



DRÅPEN

NR. 4 • 2011 • 10. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN STAR SAKEN
– GJENÅPNING?

● AP VIL BESTEMME HVILKE FAG-
FORENINGER SOM HAR LIVETS RETT

*Vår gode
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

firmapost@xpartner.no



INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2011



Human factor side 17



Oppladning til historisk begivenhet side 18



Nansen 150 år side 38



Julapresanger side 43

Nr. 4 desember 2011 - 10. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
Far Samson - Farstad Shipping

Trykk
Molvik Grafisk

| | | |
|--|------|-------|
| Leder | side | 4 |
| Betraktninger - Hei, hvordan har du det? | side | 5-13 |
| AP vil bestemme hvilke fagforeninger som har livets rett | side | 14 |
| Vi håper inderlig at rederne ikke bare tenker på seg selv | side | 15 |
| Skipsfartsnæringen i Norge sysselsetter ca. 100.000 | side | 16 |
| Human Factor | side | 17 |
| Oppladning til historisk begivenhet | side | 18-19 |
| Blir Norge styrt av en gjeng pokerspillere? | side | 20 |
| Hvem er egentlig sjømannsloven til for? | side | 21 |
| Atles kommentarer | side | 22-23 |
| Nansen - 150 år | side | 24-27 |
| Den svenske handelsflåten under andre verdenskrig | side | 28-31 |
| En liten historie om sjømannspensjonen og bedraget av sjøfolk | side | 32-33 |
| Endelig kan det se ut for at noen har fått en god idé | side | 34-35 |
| Landets høyeste domstol har ingen mening om egne dommer | side | 36 |
| Navnet skjemmer ingen, sa gubben da han ble kalt for en tyv | side | 37 |
| Skandinavian Star - Gjenåpning? | side | 38-39 |
| NSSR er ryggraden i norsk sjøsikkerhet | side | 40 |
| Ministeren for kysten har ingen tro på sjøfolks kunnskaper | side | 41 |
| Norge har fått frist til 13. januar 2012 til å uttale seg | side | 42 |
| Julapresanger | side | 43 |
| Leserbrev | side | 44-46 |
| Fra 7 til 19 ulykker på bare fem år | side | 47 |
| Forslag til Stortinget | side | 48 |
| Folk ved kysten frykter sikkerheten | side | 49 |
| Kryssord | side | 52 |

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

*Leif R. Vervik
formann*

Leder

Da viser det seg at FFFS har hatt rett hele tiden. Som dere vet har vi arbeidet både hardt og lenge for å få gjort noe med Sjømannsloven. Motstanden har vært minst like hard. Vi har blitt kalt både idioter og undermåls og det som verre er, av de som nå er i full gang med å gjøre en gjennomgang av sjømannsloven. FFFS som har vært pådrivere for å endre loven, er ikke en gang invitert til å være med i utvalget som skal gjennomgå den, selv om vi har tilbudt våre tjenester i så henseende. Nå får vi bare håpe at resultatet blir til å leve med, ellers kommer vi til å fortsette å slåss.

Som dere vil se av baksiden, har vi innledet et samarbeid med Nosefo, Senter for offshore utdanning. Senteret har flyttet fra Fana til Bergen sentrum, noe som gjør senteret lettere tilgjengelig for brukerne samtidig med at det er mer moderne, og all undervisning foregår innendørs. Man slipper å fryse seg gjennom kursing, ute vinterstid.

Vi har tatt det opp ved flere anledninger, men det ser ut til at vi må nevne det på nytt. Vær snill å si i fra om du har endret bolig eller mailadresse. Det forenkler arbeidet vårt, og forbundet sparer penger.

For at forbundet skal være i stand til å gi deg hurtig og god assistanse, er vi avhengige av at du tar kontakt med oss snarest mulig. Enten det er hjelp i en arbeidssituasjon eller andre arbeidsrelaterte ting du vil at vi skal deg med, er det viktig at informasjonen kommer frem til oss. Det nytter ikke å klage på at vi ikke gjør noe, med ting vi ikke vet noe om.

Vi, som de fleste andre, er også glade for å få både ris og ros. Ros på grunn av at vi liker det, ris på grunn av at vi kan lære av det. Å bygge opp et solid forbund er ikke gjort over natten, det tar tid, og det er deg som medlem det dessverre kan gå utover, om vi feiler. Derfor trenger vi innspill fra dere om både store og små situasjoner eller saker. Husk at det er dere som er forbundet.

Konsulentselskapet McKinsey (se vedlagte link) ramser opp 15 punkter som vil ha stor betydning for klimaet vårt i fremtiden. På 14.plass er de helt enige med oss: Overføre veitransport til jernbane og skip. (<http://www.dn.no/forsiden/utenriks/article2277089.ece>).

Når vi ved flere anledninger har skrevet om å få godset på kjøll, har vi i tillegg til klimaet, også hatt død og ulykker på veiene, arbeidsplasser og norsk skipsfart, i tankene. Men det skader ikke med litt drahjelp til egne synspunkt.

At det er bruk for FFFS, sier saksmengden vi har fått inn til nå (01.12.11), alt om. Mer enn 400 saker, og enda gjenstår det en måned av året. Flesteparten har vi løst, men det sier seg selv at med så mange saker, er det fortsatt mange igjen å jobbe med. Vi ber om forståelse for at det tar litt tid. Det absolutte vanvidd, hva saker angår, er at vi nok en gang må ta NSF til retten, for det samme som de tapte for i Høyesterett, en gang før. Se artikkel lenger bak i bladet.

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



Betraktninger

Hei, hvordan har du det?

Overskriften gjenspeiler et uttrykk som blir brukt i dagligtale over hele verden. Den symboliserer at spørsmålsstilleren «bryr seg». Om man spør et enkelt individ om hvordan vedkommende har det, så kommer det i de fleste tilfeller et positivt svar tilbake. Det er det vi forventer i de fleste tilfeller, og det blir derfor et problem når vi får tilbakemelding om at det i grunnen ikke står så bra til.

AV PER HAGERUP

Vi kan snu litt på spørsmålet og spørre, «hvordan står det til». Da favner vi over så mye mer. Da kan vi spørre, hvordan står det til med kloden vår f. eks. Den som vi bruker alle sammen, og har et felles ansvar for. Tilbakemeldingen er dessverre veldig skuffende. Nesten bare 20 % av oss mennesker spiser oss mette hver dag. Svært få har tilgang til rent vann og ditto luft.

I mange land er problemene nærmest uløselige, men det finnes håp. I disse dager ser man det tydelig i nord Afrika. Folket reiser seg og krever frihet og rettferdighet. Jeg mener at det nå også er på tide å kreve rettferdighet ovenfor medlemmer som er tilsluttet fagforbund. Fagforbund som har tvangsrekruttert medlemmer i desennier, og fremdeles gjør det.

I medlemsbladet Maritim Logg, de 3 «store» fagforbunds felles magasin, kan man lese under logoen: *På sjøfolks side*. Etter at jeg, som den første (så vidt meg bekjent) tvangsinnmeldte NSF medlem, søkte om hjelp av NSF, den 18. juni 2006, til å fremsette krav om å fortsette i arbeid, på lik linje med landansatte. Altså utover fylte 62 år, var svaret negativt. Jeg fikk ingen hjelp. De var ikke engang interessert i å høre på argumentasjonen for å hjelpe et medlem. De mente at 62 års grensen var ok. Jeg meldte meg ut av NSF, og inn i FFFS, et forbund som står på «Sjøfolks side».

FFFS bruker kontingenten til aktivt å søke å forbedre den daglige og fremtidige trygghet og likeverdighet for alle, samtidig som de er en buffer mot de som kjemper mot demokrati og likhet på arbeidsplassen. De diskriminerer ingen,



Illfoto: BW Gas

BERGE EVERETT

og bruker ressursene på en fremragende måte.

Med en gang jeg søkte gjennom FFFS å fremme krav om å bli stående i arbeid på lik linje med arbeidstager på land, så satte de maskineriet i gang. Riktig nok er det ikke jeg som fronter saken, men 2 andre som var nærmere pensjonsalder på det angjeldende tidspunkt. FFFS søkte saken fremmet i alle rettsinstanser i Norge, men dessverre, det førte ikke frem.

De sendte så saken til Strasbourg. Nå vant de ikke frem i Strasbourg heller, (saken ble ikke behandlet) men FFFS ga seg ikke. Saken er nå oversendt Europarådet.

NSF var altså ikke interessert i å være behjelpelig i å fremme ønsket om like betingelser på land og sjø. Jeg gjorde NSF oppmerksom på at sjømannslovens § 14 ble endret ved lov av 31. mai 1985 nr. 37. Her heter det at sjømannsloven er harmonisert med arbeidsmiljøloven, slik at sjøfolk nyter det samme stillingsvern som arbeidere på land.

Dette var heller ikke noen motivasjon for

NSF til å arbeide for å fremme likestilling for sjøfolk.

Nå derimot, ved gjennomgåelse av Loggen for de siste månedene er det mange der som hevder at det er urettferdigheter, både med sjømannspensjonen, og at man ikke har lovbestemt rett til å stå lenger enn til fylte 62 år i arbeid. Lenge etter at FFFS har arbeidet med problemet, ja i flere år, så setter NSOF-DNMF og NSF ned et pensjonsutvalg som skal følge saken.

FORSKJELLEN MELLOM LAND OG SJØ ER:

På land velger arbeidstager selv om han vil arbeide utover fylte 62 år, men som seilende, er det opp til arbeidsgiver om han vil beholde arbeidstager i arbeid eller ikke.

Om man f.eks. har vært engasjert i miljø og sikkerhets arbeid ombord, så kan det vel tenkes at man har tråkket arbeidsgiver på tærne. Mer skal det ikke til i enkelte tilfeller, for at arbeidsgiver ikke ønsker å ha vedkommende i videre tjeneste, og kan da bruke sjømannslovens § 19 hvor oppnådd 62 år er gyldig nok grunn. Enda verre er det om man har

vært en ansatt som har hjulpet overgrepsutsatte kolleger, for å oppnå rettferdighet. Da er ikke veien lang til en eventuell ufrivillig pensjonstilværelse.

