på krigstrommene i skrivende stund. Det er ingenting som er bedre for Rederiforbundene enn at disse tre forbundene greier å spille ut de forskjellige avdelingene mot hveran-

dre, ved å godta **DÅRLIGE FORHANDLINGSRESULTAT**.

Det skal være sagt, det er ikke hovedforhandlinger men en indeksregulering, og de "tunge forhandlingene" til neste år, bør etter mitt syn ikke inneholde noe særlig om kroner og øre, men ta for seg det vi har mest bruk for i fremtiden.

RETTIGHETER I FORM AV ARBEIDSMILJØLOVEN

Det er innen dette emnet at vi ser forskjellen på mammadalderne (som enkelte sjøfolk kaller dem) og sliterne, som er oss sjøfolk. Vi har ikke hatt folk som har vært våkne nok til å ta opp disse viktige emnene. De har bare revidert enkelte foreldete lover i sjøfartsloven etc.

Det er her jeg finner hovedgrunnen til at jeg er medlem av FFFS og ikke dilter etter i de andre organisasjonene. For i denne fagorganisasjonen har man forstått viktigheten av at dette lovverket **SKAL GJELDE FOR ALLE SJØFOLK**. Vi er vel en av de få yrkesgruppene i Norge som ikke kan finne beskyttelse i dette lovverket. Tenker på alle emnene som vil omfatte oss:

- ugunstig arbeidstid
- lange vakter
- overtidbestemmelser
- avspasering
- rettigheter ved fødsel, død og sykdom innen familien
- rettigheter ved å fortsatt stå i stilling ved alder over 62 år etc.

Dette er bare noen av de mange rettigheten **vi IKKE HAR**. Og hvorfor, kan den tenkende person spørre?

Det har bare vært fokus på hvor mange kroner jeg får mer i år! Det er det som har vært kilden til tankene ved Hovedforhandlingene. Rederiforbundene har gjerne vært "velvillige", men når man ser på alt som har stått med liten skrift så kan man jo tenke seg om to ganger, når man godtar forhandlingsresultat.

Det har vært skrevet alt for dårlig avtaleverk, som man helst bør ha juristutdannelse for å kunne tolke/ bestride motparts tolkning av avtalene. Her skulle alt ha vært skrevet i **LEGMANNS SPRÅK**. Dette hadde resultert i at alle forbund kunne ha konsentrert seg om å jobbe for våre rettigheter og fremtid, i stedet for å ha en haug med overbetalte jurister, som skal si hva som er den reelle rettigheten. Dermed kan ikke de fleste organisasjonene jobbe fremtidsrettet, da de har for mye saksmengde som tynger dem i nuet. Dermed hemmes muligheten til å se opp og frem!

Mitt mål med dette innlegget er at sjøfolk skal ta seg to minutter å tenke gjennom denne problemstillingen, for det er her vi etter mitt syn finner vår fremtid. Hjelper ikke å skule på naboen og mene at eg skulle hatt mer i hyre, enn ham! Hvis vi alle konsentrerer oss om denne saken så skal dere se at hyrer og fritidsproblem vil løse seg på sikt. Det vil ikke komme over natten, men vil resultere i en mer rettferdig fordeling av godene.

Hilsen en realistisk optimist som ser for meg hva som vil bli bedre på sikt

Bjarte Helland



Leserbrev



Skadefrie dager på godt og vondt

Den viden kjente tavla som henger og lyser på arbeidsstedene, og som skal fortelle alle og enhver, til enhver tid, hvor mange dager denne arbeidsplassen har vært skadefri, har nok mest negative sider ved seg der den henger.

Positive ting kan være:

Den viser fortløpende de tall som brukes i diverse statistikkssammenhenger, og at de ansatte kan sammenlikne lokale tall mot rederens tall. Den viser fortløpende tall som henviser til hvilken tid de ansatte kan motta belønning. Ofte er dette gaver som velges ved gitte runde tall med skadefrie dager.

Negativt er det at når en hendelse oppstår, da blir den som har skadet seg et offer for nedbrytning av statistikker. Dette er statistikker som rederen bruker opp mot oljeselskapene, og ønskes å være så pen og pyntelig som mulig.

Det mest negative når en hendelse oppstår, ligger og begynner på det lokale nivå. Den som skader seg blir med en gang uthengt som sydebukk, ufrivillig oppi uhellet. Da har han forårsaket at alle medarbeiderne ikke kan motta den gaven de kanskje snart har opparbeidet seg ved rundt tall på skadefrie dager.

Her er ett godt eksempel:

Jeg var vikar på en Trico båt, og etter noen dager om bord skadet jeg en fot ved å trække over. Kort etter ulykka ble Chiefen lyn forbanna fordi jeg nå hadde ødelagt for de andre om bord. Noen dager etter denne ulykken ville dette skipet passere et rundt tall med skadefrie dager, og gevinsten skulle da være hver sin flotte jakke. Denne masinga fra Chiefen fikk jeg høre x antall ganger inntil jeg ble sendt skadet i land. Jeg regner med at gjengen om bord fikk sine jakker, og statistikken gikk i positiv retning siden ulykken direkte ble trenert om bord.

Ca. fire måneder etter ulykken ble RTV skjema ufullstendig utfyllt, og sendt til rederiet. Tillitsmannen ombord ble holdt utenfor. Dermed måtte papirmølla startes på nytt igjen. Hadde ikke jeg selv tatt tak i saken, ville det aldri kommet noen papirer fra båten.

Herved oppfordrer jeg alle som skader seg; få tak i kopien av RTV skjema så snart som mulig etter en ulykke har intruffet, da er det også en mulighet for at Trygdekantoret kan motta sin del av skjemaet. Dette er særdeles viktig for å få VEDTAK om eventuell YRKESKADE. Dette vedtaket trenger du også om det blir snakk om forsikrings sak. Til rederne er det å si at om den tavla skal henge der, så få vekk den fordømte belønninga for skadefrie dager. Få bort sydebukksyndromet og ta de ansatte og ulykker på alvor.

Til skipene har jeg følgende å si; ingen ulykke er for liten til ikke å bli tatt på alvor.