Tilbake til Loggen, og innlegg der. Som jeg nevnte, fikk jeg ikke hjelp, men nå derimot virker det altså som om redaktøren fokuserer på dette temaet, som om de er foregangs pushere i saken. Noe som er langt fra tilfelle.

I Logg nr. 9 – 2010, side 23 står følgende:

Sitat:

Vil jobbe lengre.

Ingen trives bedre i jobben enn arbeidstakere i 60-årene. Det viser årets resultat av Norsk seniorpolitisk barometer, der åtte av ti eldre arbeidstakere svarer at de alltid gleder seg til å gå på jobben.

For to år siden svarte 73 prosent av arbeidstakere som er 60 år og eldre, at de alltid gleder seg til å gå på jobben. I år har denne andelen økt med hele ti prosentpoeng, og er det høyeste resultat noen sinne.

Arbeidsglede er en forutsetning for at

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

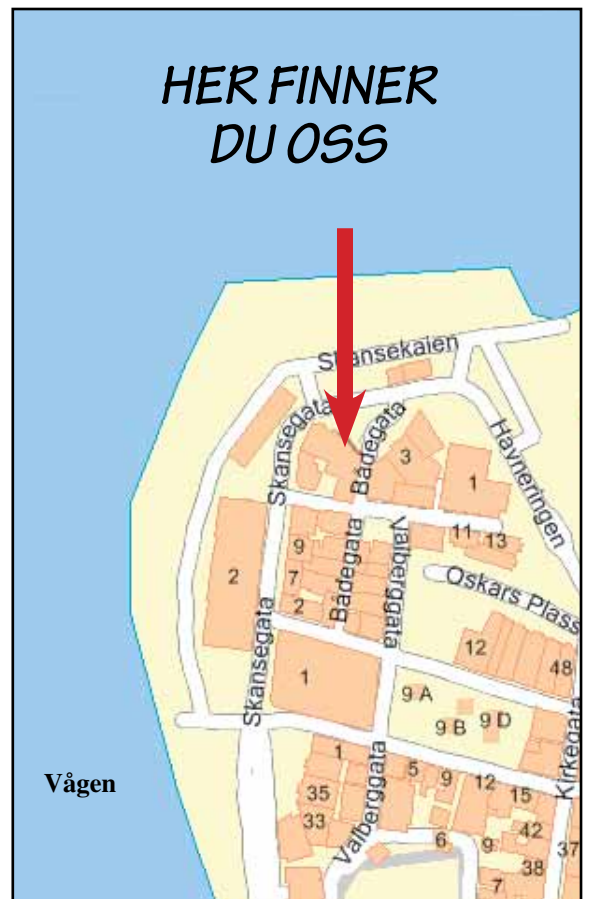
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER DU OSS



eldre arbeidstakere velger å fortsette i jobben. Skal vi lykkes med å nå målet om at flere skal jobbe lengre, holder det ikke bare å snakke om økonomi. Til syvende å sist handler fortsatt deltakelse i yrkeslivet om livskvalitet, sier direktør for Senter for seniorpolitikk, Kari Østerud. Trivsel til eldre arbeidstakere synes også å påvirke deres planlagte pensjonsalder. De siste fire årene har andelen eldre (60 år og eldre) som ønsker å jobbe etter at de får rett til pensjon økt fra 56 til 75 prosent. Sitat slutt.

PENSJON

Det er skrevet side opp og side ned om sjømannspensjonen, men jeg ønsker allikevel å skrive noen ord om den. Pensjonstrygden for sjømenn ble lovfestet 3. desember 1948 og trådte i kraft straks, men innkreving av pensjonsavgifter og utbetaling av pensjon tok først til med virkning fra 1. juli 1949. I denne lå krav på alderspensjon og skjema for krav på enke og barnepensjon.

Fremdriften (tilbakegangen?) med pensjonstrygden har stadig vært i endring. Styret i pensjonstrygden for sjømenn består av 5 medlemmer, disse oppnevnes av sosialdepartementet for fire år av gangen. Sjømannsorganisasjonene har vært sterkt representert. Vi finner styrerepresentanter fra sjømannsorganisasjonene i alle år fra 1963 og frem til i dag.

Mange spør, hvor det har blitt av barne- og enkepensjonen?

- Hvorfor får man ikke utbetalt sin pensjonsinnbetaling om man har seilt under 36 mnd.?
- Hvorfor får man ikke sjømannspensjonen om man blir uføretrygdet/ mottar attføringspenger eller sykepenger fra Rikstrygdeverket?
- Hvorfor gir ikke sjømannspensjonen poeng i folketrygden?
- Hvor blir innbetalt beløp til sjømannspensjonen av, etter fortsatt trekk, utover 360 mnd., det er jo sjømannens penger?

Om du som leser kunne tenke deg å få svar på disse, og eventuelt andre spørsmål, som gjelder urettferdigheter i forhold til sjømannspensjonen, så anbefaler jeg å stille spørsmålene til NSF. De har, som tidligere nevnt, hatt styrerepresenten-



Illfoto: Far Samson - Farstad Shipping



Illfoto: Color Line

SUPER SPEED

tanter i pensjonstrygden for sjømenn fra 1963 og frem til i dag. Min mening er, at om de hadde stått på sjøfolks side, så hadde ikke sjømannspensjonen vært som den er i dag.

KORRUPSJON

Norge kommer på tiende plass på en Engelsk oversikt over de mest korrupte land i verden. Også land som det er naturlig for oss å sammenligne oss med.

De tre andre sjømannsorganisasjonene er ikke med på å senke denne statistikken, etter mitt skjønn. Når jeg ser tilbake på det mange kalte for «Color line-saken», hvor en TVU- leder i 2006 måtte trekke seg, mener jeg bare ut fra dette, at jeg har mine ord i behold.

Jeg vil her gjengi et kort utdrag fra gjerningsbeskrivelsen i anmeldelsen: Kontrollutvalget i Norsk Sjømannsforbund avdekket høsten 2005 en rekke uregelmessigheter i regnskapet og driftingen av TVU (tillitsvalguttvalget) i Color Line under en gjennomgang av deler av regnskapsmaterialet i TVU. Protokoller,

dokumentasjon og bilagsmaterieell var ytterst mangelfullt. Gjennomgangen skal ha omfattet årene 2001 – 2005.

Ernst & Young (E&Y), revisorfirmaet som ble benyttet, skrev bland annet: «Vår oppsummering har avdekket indikasjon på en rekke kritikkverdige forhold»

I en av rapportene fra E & Y er varer som er blitt unndratt merverdiavgift oppsummert til 237 662 kroner. Så langt utdrag fra anmeldelsen. Jeg kunne skrive flere sider om temaet her, men søker bare å rette oppmerksomheten mot en fryktelig ukultur.

E&Y rapporten var på 20-30 sider. Jeg vet ikke nøyaktig sidetall, og grunnen til det er at jeg ble nektet innsyn i hele rapporten, av NSF. Begrunnelsen var at jeg var for involvert i saken. Takke f... for det. Det var jeg som gjorde NSF oppmerksom på forholdet, og som anmeldte det. Det var så ille i fagforbundet at en del engasjerte stiftet en solidaritetsstiftelse kalt:

TVERRFAGLIG SAMHOLD

Dette ble gjort den 14. oktober 2002. Stiftelsens formål var;

- å være pressgruppe mot fagforbund som svikter enkeltmedlemmer, eller grupper av medlemmer,
- å bygge nettverk på grunnplanet på tvers av fagtilhørighet,
- å sette sak på dagsorden,
- å skaffe kapital til enkeltsaker, hvor primært fagorganiserte blir sviktet av eget forbund.

Tverrfaglig samhold er nå avsluttet, men for egen regning kan jeg opplyse om at vi hadde nok å gjøre. Etter 38 år til sjøs, sitter jeg igjen med et stort spørsmålstegn angående NSF.

Som belegg for dette kan man også tilføye;

MANILA-AVTALEN

Manila – avtalen mellom Norsk Sjø-

mannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne få lov til å flagge ut skip, mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, (den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen) og Norsk Sjømannsforbund. Etableringen av bemanningskontoret, International Manning Agents Inc. (NFD) i Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først og fremst filippinske sjøfolk, ordnede økonomiske forhold på norske skip.

Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115 kroner per måned per mann, samt 1600 kroner per mann per år til ITFs velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15 000 dollars per skip, eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD. Tariffavtalen Norsk Sjømannsforbund og ITF har, ble en lukrativ butikk. Med nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk Sjømannsforbundet fortjeneste på driften av hyrekontorets virksomhet. -Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene, og hyrekontoret, ble den økonomiske hver-

dagen en helt annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norske skip gjennom kontoret. Hyrene filippinerne på denne måten fikk, lå langt under de offisielle ITF hyrene i Manila. (kilde Arbeiderbladet 26.10. 93).

Før avtalen ble underskrevet, var den offisielle holdningen til NSF, at dette var sosial dumping.

Etter at det økonomiske forhold med NSF ble avklart, begynte nedbemanningen av nordmenn i den Norske handelsflåten virkelig å skyte fart. Ca. 17 000 norske sjøfolk mistet jobben så å si over natten, på grunn av avtalen. Det ble foreslått forskjellige tiltak for å oppheve avtalen (av uavhengige grupperinger). Ett av tiltakene var blant annet å fjerne arbeidsgiveravgiften for sjøfolk. Til og med Hanna Kvanmo (SV), stemte imot. For oss som tar bussen til jobben, kan man enklest forklare denne avtalen med at den tillater ansettelse av mannskaper fra lavkostland, og på hjemlandets tariff.

GRISSGRENDTE STRØK

Det har bestandig vært, (på papiret) regjeringens mål å holde sysselsetting

og bosetting oppe, i hele landet. Det var ofte sjømenn som opprettholdt bosetting i avsidesliggende strøk. De seilte ute i en viss periode, og kom hjem med friske penger og midler, til å opprettholde bosetningen. Skatten var naturligvis også betalt.

Etter Manila avtalen, og iverksetting av denne, ble det de ansattes lodd å lære opp de nyansatte utenlandske sjømenn. Etter at f. eks. en elektriker hadde lært opp sin filippinske arvtager, så bar det hjem med oppsigelse, og til en usikker fremtid som trygdemottaker, eller som i svært mange tilfeller, sosiale bidrag. Når det gjelder å få eldre ut i arbeid blir sjøfolk ikke nevnt fra offisielt politisk hold. Tiltak for å bli stående i arbeid utover 62 år er et «ikketema» for regjering og storting, hva gjelder sjøfolk. Dette på tross av at de gjentatte ganger går ut med at det er et overordnet mål å få eldre arbeidstagere til å bli stående lenger i arbeid.

FFFS OG 62 ÅRS SAKEN

FFFS har gjort et formidabelt arbeid i å likestille sjøfolk med arbeidstakere på land. Jeg må si at jeg ble tungpusten når jeg leste i siste utgave av Dråpen at men-



Illfoto: Ingvar Johnsen

PETER HENRY VON KOSS



Illfoto: Odfjell.com – Bow Flower.

neskerettighetsdomstolen i Strasbourg ikke behandlet 62 års saken. Jeg var helt sikker på at nå var løpet kjørt, men litt senere fikk jeg igjen pusten. FFFS – ga ikke opp på grunn av avslaget fra EMD, nei, nå er saken under behandling av den Europeiske Sosialpakteten (Europarådet). Taper de også der, går saken til FN.

FFFS er jo et stort forbund i forhold til den lille massen av sjøfolk som er igjen pr. i dag. Stort i forhold til å arbeide for det enkelte medlem, men også stort i å forbedre rettsikkerheten og den vanlige hverdag til alle sjøfolk. **De er også størst** i antall medlemmer, som er frivillig innmeldt, og som frivillig betaler sin kontingent.

Etter min forståelse kan man ikke regne tvangsinnmeldte «medlemmer», som medlemmer. Dette er noe Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund gjør. Dette er lovbrudd.

De samme lovbrudd har man opplevd mange ganger i forskjellige politiske partier. Store antall norske borgere er innskrevet som medlemmer, uten deres kjennskap. Resultatet har blitt bøter og forføyninger. Det skulle naturligvis også blitt de tre andre sjømannsforbundenes lodd, og spesielt nå som NSF har fått dom om denne praksis i høyesterett, mot seg.

At de fortsetter å tvangstrekke sjøfolk, på tross av Høyesteretts domsavsigelse er etter mitt skjønn en meget alvorlig sak, og blir nå rettsforfulgt. FFFS har på nytt blitt tvunget til å sende ny Stevning til Oslo tingrett, i samme sak. NSF og de to andre bryr seg ikke om Høyesteretts avgjørelse. Jeg forstår ikke at myndighetene ikke tar affære.

Å TA MEDLEMMENE PÅ ALVOR

På meg virker det nå som det tidligere nestleder Storøy i NSF en gang sa, «Nå må vi begynne å ta medlemmene på alvor» begynner å bli noe som NSF i hvert fall har begynt å tenke på. Man ser at det blir tatt inn kritiske artikler av diverse karakter i Loggen, og de ansatte

i 2010; 1 forhandlingssjef og advokat, 1 rådgiver og advokatfullmektig og 1 forhandlingsrådgiver. Jeg tror de begynner å føle nærværet til FFFS, og føler seg usikre på fremtiden.

GRUNNLOVS-SLETNING

Jeg vil berømme arbeidet som Vivi Merete Jørnsen og hennes mann i Tønsberg maskinistforening har gjort for å bevare sjømannspensjonen. Grunnloven har blitt forandret. Dette skriver hun i et leserinnlegg i Maritim Logg nr. 10 – 2010. I 11 år har de arbeidet for å skape rettferdighet.

(Se innlegget et annet sted i Dråpen, red. ann).

SKIPSFARTS AVVIKLING

Jeg føler skipsavviklingen fysisk på kroppen. Som frivillig FFFS representant, går jeg av og til å gå på skipsbesøk. Snakker med de seilende og overrekker Dråpen. Det er snart ingen båter igjen å besøke. I Drammen, som er min nærmeste havn, er det flere måneder siden sist at jeg så et norsk skip i havn. Jeg må derfor reise til Oslo, og der blir det som oftest kun fiskebåter og ferjer jeg kan besøke. Grunnen er at de tidligere enerådende sjømannsorganisasjoner ikke har gjort jobben sin. Norge skulle naturligvis vært en sjømannsnasjon ennå. Politikere og forbund, må ta ansvaret. FFFS er her ikke medregnet. De er kun 11 år og har således ikke noe med katastrofen å gjøre. Som en kuriositet vil jeg nevne at i året 1880 var det 80 redere og 64 rederier i Drammen. Drammen var dermed den største sjøfartsbyen i Norge. Pt. er det ikke et eneste rederi igjen.

Å BLI LØYET FOR

Alle sjømenn som er tilsluttet Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, eller Norsk Sjøoffisersforbund har blitt løyet for. Det å bli løyet for, føles som noe av det mest sårende og nedverdiggende en kan oppleve. Som sjømann, seilende på de syv hav, hadde man ofte bare organisasjonene å fremme våre krav overfor, og når man da oppdaget at de ikke gjorde noe med våre klager, ja så ble skuffelsen veldig stor. Man føler seg ydmyket og sviktet.

Før «NIS» hevdet de da enerådende sjømannsorganisasjonene at en innføring av NIS, ville være det samme som sosial dumping. Dette hadde de naturligvis rett i, men så snart NSF og Rederiforbundet hadde utarbeidet avtalen som sikret

fagforeningens egen økonomi, så ble Manila avtalen undertegnet.

Loggen Nr. 2. 2007.

Leder:

Hun skriver bl. annet:

Nesten alle fagforbund i privat sektor i Norge kjemper i dag mot sosial dumping. I det offentlige er fokuset for de fleste forbund å hindre privatisering, mens i det private kjemper mange forbund mot at arbeidsplassene flyttes ut av landet. Utflagging kalles det. Sjøfolk vet godt hvor uttrykket kommer fra.

Min kommentar til dette er at:

Ja, jeg vet utmerket godt hvor dette kommer i fra. Utflagging begynte med tillatelse fra en sosialistisk regjerings godkjenning allerede på 30 tallet. Det fortsatte så med utflagging i mellomkrigsårene og med godkjenning av NIS, av regjering og NSF.

UTENLANDSKE SJØFOLK PÅ NORSK INNENLANDSTRAFIKK

Det er nå krefter som arbeider for å få utenlandske sjøfolk på norsk innenlands trafikk.

NSF leder har følgende å si i sakens anledning: Sitat.

For å hindre sosial dumping i norsk territorial farvann, er norsk eierskap og norsk flagg viktig. For at rederiene skal gjøre det, må de ha like konkurransedyktige rammevilkår som EU. I den forbindelse har LO, de norske sjømannsorganisasjonene og Norges Rederiforbund inngått en samarbeidsavtale om en maritim nasjonal strategi som skal fremmes ovenfor politikere, og som forhåpentligvis vil gi de ønskede resultater. Så langt Jacqueline Smith. (Leder NSF). Jeg tør påstå at jeg følger rimelig godt med, men jeg har ikke kommet over noen utarbeidet felles strategi, som har vært fremmet ovenfor våre politikere i denne sammenheng, som har gitt positivt resultat. Om jeg hadde vært ansatt i den norske innenriks flåten, så hadde jeg følt at det brant unner føttene mine.

KRIGSRISIKOTILLEGGET 1939 – 1945

Allerede ved utgangen av november 1939 var 31 sjøfolk omkommet på havet, og 13 norske skip krigsforliste. I desember mistet 68 mennesker livet, og nye 13 skip forliste. I januar 1940 omkom

245 mennesker ved senking av 19 skip. Totalt i tidsrommet fra september 1939 til 9. april 1940 omkom 394 mennesker – sjømenn og passasjerer. 50 norske skip totalforliste og 8 forsvant. I lys av disse dystre hendelsene ble avtalen om risikotillegg betydelig (i forhold til hva den var i 1939) forbedret vinteren 1940. Toppen ble nådd 3. april 1940, da det ble utbetalt et hyretillegg på 300 %.

Avtalen ble undertegnet av sjømannsorganisasjonene og rederiforbundet. Etter at Norge ble invadert 9. april 1940 og Nortraship ble en realitet, sa Nortraship opp de gjeldende lønns og risikotilleggsavtalene med sjømannsorganisasjonene, med en måneds varsel, med utløp 1. juli 1940. Dette var det svært få seilende som fikk med seg. Det ble riktignok utarbeidet nye avtaler, som var noenlunde likestilte med andre alliertes hyrer, men det forsvarer ikke at avtalen ble brutt. Man kan jo bare tenke seg hvordan sjømannen følte seg etter krigen når krigsriskotillegget ikke kom til utbetaling.

NORTRASHIPS SJØMANNSFOND. NORTRASHIPS HEMMELIGE FOND

Mange har hørt om, og snakket om «Nortraships hemmelige fond», men mange jeg har snakket med er allikevel ikke helt oppdatert på hva det er.

Her er en kortfattet introduksjon:

Avtalen som Rederiforbundet og sjømannsorganisasjonene inngikk om krigsriskotillegget i 1939, og som ble oppsagt 1. juli 1940, var formulert slik at befrakteren forpliktet seg til, på toppen av fraktsatsen, å betale de seilende et krigsriskotillegg som de norske rederne og sjømannsorganisasjonene til enhver tid var enige om. Nordmennene var i nye forhandlinger i 1940, villig til å redusere krigsriskotillegget.

Britene erklærte seg på sin side villig til å yte norske sjøfolk en form for kompensasjon for hva de tapte. Britene opprettholdt altså forpliktelsene om og utbetaling i overensstemmelse med avtalen, fra før Norge kom med i krigen. Etter en summarisk beregning ble man enige om 1 sh pr. tonn dw. pr. mnd. og pengene skulle innbetales til et fond. Hele avtalen og arrangementet, som nøytralt ble omtalt som «Nortraships Sjømannsfond» måtte holdes hemmelig.