Blir ulykka riktig ivaretatt også papirmessig, kan den skadde slippe unna mange unødvendige problemer underveis. **Ulykker/mannskaper skal prioriteres, ikke statistikken.**

Husk at 0-skadebegrepet eksisterer ikke, og vil heller aldri gjøre det.

Sikkerheten på innenriksferger

På grunn av flere henvendelser til FFFS om sikkerheten/bemanningen på innenriksferger, sendte vi et brev til Sjøfartsdirektoratet for å få et oppklarende svar. Som dere kan lese er dette et "god dag man økseskaft" svar. Legg spesielt merke til setningen. **"Det skal også foreligge bekreftelse av at endring i bemanningen har vært drøftet med det lokale tillitsmannsapparatet"**. Det er de som nå klager, etter at FFFS tok denne saken opp i Dråpen nr. 2. 07



Vår dato
22.11.2007
Deres referanse
Bjarte Helland

Vår referanse og arkivkode
20072511R-2/11.11
Vår sakshandler i Dineira system
Flint Erik Olsen 32 74 52 36

Fellesforbundet For Sjøfolk
Tollbodallmenning 1B
5004 BERGEN

Svar vedr sikkerhetsbemanning på Innlandsferger – henvendelse fra Fellesforbundet For Sjøfolk

1)

Det vises til utdatt brev oversendt via e-post 19. november 2007.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter bemanningen av skip herunder passasjerskip og ferger ut fra de krav som er fastsatt i gjeldende forskrifter. Dette inkluderer bl.a. både bemanningsforskrift og kvalifikasjonsforskrift. Endringer av fastsatt bemanning blir vurdert på grunnlag av foreliggende teknologi, fartsområde og fartøyets passasjerantall når det er snakk om passasjerfartøy. Det skal også foreligge bekreftelse av at endring i bemanningen har vært drøftet med det lokale tillitsmannsapparatet.

I tilhørt med alle andre parter i denne sammenheng er Sjøfartsdirektoratet opptatt av at en sikkerhetsbemanning skal representere en reel mulighet til å ivareta sikkerheten både for besetning, passasjerer og fartøy. Konkretisering og arbeid for realistiske situasjonsbeskrivelser vil derfor være prioriterte punkter i den videre prosessen.

Når roderiene søker om Bemanningsoppgave skal det alltid vedlegges en evakueringsanalyse. Denne skal omhandle alle oppgaver som skal utføres ved evakuering av fartøyet. Tidsforbruk til de forskjellige oppgaver skal oppgis, samt det totale tidsforbruk fra alarmen går til alle passasjerer og mannskap er evakuert, og redningsflåter er klar av moderfartøyet.

Det blir med jevne mellomrom arrangert øvelser for passasjerskip og ferger. Disse øvelsene blir brukt som erfaringsgrunnlag for det videre sikkerhetsrelaterte arbeidet som blir utført for å forbedre sikkerheten til passasjerer og mannskap.

Det er begrensninger i hvor realistisk en øvelse kan være. Det er for eksempel ikke ønskelig å arrangere en evakueringsøvelse i full storm om natten.

Enhver øvelse som foretas skal og må foregå under kontrollerte former og forutsigbarhet. Den relative risikofaktoren for øvelsendeltakerne skal være lavest mulig men likevel slik at en tilstreber en mest mulig realistisk øvelse.

2)

Sjøfartsdirektoratet har under vekslende forhold i 104 år vært samfunnets organ som skal påse at sikkerheten for mannskap, passasjerer, skip og last blir ivarettatt. I denne sammenheng er det bygget opp et omfattende regelverk av nasjonal og internasjonal karakter som direktoratet skal forholde seg til. 1. juli 2007 trådte en ny skipsikkerhetslov i kraft som del av en nødvendig modernisering av eksisterende kontrollregime.

Som grunnlag for denne moderniseringen har vi en flåte og en næring med tilhørende organer som fortløpende skal forholde seg til en kommersiell og teknologisk virkelighet.

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det innenfor dette scenario foreligge faktorer som gjør det utrygt for publikum å benytte seg av eksisterende ferger.
Ved bruk av et hvilket som helst transportmiddel som båt, bil, jernbane og fly utsettes man for risiko.
Statistisk er skip faktisk det tryggeste transportmiddel vi har i Norge sett i forhold til antall omkomne per milliard personkilometer.
Skip ligger på 3,3, fly 3,6, jernbane 3,9 og til slutt bil 5,5.
Sjøfartsdirektoratet finner det fullt forvarlig å drive med passasjertrafikk langs norskekysten.

3)
Sjøfartsdirektoratet er ikke kjent med at Det norske Veritas (DNV) forestår evakueringsøvelser eller andre sikkerhetsøvelser om bord. Sikkerhetsøvelser herunder brannøvelser gjennomføres i henhold til skipets alarminstruks/prosedyrer og det pålagte ansvar rederi og skipsfører har for gjennomføring av slike øvelser.
Det er kjent med at DNV forestår funksjonstester av forskjellig redningsmateriale for å godkjenne utstyret i henhold til de krav som stilles.

Med hilsen


Per Meek c.f.
undersøkelsesdirektør


Jon Tokheim
senioringeniør

Illfoto: Ullensvang.
Eirik Ask.
www.bergenships.com



Svaret fra Sjøfartsdirektoratet var ikke slik vi hadde forventet. Derfor har vi nå sendt et mer spesifikt brev hvor vi etterlyser mer utfyllende svar.

Sjøfartsdirektoratet
v/ Finn Erik Olsen
Postboks 2222
N-5509 Haugesund, Norway

Viser til brev av 22.11.07 vedrørende sikkerhetsbemanning på innlandsferger, deres referanse er 200725118:

Når det gjelder de svar som er kommet i fra Dere vedrørende tidligere stilte spørsmål, så mener jeg at det ikke er tilfredsstillende svar.

Jeg vil derfor be om at Dere vurderer spørsmålene igjen og kommer med svar som kvalifiserer til det ansvars område Dere skal ivareta. Jeg har her omskrevet spørsmålene for å få mer spesifikke svar:

Finner sjøfartsdirektoratet det forsvarlig å godta redusert/ innskrenket bemanning, slik at det bare skal være 4 stk mannskap om bord i ferger som trafikkerer områder hvor man har plass til gjerne 40 biler og over 100 passasjerer?