I begynnelsen av krigen var det derfor bare skipsfartsdirektøren og noen ganske få andre, blant disse NSF's leder Ingvald Haugen, som kjente til avtalen. Derfor fikk den det ladede navnet. «Nortraships hemmelige fond».

FØRSTE VERDENSKRIG

Første verdenskrig er en av de blodigste krigene som noensinne er blitt utkjempet. Den varte fra 28. juli 1914 til november 1918. Norge var nøytralt, som de andre landene i Skandinavia. Dette bød selvfølgelig på problemer for skipsfarten, etter at krigen brøt ut.

Tyskland erklærte alt havneområde rundt de allierte som krigsfarvann, og i disse farvann var jo handelsflåten spesielt utsatt. Dette forårsaket en britisk frykt for at norske redere skulle trekke seg ut av konvoittrafikken. Derfor etablerte britene en politikk de kalte «skip for skip». Ingen norske skip fikk forlate britisk havn, før man visste at et annet norsk skip hadde lagt til i havn.

Under krigen fikk en del norske redere kritikk for «å gamble» med menneskeliv ved å godta godt betalte risikooppdrag for stormaktene. Hele 50 % av den norske handelsflåten ble senket, og 1. 892 sjøfolk døde. Det å ha kjempet enten i den første eller annen verdenskrig til sjøs, må ha vært en traumatisk opplevelse.

En hederskar jeg hadde gleden av å ha som sjef en gang på slutten av 1960-tallet, hadde seilt på norske skip under hele siste verdenskrig. Dette på tross av at

han var dansk. Han fortalte meg ganske så detaljert om hvordan livet artet seg, rundt omkring på de 7 hav, og spesielt om konvoifarten i nordishavet, vinterstid og i storm.

Han kunne ikke huske de gangene han ikke hadde på seg flytevest, mens han sov. Han ble torpedert 3 ganger. En gang hadde skipperen overlevd, og da ble alle avmønstrert enten de satt i en livbåt eller flåte. Denne spesielle gangen satt min venn i en flåte, med vann til livet. Hyra måtte jo slutte å dreie, når man ikke arbeidet, må vite. Hvor mange av de seilende som fikk psykiske problemer er uvisst, men at vi snakker om tusenvis er udiskutabelt.

Det er vel ingen arbeidstakergruppe, som har lidd så mye, og gjort så mye for Norge, som de som har seilt på norske skip opp gjennom årene. Allikevel blir vi ikke sett på som verdige nok til å ha samme rettigheter som andre norske borgere.

ARBEIDSMILJØLOVEN

Ennå i år 2011 sliter de seilende med å oppnå de samme rettigheter som andre norske borgere ser på som en selvfølge, nemlig å være beskyttet av arbeidsmiljøloven. FFFS arbeider for å få innført denne til sjøs, men er også det eneste forbund som har dette på agendaen.

Sjøfartsdirektoratet og deres direktiver er etter mitt skjønn utgått på dato. Arbeidsmiljøloven er mer utfyllende og rettfer-

dig, så hvorfor skal ikke denne gjelde for sjøfolk, så vel som for arbeidstakere på land?

Hvorfor er det så vanskelig å få innført arbeidsmiljøloven til sjøs? Er det noen som profiterer på dagens ordning, noe som ikke tåler dagens lys? Vi ville hatt det samme oppsigelsesvern, de samme rettigheter og beskyttelse og ingen vedtektsfestet taushetsplikt, om Arbeidsmiljøloven ble innført til sjøs.

Som ansatt til sjøs, er det arbeidsgiver som bestemmer om han skal sende deg ut i pensjonistenes tilværelse eller ikke, mens på land er det arbeidstaker selv som velger om han eller hun, ønsker å bli værende i arbeid eller ikke. Dette der et godt eksempel på hvilke forskjeller det er på sjømannsloven, kontra arbeidsmiljøloven.

OVERGANG FRA SJØ TIL LAND

Det er dokumentert overtramp fra redere, mot arbeidstakere, utallige ganger i Dråpen, så jeg skal ikke dvele for lenge med det, men jeg vil illustrere min hverdag nå, etter at jeg ufrivillig ble sjømannspensjonist for ca. 4 år siden, og fant meg lønnet arbeid på land. Min hverdag nå, på land etter over 38 år til sjøs i samme rederi, er som natt og dag. Nå har også jeg arbeidsmiljøloven som en beskyttende paraply.

Som seniorarbeider i Unibuss, blir jeg verdsatt og prioritert som en verdifull ressurs. Unibuss har som politikk å søke



å beholde sine arbeidstagere sysselsatt så lenge vedkommende selv føler seg kompetent til å gjøre et hederlig dagsverk. De prioriterer de eldre, og søker å tilrettelegge arbeidsdagen sammen med den ansatte, så godt som rå er.

Her forleden sa min arbeidsgiver til meg, at de virkelig satte pris på de eldres innsats, deres pålitelighet og arbeidsglede. Unibuss het tidligere Sporveisbussene og pr. sept. 2010 hadde de ca. 1600 ansatte. De driver hovedsakelig rutebusskjøring i Oslo og Akershus, men tilbyr i tillegg ekspressbussruter og turbilkjøring. Pr. i dag har de også rutekjøring en del plasser i Vestfold.

I aftenposten søndag 26. september berømmes Unibuss for sin seniorpolitikk. Jeg skal her komme med noen utdrag fra artikkelen:

Unibuss ga bonus og redusert arbeidstid. Det er rekrutteringsvansker i bussbransjen og det mangler ca. 1500 sjåførere. For å sørge for nok sjåførere til sine busser, har Unibuss blant annet satt i gang flere tiltak for å holde seniorsjåførene lenger i jobb. Det har gitt resultater. Fra 2004 til 2010 har selskapet klart å øke den reelle avgangsalderen blant ansatte fra 54 til 62 år.

Arbeidstiden for ansatte over 62 år kan reduseres med 10 % uten lønnsreduksjon.

De ansatte får bonus ved delvis uttak av AFP. Ved uttak av 20 % AFP gis en bonus på 18 000 kr. pr. år, ved 40 % 12000 og ved 60 % ytes 6000 pr. år.

Det gjennomføres standardiserte senioramtaler ved fylte 51, 55, 58 og 61 år. Målet er å motivere medarbeiderne til å fortsette å jobbe etter fylte 62 år.

Unibuss har parallelt med dette redusert sykefraværet fra 12 til 8 prosent mellom 2002 og 2009.

Det er satt i gang mange tiltak, men det viktigste i følge Unibuss er å sørge for at ledelsen får et personlig forhold til de ansatte, og de legger opp til å følge opp de som blir syke. De ansatte skal føle at de blir tatt på alvor. (Det samme som FFFS har som sitt slagord; «FFFS tar de seilende på alvor») Disse og flere tiltak har ikke bare vært til fordel for de ansatt, men også for bedriften. Å ha en

god seniorpolitikk, er både lønnsomt for oss og bra for miljøet i bedriften slår Unibuss fast.

GODE ARBEIDSPASSER

Gode arbeidsplasser kjennetegnes ved at man ser på medarbeiderne sine (sine ansatte) som den viktigste ressursen på arbeidsplassen. Dette slår naturligvis tilbake på lederne. En god arbeidsplass – gode ledere. En dårlig arbeidsplass – dårlige ledere. Resultater oppnås i samarbeid med alle medarbeidere, på alle plan. Ledere som gir sine medarbeidere anerkjennelse og tillit, oppnår en forsterket effekt. Medarbeiderne ønsker å vise tillit og bidra tilbake.

LIVET FREM TIL DØDEN, OG ETTER:

Spesielt til deg som forvalter andres arbeidsdag, andres penger, (Skattepenger, foreningskontingenter etc.) til deg som er politiker og forenings tillitsvalgt, du som er ment å fremme tillit og medmenneskelighet, som vi helst skal se opp til. Du som er personalsjef, eller arbeidskollega. Til deg som tar på deg ansvar og stiller deg i front for hederlige arbeidstakere og skattebetalere.

Si meg hvordan har du det egentlig? Har du god samvittighet? Har du arbeidet i samråd med din gode samvittighet og sunne fornuft? Har du forvaltet dagen til dine nærmeste og de du skal betjene til det beste?

Eller har du kanskje profitert på dem? Man hører ganske ofte:

En ting er sikkert, vi skal alle dø. Ja det

er riktig det, men etter det, er en ting til sikkert. Etter døden kommer ettermålet. Alle legger igjen sitt ettermål. Det er spor etter det livet du har levd, eller sagt på en annen måte, oppsummering av det du har gjort i livet ditt. Det er ikke bare mennesker som legger igjen sitt ettermål, men også firmaer, stiftelser, religioner, stater, land, forbund, etc. Historiebøkene er fulle av «ettermål».

Enkel illustrasjon på «ettermål» er:

Hitler / Mussolini etc.

På den annen side: Mor Theresa / Gandhi etc..

Det er stort spenn på ettermål, men en ting er sikkert i den forbindelse, den er vanligvis ærlig og rettferdig ovenfor det livet du har levd. Før døden så er jeg ganske sikker på at om du er ved dine fulle 5, så memorerer du livet ditt, og analyserer ditt «ettermål». Da kommer uvilkarlig oppgjøret, og du kan spørre deg selv:

HVORDAN STÅR DET TIL?

Det ettermål andre tegner seg av deg er viktig, men din egen samvittighet og ditt eget ettermål er det som er arven etter deg.

Kanskje noe å tenke på i hverdagen.

Kilder: Aftenposten, Dråpen, Maritim Logg, Handelsflåten i Krig, Wikipedia, Pensjonstrygden for sjømenn samt eget arkiv.