Vurderer dere de øvelser som skal "bevise" at mannskapet har muligheten til

å utføre alle pålagte oppgaver i henhold til brann og evakueringsplaner? Det vi lurer på er ikke bare måten øvelser blir gjennomført på, men og måten scenariene blir opplagt. Her gjelder det variasjonen på passasjerantall og andre forhold som vil være tilstede under en reell hendelse. Det er disse områdene vi mener ikke blir ivaretatt ved nedbemanning på fergesamband hvor man går fra 5 til 4 mannskap. Når det gjelder det utstyret som er om bord og skoloring av mannskapet så kan man jo vurdere den reelle muligheten til mannskapet å redde liv. Det er ved lykketilfelle at mannskapet greide å redde båten i det scenariet jeg skisserte fra M/F Kvinnherad, og det var en reell hendelse.

Når DNV er om bord og godkjenner øvelser/ utstyr så er jo dette tester som sjøfartsdirektoratet forlanger vurdert av uavhengige selskap/ klassing. Det vi har problem med å forstå er at Dere kan akseptere gjennomføringen av disse testene, når man ser på hva de har lagt til grunn, ved en nedskrivning av hva som er "sikkerhetsbemanning". Det er for så vidt greit at sikkerhetsbemanningen er vurdert ut fra å bringe båten fra A til B. Det vi mener, og

bør være med i denne, er hvor mange personell man må ha som et minimum for å kunne greie en reel slukking og evakuering, som gjerne påfølges av en brann. Det hjelper ikke å ha øvelser uten å inneha reelle faktorer som overraskelsesmoment og antall passasjerer under slike klassinger.

Håper at Dere revurderer svaret vi har fått tilsendt i fra Dere, da vi sitter igjen med et svar som sier mye om ingenting. Det er gjerne et varsku når vi som organiserer sjøfolkene henvender oss med bekymringsmeldinger vedrørende denne utviklingen. Vi har kontakt med de personene som ser det aktuelle behovet og ikke dem som sitter på et kontor med stoppeklokke og synser om behovet for å bruke 10 minutter på dette og deretter 10 minutter på det andre.

Jeg håper at Dere tar ansvar og gir oss et bedre svar og med en oversikt over når vi kan forvente å se reelle ansvarlige grep rundt dette emnet.

*Med vennlig hilsen FFFS
Bjarte Helland, sekretær*





Alker, måker og andre sjødyr mer verdt enn plattform/riggarbeiderne

Dette høres sikkert ut som en skrøne, men det er sant. FFFS og Lederne hadde et møte med PTIL, i Stavanger 20.11.07. På møtet fortalte Magne Ognedal og Rune Solheim i Petroleums Tilsynet (PTIL), at områdeberedskapsskipets fremste oppgave er å sikre mot miljøskader! Vi har hele tiden trodd at deres fremste oppgave var å sikre de plattform/rigg ansattes liv og helse. Så feil er det altså mulig å ta.

Det vi hele tiden har sett på som en nedbygging av beredskapstjenesten for oljearbeiderne, er i realiteten en fjerning av sikkerheten på havet. Ansvarlige myndigheter sier at gode og oppjusterte livbåter etter nye forskrifter, sammen med helikoptre skal redde menneskeliv dersom ulykken inntreffer. Beredskapen på havet i form av fartøyer begrenser seg til å verne miljøet.

Vår klare mening er at den viktigste oppgaven beredskapstjenesten har er å redde mennesker. Først skal mennesker reddes, ikke hvilke som helst mennesker, men de som har skapt den enorme formuen Norge i dag er eiere av. Fugler og andre sjødyr må komme i andre rekke.

Vi vet at helikoptre har store begrensninger i den jobben de skal utføre i en nødsituasjon. Varme og røk vil gjøre oppgaven vanskelig, om ikke umulig for helikoptre alene. Været kan også gjøre helikoptre umulige å bruke. Dessuten vil helikoptre sammen med velutrustede beredskapsskip øke mulighetene til å redde folk i havet med det mangedobbelte.

Selv om vi i oljealderens barndom hadde en del små og utilfredstillende fartøyer som beredskapsskip, hadde vi i alle fall et skip ved hver plattform/rigg. Den gang hadde vi også helikoptre.

Nå skal det spares penger. Plattformarbeiderne har skapt en formue på over 2000 milliarder kroner, men det skal spares på sikkerhetstiltak. Arbeiderne overlates mer eller mindre til tilfældighetene. Vi vet at helikoptrene har begrensninger. Det samme har selvfølgelig også skip. Men sammen kan disse utgjøre

forskjellen mellom liv og død.

Her må det ikke spares på kronene. Vi stiller som et absolutt krav at det må komme flere oppgraderte skip med de beste løsninger innen utstyr til å plukke folk opp fra havet. Med det mener vi at alle beredskapsfartøyer må minimum utstyres med Sea lift, til å plukke folk hurtig og skånsomt opp fra havet.

For oss er det umulig å forstå hvem det er som har ansvaret for rådende tankegang i Petroleumsstilsynet, der miljøet er viktigere enn menneskeliv. Kan det være miljøhysteriet og motetenkningen om å redde verden, som ligger bak? Om så er tilfelle håper vi at ansvarlige politikere og lovmakere vil se plattformarbeiderne, og deres pårørende i øynene, og si at miljøet er viktigere enn dem. Dette er en skam for Norge.

Det ble i sin tid sagt at Norge skulle ha den beste beredskapen i hele verden, denne påstanden er like lite troverdig som sikkerheten dykkerne, i sin tid, ble lovet.

LRV

Skremmende avsløringer i dykkernes kamp: **Nært samarbeid med Nazi leger**

Nylig er det avslørt at norske myndigheter hadde et intimt samarbeid med tyske nazi leger tidlig på 1970-tallet da norske dekompresjonstabeller skulle utvikles. De hadde tidligere brukt fanger fra konsentrasjonsleirene i Dachau-området til sine eksperimenter i utvikling av betydning for dykking. Mer enn 80 fanger døde under deres forsøk gjennom andre verdenskrig.



Dr. Rascher (til høyre) utfører et kuldeforsøk. Foto: Autentisk bilde fra museet i Dachau.