ADVOKATFIRMA ANS **STIEGLER**
ESTABLERT 1883



Vi bistår både private og bedrifter og har en samlet kompetanse som gjør at vi kan bistå i de fleste typer av problemstillinger. Innenfor feltene arbeidsrett, privatrett og kontraktsrett er vi benyttet av både Fellesforbundet for Sjøfolk og flere av dets medlemmer.
Kontaktperson: Adv. Per Magnus Falnes

EUROJURIS

Åsnesveien 2A, 300 Bergen
Tlf: (+47) 52 21 54 90
Fax: (+47) 52 21 54 28

Postboks 1124 Børsen
5802 Bergen
E-post: berg@stieglers.no

Adv. Anne Synnøve
Tlf: (+47) 56 38 14 74
Fax: (+47) 56 38 90 18

Adv. Anne Synnøve
Sivertsen
Tlf: (+47) 56 22 22 90

AP vil bestemme hvilke fagforeninger som har livets rett

Den 6. desember 2011, hadde vi rettssak mot Finansdepartementet i Oslo tingrett. Departementet stilte med tre personer for å forsvare Skattelovens bestemmelse som sier at medlemmer av uavhengige fagforeninger etablert etter 1. juli 1977 og som ikke er med i en hovedsammenslutning (LO, YS...), ikke kan trekke fra fagforeningskontingenten på skatten. En ordning som ble innført i 1977 for å få lønnsoppgjøret, det året i havn.

Det underlige var at Regjeringsadvokaten Goud Helge Homme Fjellheim innrømte at bakgrunnen for regelen var å unngå etablering av nye fagforeninger. Dette kunne jo medføre at AP og LO mistet kontrollen.

Problemet med Regjeringsadvokatens argumentasjon er at han synes å ha glemt at de arbeids- og menneskerettighetskonvensjonene Norge har tiltrådt, forbyr enhver statlig innblanding i organisasjonsfriheten. Med andre ord;

Staten kan ikke skatte favorisere de fagforeninger AP samarbeider med, og nekte fradrag til medlemmene av uavhengige fagforbund. Dette er både et utidig inngrep i

organisasjonsfriheten og ikke minst – en usaklig forskjellsforhandling av fagforbundene.

Regjeringsadvokaten ga uttrykk for at dersom Fellesforbundet for sjøfolk ble innvilget dispensasjon, slik det er anledning til i skatteloven, ville dette føre til anarki. Tenk om FFFS hadde andre prioriteringer enn for eksempel LO og

Sjømannsforbundet og kanskje ville slåss for bedre vilkår til sine medlemmer, da ville det bli vanskelig å få lønnsoppgjørene i havn, og dette mente Regjeringsadvokaten kunne være både lønnsdrivende og skape uorden i rekkene.

Dette ville man selvfølgelig stanse og derfor viste Regjeringsadvokaten til flere dommer fra EMD. Problemet var at det han viste til var enkelte utvalgte premisser i dommene, ikke til selve slutningen eller dommen. Vår advokat måtte derfor gjentatte ganger be Regjeringsadvokaten lese opp de viktige premissene og fortelle at domsresultatet faktisk var i vår favør.

Det merkeligste argumentet til Regjeringsadvokaten var at fradragsbeløpet er så lite at forskjellsbehandlingen ikke kan være i strid med organisasjonsfriheten. Han glemte da at Høyesterett tidligere har uttalt at beløpets størrelse er irrelevant i forhold til prinsipielle spørsmål. Heldigvis ble retten administrert av en oppegående dommer som stilte både intelligente og relevante spørsmål, til begge parter. Hun ville, så det ut til, ha best mulig kunnskap om sakens fakta før hun felte en dom. Det er en trygghet og vi venter i skrivende stund spent på resultatet.

LRV.

Foto: Arbeiderpartiet



Vi håper inderlig at rederne ikke bare tenker på seg selv

I følge Sunnmørsposten 29. september, går en samlet rederinæring i felten mot arveavgift og formuesskatt (se <http://tinyurl.com/6ee3goq>). FFFS håper at det er samfunnets interesser som står i fokus, og ikke kun egeninteressen.

Redere som er medlemmer i Norges Rederiforbund, er ikke de med minst penger i Norge, derfor forstår vi at de vil fjerne begge de disse skattene. Arveavgiften fordi de har store verdier å føre videre til neste generasjon, formuesskatten fordi de har store formuer å forvalte. Ikke alle har formuer, derfor kan det faktisk være til god hjelp for enkelte å

slippe å dele foreldrenes oppsparte verdier med en ufattelig rik stat.

At rederne vil fjerne formuesskatten forstår vi, de pengene er jo allerede skattet for minst en gang før. Dessuten går vi ut fra at en del av rederne har formue å skatte av. De er sikkert ikke alene om å ha det, derfor håper vi at rederne nå vil

vise litt større samfunnsansvar ved å gå i bresjen for resten av landets små og store sparere.

Ikke for det at vi har så mye å skatte av selv, men prinsippet med å skatte folk frem til fattigkassen setter vi ikke pris på. Spesielt ikke så lenge staten ikke tar ansvar for mange av de svakeste og de gamle i samfunnet. Derfor håper vi at redernes velkjente egoisme nå er fjernet og at de for en gangs skyld arbeider for at hele befolkningen skal få lettet litt på skattetrykket.

LRV

Skipsfartsnæringen i Norge sysselsetter cirka 100 000 mennesker

Det sørgelige er at det kunne vært minst dobbelt så mange, om ikke myndighetene hadde tillatt NIS og den ukontrollerte utflagging. Det næringen støtter seg på nå er den legaliserte sosiale dumpingen.

«Norge eier» ca. 15 % av den internasjonale skipstonnasjen, men den er ikke bemannet med bare norske sjøfolk. Ca. 29 000 er norske statsborgere, og dette innbefatter alle fartsområder. Offshore, ferge kystfart, med andre ord alle som er medlemmer i Pensjonstrygden for Sjøfolk (PTS), får vi opplyst hos dem. Hadde skipene vært bemannet med bare norske sjøfolk, hadde disse generert mer enn 70 000 andre arbeidsplasser innen

skipsfarten. 70 000 nye arbeidsplasser ville gitt mer tilbake i skatter og avgifter enn det ville ha kostet staten å tilrettelegge for at flere nordmenn kunne hatt sin arbeidsplass til sjøs.

Men slik blir det dessverre ikke, i tillegg til de ca. 29 000 norske sjøfolkene sysselsetter norsk skipsfart mange ganger dette tallet. Men dette er med "billige utlendinger". Og antallet utlendinger er stigende, for utflaggingen stopper ikke, om ikke vi som sjøfolk står sammen og forlanger endringer.

- Det er viktig med gode og stabile rammevilkår for en av våre viktigste og mest globale næringer, sier nærings- og handelsminister Trond Giske.

Nettolønnsordningen tilrettelegger for maritim virksomhet gjennom stabile rammer for næringen og bidrar til å

oppretholde sysselsettingen av norske sjøfolk. Det er en positiv sammenheng mellom denne sysselsettingen og levestandarder fra de norske maritime næringer. Ordningen videreføres med en bevilgning på 1 600 millioner kroner.

Norske sjøfolks kompetanse er nødvendig for å utvikle de maritime næringers konkurransekraft og evne til nyskaping og omstilling. Nettolønnsordningen er med på å bidra til dette, sier Giske.

(<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/presesenter/pressemeldinger/2011/stokurs-i-maritim-politikk.html?id=660090>)

Problemet er bare; hvor skal vi rekruttere fra, når norske sjøarbeidsplasser er utflagget og sjømannsskolene nedlagt?

LRV



Illfoto: Laila Rask

Human factor **AUTOMASJON**

I dagens avanserte verden er det nesten ingen grenser for hvilke hjelpemidler vi har til rådighet. Digitale systemer gjør at vi ikke lenger trenger å "styre skuta". Alt er blitt automatisk og ingen ting er vel bedre enn teknologi som ikke gjør slike feil som mennesker gjør av og til?

Man kan nesten begynne å lure på om vi på ett eller annet tidspunkt blir helt overflødig. At maskinene tar helt over. Noen vil hevde at det er fullt mulig allerede, men at samfunnet vårt ikke er helt klar for dette enda. Grunnen til det er at når teknologien ikke lenger klarer oppgavene så er det mennesket som redder dagen. Det beste hjelpemiddelet

i uforutsette situasjoner viser seg å være menneskehjernen, ikke et data system. I dag er det et stort fokus på teknologi. Automatiserte systemer er blitt utrolig driftssikre, men problemet er at når vi mennesker blir gjort til passive deltakere i en slik prosess, så mister vi engasjement. Inaktivitet er noe av det vi mennesker er dårligst egnet til. Når vi har bukt avanserte løsninger over lang tid, blir vi vant til at de fungerer. Det vil si at vi ikke aksepterer at de kan gjøre feil. Vi sløves i forhold til å analysere og aksepterer ukritisk hva systemet gjør. Når vi da "plutselig" må prestere gjør vi ofte feil, vi mister overblikket, vi får lengre reaksjonstid, og det har vist seg at vi ikke er i stand til å håndtere situasjoner når vi opplever kompliserte problemer. Vi forstår rett og slett ikke hva som skjer. I luftfart finns det et begrep som kalles CFIT (Controlled Flights Into Terrain). Det betyr at friske flymaskiner havarerer fordi pilotene ikke skjønnte hva systemene om bord gjorde.



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Så lenge det finns mennesker om bord må vi også legge forholdene til rette for at de skal kunne løse oppgavene. Når vi har et forhold til teknologi som vi bruker må vi også trene på hvordan vi skal arbeide når dette forholdet bryter sammen. Det å løse problem i avanserte miljø er særdeles krevende og betinger et eget fokus.

Sjøfart er en teknisk industri og det er ikke naturlig å vurdere ting som har med menneskefunksjonen å gjøre. I dag er det umulig å drive opplæring uten at dette blir tatt hensyn til, men å integrere det i en teknisk industri som sjøfart er krevende i seg selv. Oppgavene står i kø og det haster fordi det er ingen ting som tyder på at teknologien blir mindre avansert i fremtiden.



Illfoto: Laila Rask

Aqua-Garn-Rubyduby

Venus er ytterst på solskiven under Venus-passasjen 8. juni 2004. Passasjene i 2004 og 2012 er de eneste vi kommer til å få oppleve i vår tid. Dette bildet ble tatt i hydrogen-alfa-lys fra Kanonmuseet på Møvig Fort utenfor Kristiansand. Foto: Trond Hugo Hermansen

Oppladning til historisk begivenhet

Det siste året har vi hatt en lang rekke himmelbegivenheter. Året som kommer vil by på færre, men en av begivenhetene vil være av virkelig historiske dimensjoner.

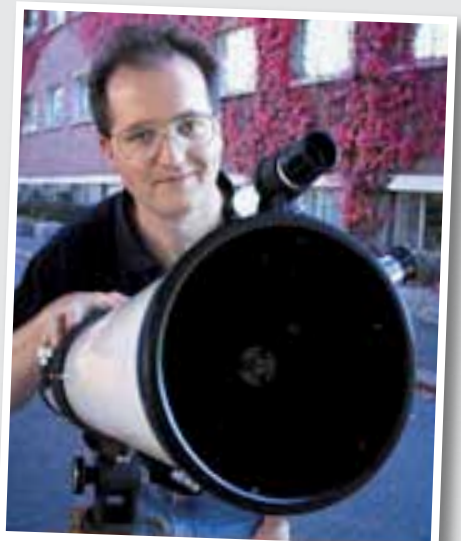
Det siste året har vært meget begivenhetsrikt når det gjelder fenomener på himmelen:

21. desember 2010: Total måneformørkelse, 4. januar 2011: Stor delvis solformørkelse, 1. juni: En sjelden og eksotisk midnattssolformørkelse i Nord-Norge, 15. juni: Langvarig total måneformørkelse, 9. november: Sjelden asteroidepassasje, 10. desember: Total måneformørkelse

Detaljer og bilder og film fra disse begivenhetene finnes på www.astroevents.no.

Den totale måneformørkelsen 10. desember var den siste på ganske lenge og bortsett fra en liten midnattssolformørkelse 21. mai i Nord-Norge og på Spitsbergen blir det ingen solformørkelser i Norge i 2012.

Men vi får en begivenhet som vil gå rett inn i historiebøkene. En begivenhet som ingen som lever på Jorden i dag kan regne med å få oppleve en gang til. En begivenhet som det vil bli snakket om i generasjoner fremover og som vil bli omtalt i lærebøker og leksika.



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

VENUS-PASSASJE

Den 6. juni passerer nemlig planeten Venus over Solskiven. Noe lignende har bare blitt observert 6 ganger tidligere, sist gang i 2004 og 1882. Planetene Merkur og Venus går i baner innenfor Jorden og kan derfor i teorien en gang i blant passere rett mellom oss og Solen. Sett fra Jorden kan planeten da passere over solskiven i en såkalt planetpassasje. Dette skjer imidlertid ganske sjelden fordi planetbanene heller litt i forhold til hverandre. Som regel bommer planeten og passerer enten under eller over solskiven. Spesielt Venus passerer veldig sjelden over solskiven.

Venus-passasjer inntreffer i par og så er det over 100 år til neste gang. Allerede på 1700-tallet visste forskerne at Venuspassasjer gjør det mulig å måle avstandene i rommet. Det var avgjørende å observere fenomenet fra vidt forskjellige deler av Jorden. Da ville planeten bevege seg i litt ulike baner over solskiven og disse kunne brukes til å regne ut avstanden til Solen og i praksis finne avstandene og størrelsene på planetene. Både i 1761 og 1769 reiste derfor forskere til mange deler av Jorden. I 1769 var ekspedisjoner til Vardø i Norge og Tahiti spesielt vellykkede og gav forskerne Solsystemets dimensjoner: Astronomi ble en virkelig vitenskap.

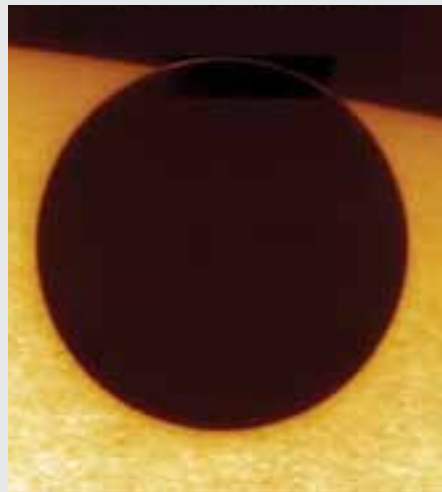
PLANETPASSASJER KAN AVSLØRE LIV

I 2012 kjenner vi naturligvis avstandene i Solsystemet veldig godt, men passasjen gjør det mulig for oss å se hvordan Universet i sin tid ble målt opp. Enda viktigere er demonstrasjonen av metoden som har størst sjanse for å avsløre livsformer på fjerne planeter. Under passasjen vil litt lys fra Solen passere gjennom de ytre delene av atmosfæren til Venus. Ved hjelp av et avansert prisme kan vi splitte opp lyset i alle regnbuens farger. Stoffene i Venusatmosfæren vil da avsløre "fingeravtrykkene" sine. På samme måte er det mulig å finne ut sammensetningen i atmosfæren til planeter rundt stjerner langt unna oss. Dersom det skulle bli oppdaget fritt oksygen eller ozon i større mengder på en jordlignende planet, vil dette være et meget sterkt bevis for livsformer på denne planeten. Oksygen er så reaktivt at det forsvinner ganske fort fra atmosfæren dersom det ikke blir produsert hele tiden. Dersom alt liv på Jorden skulle bli utryddet har man regnet ut at oksygenet ville være borte fra atmosfæren i løpet av 30-40 millioner år – i både geologisk og astronomisk sammenheng ganske kort tid.

Tider og lokale omstendigheter for den kommende begivenheten finnes på www.astroevents.no. Dette er beskrevet i mer detalj et spesialhefte og en DVD som er

laget for begivenhetene, se på høyre side av samme nettsted.

For å kunne observere Venus-passasjen med egne øyne er det nødvendig med solformørkelsesbriller. Dette blir den siste anledningen vi vil få til å se en planet passere foran Solen.



Under Venus-passasjen i 2004: Vi ser atmosfæren til Venus som en lysende bue der hvor den er utenfor solskiven. Dette sylskarpe bildet er tatt med det 1 meter store svenske solteleskopet på La Palma. Bildet er så skarpt og viser så fine detaljer på soloverflaten at atmosfæren til Venus kan anes også rundt den delen av planeten som ligger over solskiven. Foto: Swedish Solar Telescope/ Institute for Solar Physics



*Den formørkede midnattssolen speiler seg i sjøen ved Geitvåg, Bodø.
Foto: Vigdis Thorstensen*



Illfoto: Ingvar Johnsen/Redningsselskapet

Bli Norge styrt av en gjeng pokerspillere?

Norge har verdens største pengebinge, men til tross for dette later vi som om vi er i andre enden av velferdsskalaen. Hvem er det som har fordeler av dette? Er det noen som tjener penger på å spille poker med folks sikkerhet og velferd?

I flere utgaver av Dråpen har vi skrevet om viktigheten av å ha en god beredskap langs kysten. Vi har også skrevet om nødvendigheten av å ha redningsskøytene på plass om uhellet skulle være ute. Nå ser vi derimot at Redningsselskapet må gå til innskrenkninger på grunn av at «noen» har funnet ut at de ikke kan yte redningsselskapet den pengestøtten som er nødvendig for en sikker drift.

Det vi skulle likt å vite var, hvem er denne «noen»? Det er så lett med ansvarsfraskrivelse når man anonymiseres

og kan være inkognito. Det blir så enkelt og lett å være «noen», om vi hadde fått et navn og et ansikt sammen med avgjørelsene som «noen» tar, tror vi at vi hadde fått en hel del andre beslutninger. Om Norge hadde vært i en helt annen økonomisk situasjon enn den vi er i, hadde vi forstått og akseptert mange av de avgjørelsene og avslagene som blir tatt, men ikke nå. I alle fall ikke avslag som går ut over folks liv og helse.

Redningsselskapet kutter: Sentralstyret i Redningsselskapet har vedtatt å legge to av redningsskøytene til kai på grunn av pengemangel. (Redningsselskapets nettside)

Når Redningsselskapet sier «på grunn av pengemangel» vet alle at det er usant, for Staten har i alle fall penger nok. Når organisasjonen søkte om et tilskudd på 75 millioner kroner, går vi ut fra at det var det de hadde bruk for. Når staten svarer med å bevilge mange millioner mindre, ser vi konsekvensen av avslaget. To båter blir lagt i opplag, samt at det blir reduksjon i andre av selskapets aktiviteter. Det

kan vel ikke bli en troverdig beredskap av slikt?

Sitter det noen pokerspillende politikere et eller annet sted i bakgrunnen? Les hele historien her.

<http://www.finnmarkdagblad.no/nyheter/article5774858.ece>

Dette var virkeligheten helt frem til den 16. november, da ble det plutselig funnet 10 millioner kroner «noen» under spilllets gang hadde slengt fra seg i en krok. Vel slik kan det i alle fall høres ut når Fiskeriministeren forteller at de hadde funnet mer penger. Sannheten er ganske sikkert den at presset fra kystens brukere og andre, ble for stort da de gikk til frontalt angrep på henne og regjeringen. Les (bort)forklaringen her:

<http://www.tv2.no/nyheter/innenriks/politikk/regjeringen-gir-ekstra-millioner-til-redningsselskapet-3637931.html>

LRV

Hvem er egentlig Sjømannsloven til for?

Sjømannsloven har alltid vært en omstridt lov. Tidlig på 1900-tallet begynte man å snakke om en lov som skulle omfatte hele sjøfarten, men på grunn av motstridene interesser var det nesten umulig å komme i gang. Først i 1908 ble det nedsatt en komité som skulle arbeide med en ny sjømannslov, den skulle erstatte den gamle Sjøfartsloven av 1893, som var navnet den gang.