Norske myndigheter innledet og utviklet på slutten av 1960-tallet og utover 1970-tallet et nært samarbeid med Institutt for Flymedisin i Bad Godesberg i Tyskland. Lederen for instituttet var dr. Siegfried Ruff. Under andre verdenskrig var han en sentral skikkelse og nazi lege. Han og hans kolleger arbeidet med forsøk som kunne ha betydning for å redde piloter. Under kamp kunne pilotene risikere at flykroppen ble skadet og at flyverne dermed ville oppleve en kraftig dekompresjon. For å se hvor ekstreme påkjenninger kroppen kunne tåle ble det brukt fanger og over 80 døde som følge av skader de tyske naziforskerne påførte forsøksobjektene sine.

Dette var også av betydning for dykking. I dykking er dekompresjonsproblematikken noe av den viktigste hindringen og

begrensningen en har for å kunne gå dypt. Instituttet forsket derfor også på utvikling av dekompresjonstabeller.

Ruff var en av 23 vitenskapsmenn/ leger som ble tiltalt under Nurenberg prosessen i 1947. Men han ble smuglet til USA som en av de tyske "vitenskapsmenn" amerikanerne ville sikre seg etter andre verdenskrig der han ble satt til å forske for US Navy og amerikansk romfart/luftfart. Ruff ble med sin bakgrunn likevel en så stor belastning at amerikanerne etter hvert så seg nødt til å sende ham tilbake til Tyskland.

Det er derfor ganske avslørende når en finner ham som leder for Institutt for Flymedisin i Bad Godesberg der han leder forsøk der norske forsøksdykkere og offiserer deltar. Han er også med i møter med grup-

pen som planlegger opprettelsen av Norsk Undervannsintervensjon (NUI) som etter opprettelse har stått for en rekke forsøksdykk der dykkere er blitt alvorlig skadet. Ved alle dykk til 180 meter og dypere er dykkere blitt skadet. Likevel har NUI ledelsen gått ut og erklært samtlige dykk som vellykkede. De skadde har heller ikke fått forsvarlig helsemessig oppfølging.

Nazistenes eksperimenter og forskning på krigsfanger, relatert til flymedisin og dykkemedisin under andre verdenskrig, hadde avgjørende betydning for utvikling av norsk oljeindustri.

Holdningene til forsvarlighet og menneskeverd er også sammenfallende for dykking på norsk sokkel der en har tilsidesatt kjent kunnskap om skader på dykkere og drevet meget omfattende uforutsigelig eksperimentell dykking i så vel forskningsregi som i "vanlig" operasjonell kommersiell dykking.

Dykkerne ble lokket med lønn og nazistenes krigsfanger med mat og bedre forhold i konsentrasjonsleirene.

Bakgrunn

En viktig del av de alliertes krigsbytte fra Tyskland etter krigen, var forskningsresultater. Forskere og vitenskapsmenn, samt deres utstyr og oppfinnelser, ble ført til USA der de fortsatte sitt arbeid. USA var også delaktig i å skjule forbrytelser som en del av forskerne hadde utført for å kunne få tak i dem og deres kunnskap. Amerikanske myndigheter hjalp dessuten forskerne og deres familier til å få dem til landet uten problemer, gjennom det som ble kalt "Operation Paperclip".

Historien ble offentlig kjent i 1990, da journalisten Linda Hunt klarte å få forskjellige offentlige instanser til å legge fram dokumenter under de amerikanske lover om offentlighet.

Etter hvert fikk USA politiske problemer i hjemlandet, blant annet på grunn av



Fange utsatt for høydeforsøk.
Foto: Autentisk bilde fra museet i Dachau.

krigsforbrytelser begått av forskerne i regi av forskningen. Det ble derfor organisert et nytt prosjekt som fikk navnet "Paperclip Project". President Truman underskrev. Den hemmelige delen besto i at uansett hva en tysker hadde gjort så kunne en, om han hadde interesse for USA, smugle han inn til landet. Totalt fikk vel 2000 tyske forskere og deres familier en ny start i USA gjennom Paperclip Project og to andre prosjekter i tilknytning til operasjonen. Den kanskje mest kjente tyske forskeren amerikanerne fikk tak i gjennom Paperclip operasjonene er rakettspesialisten Werner Von Braun.

I den første tiden ble mesteparten av forskerne satt til å oversette egne forskningsresultater. Det var en formidabel mengde med dokumenter, instrumenter, og tekniske nyvinninger, som ble pakket i kasser og sendt til USA. Bare fra V1-V2 fabrikkene ved Dora konsentrasjonsleir ved Mittelbau, ble det brukt tre togsett til å frakte dokumenter og deler av raketter til kysten.

Etter hvert begynte de velkjente Nürnberg rettssakene. Mindre kjent og hemmeligholdt av USA, er en rekke rettssaker holdt mot forskere og leger som hadde forbrutt seg med eksperimenter på mennesker. Dommer som tidligere hadde blitt avsagt

av allierte ble omstøtt og etterprøvd slik at forskere av sentral betydning umiddelbart kunne flyttes til USA. Noen forskere ble regelrett transportert og smuglet til statene før rettssakene begynte. Rettssakene ble dermed utsatt i det uvisse; Se for eksempel omtale av Werner Von Braun og Dora konsentrasjonsleir i boken til L. Hunt.

Tyske forskere av betydning for dykking

De forskere som kom til USA og som er interessant for dykking er; Hermann Becker-Freising, Konrad Schaefer, Georg August Weltz, Rudolf Tauer, Theodor Bezingler, Siegfried Ruff, Wilhelm Eitel, Kurt Blome, Herbert Wagner, Hans Clamann og Konrad Buettner. Dette var svært høyt utdannede vitenskapsmenn, mange av dem var leger.

Hermann Becker-Freising forsket blant annet på hurtig dekompressjon og bruk av oksygen i forbindelse med flygninger i store høyder. Sammen med Siegfried Ruff "brakte han opp" en del "testpiloter" (ca.80) under sine eksperimenter i dekompressjonskammeret ved konsentrasjonsleiren i Dachau. For å simulere det lave trykket som finnes i store høyder ble et dekompressjonskammer benyttet. Virkningen på menneskekroppen er den samme som ved reduksjon av trykket for en dykker som har vært på jobb og skal tilbake til atmosfæriske forhold. S. Ruff og H. Becker-Freising sa under Legenes Nürnbergprosess, at de brukte seg selv under veldig mange av "testene". De unnlot derimot å si at deres egne tester sluttet ved en høyde på 12 000 meter, hvor reduksjonen i lufttrykket kun hadde gitt smerter. Til forsøkene fra 12 000 til 20 000 meter hadde de hentet "testpiloter" fra konsentrasjonsleirene. Dette lave trykket og ytterligere trykkreduksjon menneskene ble utsatt for, fikk fatale følger med dødelig utgang for mange av deltakerne.

Testene gikk ut på å finne måter og metoder for å unngå "bends" (trykkfallsyke) under hurtige dekompressjoner. Dette var spesielt viktig i forbindelse med utvikling av jetfly som steg raskt og for fly i kamp der trykkabinen kunne bli skutt i stykker med hurtig dekompressjon som følge. Til forsøkene og "forskningen" ble det brukt et dekompressjonskammer med kontrollvinduer for å sjekke "testpilotenes" reaksjoner ved undertrykk og forandring av oksygenprosenten i luften som de pustet. Det ble utført forsøk helt ned til 0 % oksygen.

Etter at "testpilotene" var døde, ble de lagt i kaldt vann og deretter utført obduksjon for å se hvilke deler av kroppen som hadde største antall bobler (hjerne, lunger, nyrene, lever, etc.). De som kun var død-

ende ble druknet med en gang for å stoppe stoffskifte/metabolismen.

I 1947 finner vi Siegfried Ruff og H. Becker-Freising i "NEDU" i Washington Navy Yard sammen med kollegene C.W. Scilling, A.R. Benke, og O.E. Van der Aue. De tre sistnevnte hadde allerede vært i USA siden 1930. Alle kjente hverandre fra studietiden.

De forsket frem oksygenets nytte/virkning i behandling av dekompressjonsbends (trykkfallsyke). De utviklet også "Surface decompression Procedure for Submarine rescue" som var overflate dekompressjonsprosedyre til bruk ved undervanns redning fra ubåter. S. Ruff ble senere deportert til Nürnberg for rettssak og kunne ikke returnere til USA på grunn av politisk press etter at det ble avslørt hva slags forsøk han hadde vært involvert i.

Dette er den samme Siegfried Ruff norske myndigheter innledet ett tett samarbeid med på slutten av 1960-tallet.

I 1950 utviklet disse forskerne US Navys "Surface decompression tables using oxygen for air diving". Dette ble senere grunnlaget man benyttet for utviklingen av "Standard air decompression tables" for US Navy. Disse dannet videre basis for norske luftdykkingstabeller. Tabellene var blant de få unntak der US Navy tabeller ble justert til mer konservative tabeller med forlenget dekompressjonstid i Norge. Dette var imidlertid før oljevirkningen fikk betydning.

Fra Dachau ble dekompressjonskammeret demontert og transportert til Randolph Field San Antonio, Texas i USA. Dette utgjorde det første "Department of Space Medicine" i USA. I den siste tiden før Normandie i landsettingen hadde kammeret blitt brukt som avrettningskammer på grunn av sin effektivitet. I mars 1947 var kammeret installert og bemannet med to amerikanske kammeroperatører på US Navys base i San Antonio. Hele den vitenskapelige staben på 40 forskere var tyskere, som var blitt flyttet dit under "Paperclip" prosjektet.

Regler som i dag gir nedkjølingstiden i vann ved forskjellige temperaturer inntil døden, baserer seg på studier som S. Ruff og andre gjorde ved bruk av mange fanger fra konsentrasjonsleirene og gjennomførte i laboratoriene ved Dachau. NUI/Nutecs forsøksprosjekt "Polar Bear" på begynnelsen av 1980 tallet bygger på denne forskningen, og er altså ikke annet enn en direkte videreføring av forskningen som disse nazistenes vitenskapsmenn drev på krigsfanger i laboratoriene ved Dachau.



Medisinske eksperimenter utført for det tyske luftforsvaret under andre verdenskrig
Foto: Autentisk bilde fra museet i Dachau.

Under planleggingen av NUI hadde norske myndigheter direkte kontakt med Institutt for Flymedisin i Bad Godesberg der Ruff nå var sjef.

Forsøk gjennomført av tyske leger/ forskere

Tyske forskningsrapporter vedrørende kuldeforsøk, kompresjons- og dekompresjonsproblematikk, transplantasjoner mv er samlet i tre større dokumentserier på engelsk. Dette er svært redigerte utgaver av den faktiske forskningen som tyskerne bedrev under krigen. De mest umenneskelige sidene er tatt bort.

Rapportene inneholder blant annet forskningsresultater vedrørende følgende;

Kulde forsøk: flere metoder

1) De "frivillige" objektene/fangene ble kledd nakne. Noen av dem ble kledd i pilot uniform for å simulere realistiske forhold. Alle ble senket i vann som holdt 5 grader. De satt i vannet med et termometer i rektum, et i magen, og et i øret. Vannet rakk til halsen. Det ble også forandret på sittestilling for å se hvor mye fortene hjernen ble avkjølt når man hadde nakken i vannet. Når testpersonen besvimte, ble forskjellige metoder brukt for å prøve å varme han opp. Blant annet ble det brukt varme-

lamper som var så sterke at brannsåer oppsto. Ellers ble det brukt varmt vann, men igjen ble det store brannsåer om varmtvann skulle være like effektivt som blåselamper. En tredje metode som hadde en ganske bra effekt var: Det ble bestilt og hentet inn 25 unge og pene damer fra konsentrasjonsleiren Ravensbrueck. Disse skulle så gjøre sin ytterste for å få testpersonene varme og i live igjen. Problemet med denne metoden var at den tok lang tid.

Fra forsøkene er det utarbeidet en tabell som fremdeles brukes i dag for å angi hvor lenge en person kan overleve i kaldt vann.

2) Pasienten/forsøkspersonen ble lagt på en bære ute om vinteren dekket av en teppe. Hver halvtime ble en bøtte med kaldt vann helt over han. Dette skjedde om natten ellers var det ikke kaldt nok, mente forskerne. Disse forsøk ble senere flyttet til mer øde steder da forsøkspersonene skrek hele natten på grunn av smertene.