Et av de viktigste kriteriene for komiteen, var å sikre at norske sjøfolk ønsket å bli værende på norske skip. Dette på grunn av at forholdene ombord var så dårlige at rømming fra skipene var et stort problem. Paradoxet er at den gang rømte norske sjøfolk fra skipene, mens de i dag blir de kastet på land. Den gang hadde vi også utlendinger i handelsflåten, ca. 30 % av alle mønstrede på norske skip i 1910, var utlendinger.

Å legge forholdene til rette og skape betingelser som medførte at sjøfolk ble værende ombord, eller å komme tilbake til norske skip etter avmønstring, var viktig men vanskelig. Partene sto langt fra hverandre og frontene var steile, men i mars 1910 ble det lagt frem et lovforslag kalt «Lov om sjømenn»

Lovforslaget var relativt radikalt og vidtgående, og inneholdt klare kvalifikasjonskrav til flere stillinger. Blant annet legekontroll for sjømenn og offentlige sjømannshjem i de store havnebyene. Det viktigste kravet ble likevel at man opprettet et sentralt register for norske sjøfolk, men ordningen kom faktisk ikke i gang før i 1946. Flere av datidens kontraktformuleringer ble fjernet, nå skulle det for eksempel ikke lenger hete "på ubestemt tid" når man mønstret, men "maksimum 12 måneder". Utgiftene til hjemreise ble foreslått å bli betalt

av statskassen, og tas fra Laste- og Fyravgiften.

Problemet den gang, som nå, var at det "bare" angikk sjøfolk. Derfor ble ingen ting gjort med forslagene fra komiteen. Ikke før i 1923.

Etter krigstidens (1914-1918) økonomiske romslighet, opplevde sjøfolkene at deres oppnådde rettigheter ble satt under press. Drakampen mellom reder og sjøfolk ble utløst av lavkonjunkturer utover tyvetallet. Lave rater og lite frakt.

Gjennombruddet kom først i 1919 ved opprettelsen av International Labour Organization-ILO, som skulle arbeide for å bedre og å harmonisere arbeidslovgivningen.

Men selv med ILO på plass var det vanskelig å få ordnede forhold for sjøfolk. På land ble det oppnådd 8 timers arbeidsdag, men å få det til innen sjøfarten, var vanskelig. På et møte i Genova i 1920, med delegater fra 25 land, kom spørsmålet om arbeidstiden opp på nytt, men rederne vant igjen. Denne gang var det Sjøfartsdirektøren som fikk skylden for han stemte sammen med rederne.

Først i 1920 ble et nytt lovforslag sendt ut til høring. Denne gang var stemningen stor for at sjøfolkene skulle få bedre vilkår, sett på bakgrunn

av deres innsats under første verdenskrig. Et revidert lovforslag kom opp i Stortinget i oktober 1922, og loven ble sanksjonert i Statsråd 16. februar 1923. Rederne mente, ikke overraskende, at sjøfolkene fikk alt for mange sosiale goder, mens sjømannsorganisasjonene mente det motsatte.

Aldersgrensen for mønstring ble satt til 15 år, og kontraktene kunne ikke skrives for mer en 18 mnd. Rederiene ble også pålagt å betale ut forsikringer. Ved død en måned ekstra hyre, ved forlis to måneders ekstra hyre. Nå ble også rederienes plikt overfor syke sjømenn utvidet, samtidig ble det også gitt positive lempinger på landlovsordningen under landligge.

Det har vært mange og harde konflikter før man kom frem til at sjøfolk burte behandles som mennesker, men fremdeles henger mye av den samme oppfatningen igjen. «De er jo bare sjøfolk», blir det hevdet. Men nei, sjøfolk er noe langt mer; de er menneskene som holder de store hjulene i gang.

Uten sjøfolk stopper verdenshandelen. Hva da?

Derfor er det nå på tide at vi nå får et lovverk som er minst like godt som det som er framforhandlet på land. Sjømannsloven passer på «juridisk museum», sammen med mange av Magnus Lagabøtes lover fra 1274. Som lov har den utspilt sin rolle for mange år siden.

Innfør en tilpasset Arbeidsmiljølov til sjøs.

(Takk til Dag M. Bakka for historisk hjelp)

LRV

Atles kommentarer



Slokking av maskinroms branner

De siste årene har det kommet en del nye totalslukkesystemer for brann i maskinrom. Vi har jo hatt CO₂ i mange år, delvis avløst av Halon. Da Halon ble ulovlig og faset ut på begynnelsen av 2000-tallet, kom CO₂ igjen til heder og verdighet.

Begge disse systemene er meget effektive, det har jeg selv erfart. Jeg har vært med på 2 maskinroms branner. Den ene ble slukket med Halon, den andre med CO₂.

Imidlertid har de begge egenskaper som kan være svært tidssløsende; nemlig at før man kan utløse dem, må man være sikker på at alle besetningsmedlemmer er ute av maskinrommet og talt opp for å se om noen mangler. Disse kan muligens være inne i det området som skal slukkes og da er man ille ute, vedkommende blir drept, om man ikke får dem ut før utløsning.

Det finnes også et system som heter "Inergen", som også skal være brukbart, men hvor effektivt det er, vet jeg ikke. Det er visst vanlig luft som har redusert oksygenandel fra 21 % til ca. 12 %. Og er erstattet med en eller annen gass. Dette kan folk puste i. På amerikanske ubåter har man visst brukt dette til vanlig pusteluft i mange tiår. Dette for å forhindre brann. Men, som sagt, hvor effektivt det er, har jeg ingen erfaring med. Det som visstnok skal være en fordel, er at man kan bruke samme flaskeutstyr og utløsningsutstyr som Halon. Da blir det billig å skifte fra Halon til Inergen. (Men dette siste er vel ikke så aktuelt lenger, i

og med at det er vel ingen som har Halon lenger).

Det finnes også andre gassbaserte systemer på markedet, så det er egentlig bare å velge.

Men det som etter hva jeg forstår, er det absolutt beste og sikreste, er "High Fog". Dette er kun vann, som blir presset ut gjennom ørsmå dyser med meget høyt trykk, slik at man får en tåke, med ørsmå dråper. Dette kan uten problem utløses automatisk, for man behøver ikke bekymre seg om de som evt. er inne i brannsonen. Det eneste de blir utsatt for er kanskje en ufrivillig dusj. Dette er så effektivt at det slukker nærmest en hvilken som helst brann på sekunder. Og det kjøler også ned området og komponenter i brannsonen, slik at ikke faren for ettertenning er nevneverdig stor. Og som sagt helt ufarlig.

At ikke dette er påbudt, er ikke mindre enn en skandale. Hadde man hatt dette på Hurtigruta som ble brannskadet sist høst, ville brannen vært slokket på et øyeblikk. Om det hadde forhindret de to tragiske dødsfallene, vel, det får vi aldri svar på. På cruiseskip i amerikanske farvann har dette systemet vært påbudt i over 20 år.

Så har vi noen som prøver å innbille oss til å tro at om denne brannen hadde skjedd midt inne i en evt. Stadttunnel, ville folk dø av røykforgiftning. Fysj for tullprat!!!

For det første må et skip på størrelse med

Hurtigrutene ha ganske god framfart (Styringsfart). Og da ville det jo kun ta noen få minutter å komme ut. Dessuten skal vel tunnelen utstyres med en kraftig viftekapasitet?

Og som sagt, hadde man hatt High Fog, så ville det aller meste av røykutviklingen som kom ut være vanndamp. Dessuten kan vel også tunnelen utstyres med High Fog hele veien igjennom. Et system som kan utløses enten manuelt eller automatisk. Vann er der jo nok av. Jeg vil tro at dette ville føre til at mesteparten av evt. giftige gasser ville bli skyllet ned, slik at ingen ville pustet den inn.

Det har i hvert fall vist seg, at der det har vært brukt til å slukke maskinroms branner, er man svært overasket over hvor rent det er i brannsonen etterpå. Helt gullende rent. Dette må bety at vanntåka tar med seg forurensingen ned under dørken.

Vel, noe av det jeg her har skrevet, vet jeg jo ikke sikkert om det går an å få til, men jeg vil tro at vi kan kalle det for relative "kvalifiserte" antagelser. Men en ting vet jeg; At High Fog er det suverent beste totalslukkesystemet for maskinroms branner. Derfor er det jeg sier at det er en skandale at det ikke er påbudt på alle skip. I alle fall på skip så store at det er vanlig at maskinbesetningen oppholder seg nede i maskinrom/kontrollrom i innenskjærs seiling.

MVH
Atle Rusten

Atles kommentarer



BMI (Body Mass Index)

Nå må ingen tolke dette innlegget som om jeg ikke er enig i at jeg er for tjukk. Det har jeg for så vidt vært hele livet... i alle fall mes-teparten av mitt voksne liv.

Imidlertid har jeg etter egen mening klart meg meget godt i arbeid både på sjø og land. Enkelte ganger har jeg også vært den eneste som har klart/våget å gå inn på trange steder på skipet for å fikse et eller annet som har vært galt. (Ble sågar kalt for "slangemenneske" på en båt jeg var på).

Likevel opplevde jeg nå sist vinter, å få utskrevet sjøfartsdirektoratets udyktighetserklæring (med disp. i 6 mnd. riktignok). Det er da jeg begynner å bli oppgitt over rigide regelverk. Skal folk risikere å miste sitt levebrød fordi man er for kort???

Ja, jeg er kort, kun 1,62 m. Og da blir det fort gjort å passere disse fastsatte grensene. Når man da har en benbygning og muskeltype som er av det tyngre slaget, skal det svært lite fett til for å få problemer.

Vel, i mitt tilfelle var jeg heldig. Kom meg inn i et (nystartet) system gjennom NAV, som heter ARRO (Arbeids Rettet Rehabilitering for Overvektige). 4 uker opphold på et rehabiliteringssenter (Muritunet for min del), der vi fikk lære å lage sunn og lite vekt drivende mat, og vi lærte å spise på riktig måte og ofte nok. Videre lærte vi en god del om trening og trim.

Deretter er det 12 måneder oppfølging fra en institusjon nær hjemmet, der man får en konsulent for å følge deg opp, der denne konsulent kommer på hjemme-søk til der du bor og er med deg på den trimmen, som du foretrekker å drive med. Det være seg å gå tur i terrenget/fjellet, eller bare å gå langs veien, eller trimme på et treningssenter.