Transplantasjonsforsøkene er lite relevant for dykking.

Det ble gjort også mange gassforsøk, men de var i hovedsak for effektivisering av krigsgasser som sennepsgass og nervegass.. Disse forsøkene var så vellykket at en type gass ble overtatt av amerikanerne og en annen av Sovjetunionen da krigsbytte skulle deles.

Høyde – dekompresjonsforsøk

Høyde – og dekompresjonsforsøkene foregikk i hovedsak som bekrevet nedenunder. Det ble gjort mange forsøk og dette er bare tatt med for å illustrere;

Ulike forsøkspersoner satt i kammeret og pustet oksygen i 10, 20 og 30 minutter for så å få en eksplosiv dekompresjon. Dette kunne være for å simulere at trykkabinen i et fly ble skutt i stykker. Forskerne fant ut at mer jo oksygen dess mindre «bends» (trykkfallssyke) problemer. Forsøkene viste at en pilot kunne redde seg ved å puste en gassblanding med høyt oksygeninnhold. Det hjalp imidlertid ikke krigsfangene som var testpiloter i disse forsøkene. De var bare forsøkskaniner som ble drept.

Forskerne prøvde også å kjøre hurtige dekompresjoner, etter 10, 20 og 30 minutters intervaller der forsøkspersonene deretter ble komprimert og tilført oksygen. Hvis forsøkspersonene var så heldig å overleve gikk de deretter gjennom en serie med medisinske tester hvorav flere medførte døden.

Andre overlevende forsøkspiloter ble druknet for å simulere en styrt i havet, og for å stoppe stoffskifte/metabolismen. Forskerne



Fange etter høydeforsøk.
Foto: Autentisk bilde fra museet i Dachau.

gjorde dette for å finne ut hvilken mengde oksygen som ga minst skader i ulike kroppsdelene. Skader som oppsto var blant annet luftbobler, sprenge blodkar, forandring i blod, etc. Obduksjon av de døde forsøkspersonene ga svarene en søkte.

Annen forskning disse tyske legene og forskerne bedrev, var på rase og raserengjøring, genvasking, fødselsforskning, transplantasjonsforskning mv.

Betydning for norsk operasjonell dykking og dykkeforskning

Alle dekompresjonstabellene som har sett dagens lys etter andre verdenskrig, har sitt utgangspunkt i US Navy sine tabeller og forskningsmateriale. Bakgrunnen for og opphavet til disse igjen, er altså de tyske forskernes forsøk og bruk av fanger. Den eksperimentelle karakteren tabellene til US Navy hadde kommer klart frem nedenunder.

I rettsaken mellom Ulrik Hoff og Dolphin a.s. i Trondheim tingrett, den 25. januar 2000, vitnet sjøforsvarets dykkerlege Dr. Svein Eidsvik om sin dialog med US Navy. Han forklarte til retten om sin reise til USA i 1975 hvor han hadde møter med personer innen US Navy. Dr. Eidsvik hadde bedt om

møtet på den norske stats vegne, som han representerte i denne saken. Norge hadde stort behov for dykkertabeller for dypere vanddypp og Dr. Eidsvik skulle innhente US Navys eksperimentelle dykkertabeller for bruk i Norge. US Navy ønsket ikke å frigi eller være ansvarlig for kommersiell bruk av tabellene da disse var av eksperimentell art og ikke beregnet for kommersielt bruk overhode. Dr. Eidsvik måtte som representant for den norske stat undertegne en erklæring der den norske stat ville holde US Navy fri for ansvar, dersom tabellene ble godkjent og tatt i bruk i kommersiell operasjonell dykking på norsk kontinentalsokkel.

Menneskeverdet satt tilside – oljen viktigere

Det blir derfor enda mer skremmende at de originale US Navy tabellene, som primært var utarbeidet for nødssituasjoner og militære formål, i Nordsjøen ble regnet som de mest konservative en hadde tilgjengelig. Dykkerne ønsket selv, basert på erfaring fra forskjellige tabeller brukt på egen kropp, at en skulle basere seg på å forlenge US Navy tabellene med hensyn på kompresjons- og dekompresjonstid. Men i oljevirksomheten gikk en i stikk motsatt retning. Utenom oljevirksomheten hadde det skjedd en justering i mer konservativ retning da en med stor suksess fikk de norske luftdykkertabellene som ble etablert av Sjøforsvaret på slutten av 1960 tallet.

Gjennom 1970-tallet gjorde noen norske dykkeledere en tilsvarende justering i konservativ retning på US Navys dekompresjonstabeller for luftdykking, med dekompresjon i trykkammer på overflaten der en inkluderte oksygenpusting. Disse tabellene ble også godt mottatt av dykkerne, og etter hvert av næringen generelt. Snart talte også alle fordelene ved problemfri dekompresjon sitt eget tydelige språk. Disse tabellene ble også grunnlaget for de offisielle norske tabellene for denne dykkemetoden fra Statens Arbeidstilsyn på begynnelsen av 1980 tallet. Men dette gjaldt kun for luftdykking med dekompresjon i trykkammer på overflaten der en inkluderer oksygenpusting. Dessverre var dette unntaket. Annen type petroleumsrelatert dykking fikk en helt annen historie.

Dykkefirmaene og oljeindustrien ønsket ikke en slik utvikling innen petroleumsrelatert dykking generelt da dette ble sett på som en meget kostbar vei å gå. Statens representanter var enige og tillot/aksepterte det som videre skjedde. På skrivebordet så det helt forkastelig ut å benytte så mye ekstra tid til dekompresjon av dykkere, da dette også kunne medføre kostbar dødtid for boreplattformer, rørleggingsfartøy, og spesialbygde dykkertartøyer. Hemmelighold

av tabeller og konkurranse om å ha de raskeste tabellene fikk fortsette, til tross for protester fra dykkerne, noen dykkeledere og noen dykkerleger.

Som en ser ender nazistenes forskere i krigstid, og oljeindustriens/dykkerelskapsenes ledere på samme standpunkt. En ønsker å finne grensene for at soldatene i krig og dykkere i oljevirksomheten skal overleve, slik at de kan gjøre nytte videre.

I oljeindustrien ble dykkere som ble skadet slik at de ikke kan brukes lengre, stigmatisert som løgnere, gjemt bort, og de må deretter klare seg selv som best de kunne på egenhånd.

Behovene styrer

Da det norske oljeeventyret startet var en nødt til å gå dypere og arbeide under langt mer utfordrende forhold enn noen gang tidligere. For å få tilgang til petroleumsressursene måtte en gå videre på de forsøk tyske leger/forskere hadde utført under andre verdenskrig og det amerikanerne hadde forsket frem sammen med de samme tyske forskerne. **Men utfordringene var større og en måtte gå enda mye lenger og dypere.** Dersom en skulle kunne gjennomføre norgeshistoriens største investering, Statpipe, til over 30 mrd 1980-kroner, måtte nye grenser spres. Forskningsinstitusjonen NUI/Nutec ble opprettet i 1976 med blant annet dette for øye og drev med en forskning som langt på vei er en direkte videreføring av det de tyske forskerne hadde drevet med. Det er bare å se på alle de viktigste forsøkene som er gjort ved NUI/Nutec og deres forskningsrapporter.

Følgende utsagn om kulturen ved NUI fra TV2 dokumentaren "Det siste dykker" i 1993, er i så måte meget illustrerende for situasjonen: **"forsøk ble først utført på mennesker, deretter på dyr."**

Videre står det i etterordet i boken av Odd Pedersen "Best på bunnen - NUI gjennom 25 år" som ble utgitt i 2001:

"NUI har vært med på føre oljeeventyret i Nordsjøen frem mot det vi ser i dag; Et dynamisk og vellykket oljemiljø med en høyest mulig grad av sikkerhet.

*NUIs snart 25 års gamle målsetting er nådd;
- Gjøre bemannet dykking ned til 400 meter vanddypp sikker og kostnadseffektiv."*

I dag er det ikke lov å dykke dypere enn 180 meter.

Myndighetene og oljeindustrien har offentlig påstått at de har brukt mange hundre millioner kroner på å gjøre dypdykking

sikker. Men det de faktisk har gjort, er å bruke millionene i forsøke å utvikle så raske dekompresjonstabeller som mulig. Altså, det er ikke helt en nøktern sannhet som fortelles til allmennheten, men en fortegnert sannhet. Forsvarlig dykking og etikk har ikke vært noe de har vært særlig opptatt av.

Den norske stats representanter sier at en må regne med at et visst antall dykkere vil falle fra. Det samme sa generalene i "det tredje riket" om sine soldater. Det er klart hvem som har akseptert de høyeste tapstallene. Dykkernes tapstall og skadetail ligger langt over det som aksepteres for soldater i krig.

Den fatalistiske holdningen i forhold til å akseptere risiko, og at skader og tap er en nødvendig del av spillet, som en ikke kan unngå, kan bare ha sin forankring i en kultur som har reist fra Dachau til USA, og videre derfra tilbake til Norge og Nordsjøen. En skaper høy risiko ved å ikke skaffe til veie verken kvalifisert utstyr, kvalifisert personell eller kvalifiserte prosedyrer. Deretter har en benyttet skadene og de høye tapstallene til å begrunne og rettferdiggjøre

den høye risikoen i det videre løp som "umulig å unngå".

Alvorlige anklager – løgnaktig regjeringsadvokat

De som står ansvarlig for dette vil ikke ta ansvaret når de nå ser at de kan komme til å bli møtt med anklager om forsettelig drap, legemsbeskadigelse og forbrytelser mot menneskeheten. Det er i dette lyset en blant annet må forstå alt hemmelighold i den norske oljevirksomheten vedrørende antall dykkere, dykkeskader, fatale ulykker, langtidsskader, mv. Det er i dette lyset en må forstå statens og forvaltningens tildekkingsoperasjoner og konsekvente uvilje mot å legge frem dokumentasjon som er provosert fremlagt i retten. Den norske stat og regjeringsadvokaten holder tilbake bevis som viser kriminell virksomhet og samtidig beskyttes de som har utført kriminelle handlinger.

Regjeringsadvokaten gikk så langt at han bevisst løy i retten da han våren 2007 sa at en fra statens side ikke visste at dykkerne ville bli skadet. Overveldende dokumentasjon som han selv har hatt, men som han har nektet å gi motparten, viser løgen. Nå

er denne dokumentasjonen kommet til veie via andre kilder. **I dykkersaken har vi altså en regjeringsadvokat som bevisst lyver og som unndrar bevis som ville vise at han lyver for retten!** Han fikk for øvrig dommeren til å tro på sine løgner i den nevnte rettsaken.

Staten beskytter kriminell virksomhet

I dag kjemper myndighetene med nebb og klør for ikke å frigi opplysninger. Nordsjødykker Alliansen og deres medlemmer skal få rettslig belyst 24 pilotsaker som skal opp for Oslo Tingrett rett over nyttår. Dykkerne og deres advokat har i over 2 år bedt regjeringsadvokatene besvare provokasjonene som er fremsatt, i alt nærmere 30 provokasjoner. De er fortsatt ubesvart.

Det som nå skjer er at vi har en regjeringsadvokat, en etterretningstjeneste, en forvaltning som alle desperat prøver å skjule kriminell virksomhet i beste mafiastil. Er det et slik samfunn vi ønsker å ha? Svaret for et normalt oppgående menneske burde være et absolutt NEI!



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



VTT is your local IMCA member



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

Damsgårdveien 165, N-5162 Laksevåg, Bergen

Tel: +47 55 94 80 50

www.vtt.no



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

Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

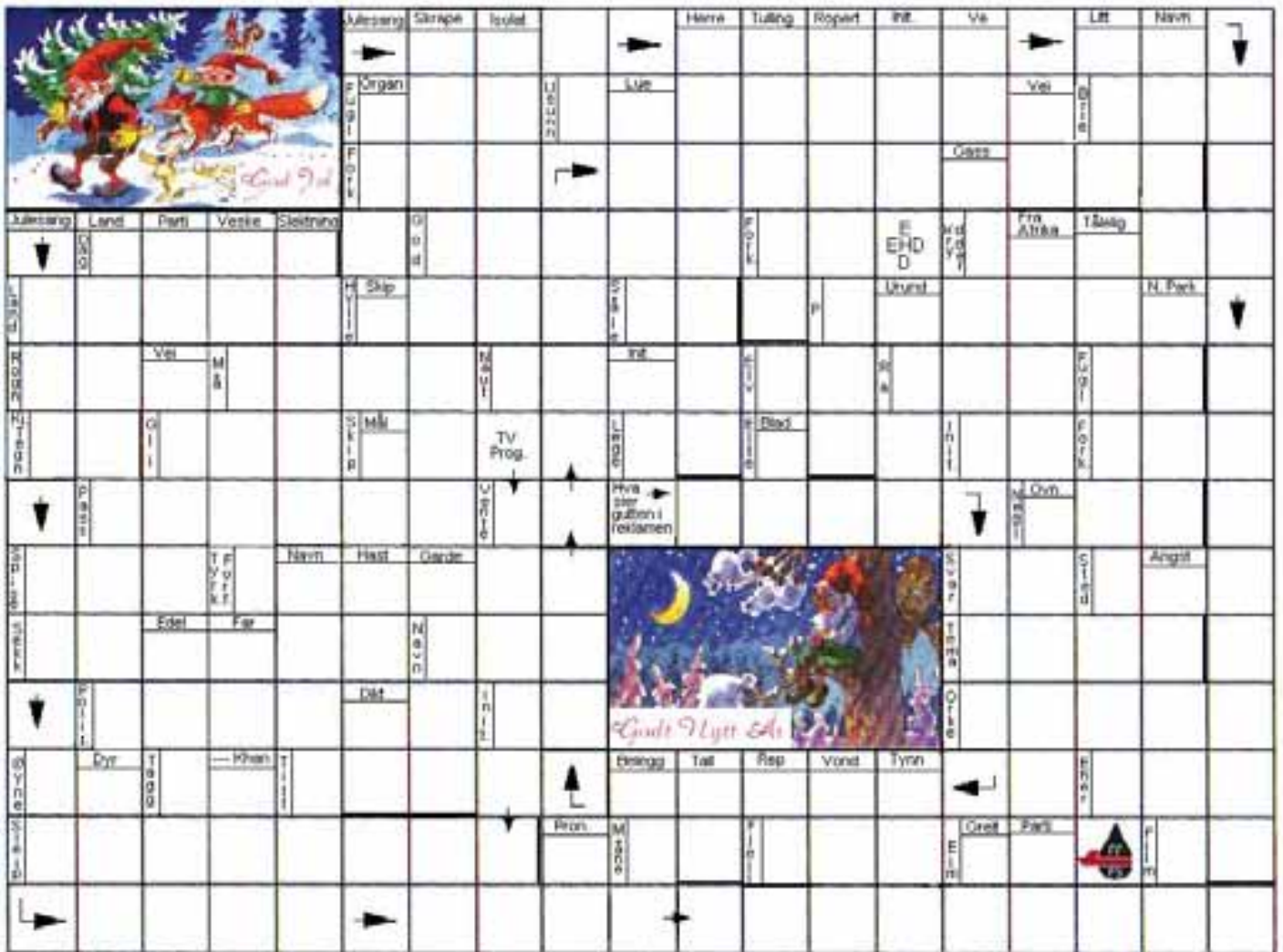
Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 15.03.08 til: FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
 Vinner av kryssord 03-07: Eva Guldstein, Lørenskog

*FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig
 God Jul og et
 Godt nytt år*





INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

FULLMAKT

Jeg

i..... Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen



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 , eller info@fffs.no.

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

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul
og et Godt
nytt år*



NetShop®

www.netshop.no
www.netshoposlo.no

Panasonic

Varenr: 27781

37" - TH-37PX70 Imponerende bilde!

Den nye generasjonen plasmaskjermer er her. En 37-tommers plasma-TV designet helt i svart og utstyrt med den nyeste G10-skjermen. Hele skjermen er et stilrent møbel som bidrar med eleganse til dagligstuen eller et soverom.



9.295,- Inkl.mva



PHILIPS

50" Philips til Imponerende pris!

Nå kan du endelig få en kvalitets 50" til en imponerende pris. Med Philips 50PPF532D plasmaskjermteknologien får du en widescreen HD-oppløsning på 1366 x 768p.

Varenr: 27626

sjekk dagens pris
www.netshop.no



42" LCD kupp fra Atec!

Sort 42" LCD-skjerm fra Atec. HDMI inngang, 1366x769 oppløsning, 1100:1 kontrastforhold og en responstid på bare 8 ms gjør denne velegnet til det meste!

Varenr: 25557

sjekk dagens pris
www.netshop.no



GRUNDIG

40" kvalitet til uslælig pris!

Grundig har mer enn 60 års erfaring med produksjon av kvalitetsprodukter. Dette gjenspeiler seg også i denne tv'n. Den har alt du trenger av tilkoblinger.

Varenr: 27718

sjekk dagens pris
www.netshop.no



TOSHIBA

42" Vår bestselger med 100Hz teknologi

Toshiba 42Z3030D sørger for fylldige farger hopper over skjermen, hurtige action sekvenser flyter jevnt og selv de minste detaljene blir gjengitt med utrolig presisjon. 100Hz bildeprosesserings-teknologien

Varenr: 26311

sjekk dagens pris
www.netshop.no



SAMSUNG

40" Best i test - EISA AWARDS 07/08

Denne TV-en ble kåret Best i test - EISA AWARDS 07/08. R8-serien er design på sitt beste. Tenk deg en TV som gir deg optimal teknologi i kombinasjon med en tiltalende design.

Varenr: 27551

sjekk dagens pris
www.netshop.no



QPVision

42" QPVision LCD LD4280 Testvinner!

QPVision 42" LCD LD4280 kåret til best i test i VG og Lyd og Bilde. Lyd og bilde skriver: QPVision har laget en ny budsjett-tv med topp spesifikasjoner og gode tilkoblingsmuligheter

Varenr: 27309

sjekk dagens pris
www.netshop.no

Vi leverer over hele Norge!

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

Oslo

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

Sandefjord

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