Vel, dette har funket for meg. Begynte med en BMI på 43. Nå er jeg nede i 38 og på god vei videre ned. Har gått ned to størrelser i livvidde på buksene. Samme når det gjelder kjeledresser. At man har funnet på et system som virker er veldig positivt. Kanskje trengte jeg dette "skuddet for baugen" og dispen fra sjømannslegen for å våkne.

Men likevel er hele dette BMI – sys-

temet helt på trynet. I alle fall med de grensene man operer med. Her skal dere se: Normal BMI = 18 – 22, Grensen for lett overvekt: 25. Alvorlig overvekt: 30. Udyktig for sjømannsattest: 35 osv... (Har du over 40 får du tilbud om fedmeoperasjon).

Vel, hvordan ville jeg ha sett ut med en BMI på 20? Her er regnestykket: $1,62 \times 1,62 \times 20 = 52,5$ kg. Jeg kan love dere at det ikke ville vært noe vakkert syn. Jeg kjenner folk som av de fleste blir ansett som magre, som er på grensen eller over grensen til det som blir regnet som overvekt. Jeg kjenner også folk i sin beste "shape" som er over 30 i BMI (alvorlig overvekt).

Det er dette som er problemet; man prøver ikke å finne bedre måter å finne individuell idealvekt (eller skal man heller si "trivselsvekt"?).

Vel, det var i grunnen dette jeg hadde på hjertet denne gangen. Nå kan alle som vil beregne sin BMI. Formelen er som følger: Vekt delt på høyde i andre [V:(HxH)].

Atle Rusten.

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
Godt nytt år*





*En ung mann med selvsikker framtoning:
Fridtjof Nansen fotografert ca. 1865, omtrent
fire år gammel. Fotograf: A. Mostue / eier:
Nasjonalbiblioteket, bldsa_1a00.*

NANSEN 150 ÅR

I år markerer vi at det er 150 år siden FRIDTJOF NANSEN ble født. Nordpolferden i 1893-96, og den forutgående kryssing av Grønlands innlandsis i 1888, får gjerne all fokus når vi snakker om denne mannen. Det er også slik vi møter ham i utstillingene på Bergens Sjøfartsmuseum, med beretningen om hans reiser og arbeid i polare strøk, nært knyttet til polarskuta FRAM.

I disse dager vises imidlertid en fotoutstilling ved museet, som fokuserer på andre – og mer ukjente – sider ved Nansen. Her er mye å ta av, og la oss gjennom bilder – og litt tekst – forsøke å få et innblikk i livet til en svært mangfoldig mann.

Av Lilli M. Ingvaldsen,
Bergens Sjøfartsmuseum



*Fridtjof Nansen i ambassadøruniform, London, ca 1907.
Fotograf: ukjent / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_5b005.*



*Nansen 150 år – en litt annerledes fotoutstilling ved Bergens Sjøfartsmuseum. Her kan du se flere fotografier fra Nansens liv og virke.
Foto: Lilli M. Ingvaldsen, Bergens Sjøfartsmuseum.*

Vitenskapsmannen Nansen studerte og arbeidet ved Bergen Museum på 1880-tallet. 28. april 1888 la han fram den første norske doktoravhandling i nevrovitenskap, basert på en studie av det sentrale nervesystemets oppbygging hos sjøpunger og slimål. Helt frem til våre dager har forskere hatt nytte av det pionerarbeidet Nansen gjorde ved sitt studium av nervefibrene. Innen oseanografi og zoologi var Nansen også en pioner.

Polarforskeren Nansen planla sin første store reise, kryssingen og utforskingen av Grønlands innlandsis, samtidig som han var i innspurten til sin doktordisputas. Mindre enn 14 dager etter disputasen var han underveis til Grønland. Den strabasiøse ferden ble en suksess, og gjorde slutt på alle spekulasjoner om at deler av Grønlands indre var isfritt. Et annet viktig utfall av turen, var at Nansen ved sin reise og påfølgende bok "Paa ski over Grønland" (1890), skapte en vold-



Marsjen over innlandsisen på Grønland 1888. Fotograf: Fridtjof Nansen / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_3b057.



Fridtjof Nansen og Eva med fire av sine fem barn. Her er familien fotografert ved hjemmet på Polhøgda i 1902. Fra venstre: Irmelin, Odd (på armen), Eva, Kåre, Fridtjof og Liv. Året etter ble Åsmund født. Fotograf: L. Szacinski / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_2a036.

som interesse for ski og skisport – både hjemme og ute. Gjennom reisen hadde han etablert sitt image som polarhelt, en posisjon som ble ytterligere befestet gjennom Nordpolferden noen år seinere. Nansen ble en nasjonalhelt mottatt med jubel og folkefest, i en tid hvor nordmenn trengte helter som personifiserte det norske.

Statsmannen Nansen bidro i brytningene rundt unionsoppløsningen i 1905 til den fredelige løsrivelsen fra Sverige. Han samlet støtte fra stormaktene og bidro til å normalisere norske utenriksforbindelser både under og etter unionsoppløsningen. Om han hadde ønsket det,

kunne han fått formelle posisjoner og en politisk karriere, men han hadde verken ambisjoner eller lyst. Likevel hadde han en aktiv rolle i forhandlingene med det kommende kongepar og ble Norges første ambassadør til Storbritannia i 1906. Dette var imidlertid en stilling han ikke følte seg helt hjemme i, med alle de formaliteter og den stivhet den krevde. Våren 1908 tok han avskjed, men hans nære bånd til den norske kongefamilien ble opprettholdt livet ut.

Humanisten Nansen var Europas samvittighet på 1920-tallet. Første verdenskrig og den russiske revolusjon førte med seg uro, hat, nød og kaos.



En ung student i sin karakteristiske "Nansendress" fotografert i 1886, 25 år gammel. Fotograf: G. Felici / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_1a013.

På anmodning fra det internasjonale Røde Kors stilte han seg i spissen for hjelpearbeidet til sultende mennesker i Russland på 1920-tallet. Han reiste selv i de sultrammede områdene for å ta nøden i øyesyn, og formidlet sine inntrykk til vesten, i håp om å påvirke viljen til nødhjelp. Dette var problematisk, da økonomisk hjelp til de sultende i Russland ble sett som å en – uønsket - hjelp til bolsjevikregimet. Parallelt med sultaksjonen arbeidet Nansen med et annet stort humanitært problem: Etter 1. verdenskrig og den russiske revolusjon



Under Fram-ferden 1893-96 ble det gjort omfattende vitenskapelige observasjoner. Fridtjof Nansen leser temperaturer fra vannhenteren. Polhavet, 12. juli 1894. Fotograf: ukjent / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_q3c024.

var omlag 1,5 millioner russiske flyktninger spredt i Europa og Asia, i tillegg til flere millioner flyktninger fra andre land. Svært mange led nød, ble jaget fra land til land, og hadde stort behov for hjelp. Nansen ble utnevnt til høykommissær for flyktningearbeid, og skulle samordne hjelpearbeidet. Han fikk den unike fullmakten til å utstede egne identifikasjonspapirer for flyktninger, de såkalte Nansen-passene, som ble anerkjent av 52 regjeringer verden over. For sitt humanitære arbeid ble Fridtjof Nansen tildelt Nobels Fredspris i 1922. Han ga alle prispengene til nødrammede.

Kunstneren Nansen er kanskje den mest ukjente. Like fullt var han en habil tegner og grafiker, som illustrerte mange av sine egne publikasjoner. Han var nabo med Gerhard Munthe og Erik Werenskiold, og var en sentral del i den såkalte Lysaker-kretsen, et miljø bestående av en rekke kunstnere og intellektuelle som bosatte seg i landlige omgivelser like utenfor hovedstaden ved slutten av 1800-tallet. Nansen nytte stor respekt for sine kunstneriske evner av sine mer etablerte "kolleger". Hans arbeider var naturalistisk fortellende, skildringer av natur, fangstliv, skip og mannskap. Fridtjof Nansen var beskjeden på egne vegne, og ville ikke stille ut sine arbeider, men utstillinger har kommet til etter hans død. Sist i jubileumsåret, noe som ble en publikumssuksess ved Lillemhammer Kunstmuseum.

... men Fridtjof Nansen var også mannen som møtte motgang og frustrasjoner, ikke minst i privatlivet. Han hadde et turbulent kjærlighetsliv og ble enkemann og alenefar til fem barn 46 år gammel. Kona Eva (født Sars) døde i 1907, og seks år senere døde hans yngste sønn Åsmund, 10 år gammel. Samlivet med Eva var preget av Nansens arbeid, og hans stadige og til dels lange perioder borte fra hjemmet. Hans utroskap med nabofruen Sigrun Munthe, som han giftet seg med 12 år etter Evas død, var selvsagt også en belastning for forholdet til Eva.

Litteratur:

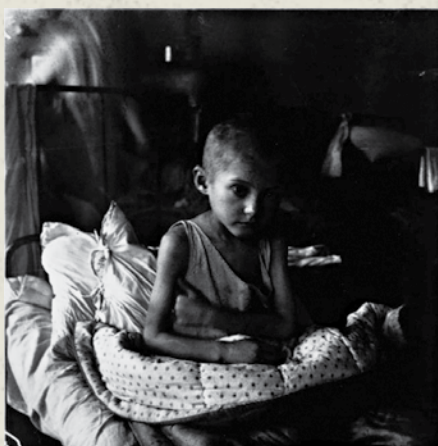
Fridtjof Nansen – mannen og myten. Sørensen, Øystein, Universitetsforlaget 1993.

Fridtjof Nansen. Greve, Marit, Norsk Folkemuseum 1996.

Fridtjof Nansen – kunstner og vitenskapsmann. Utne, Janeke M., Labyrinth Press 2011.



Nygifte Eva og Fridtjof poserer for fotografen i studio. Etter Grønlands-ferden var Nansens image som friluftsmann og polarhelt etablert. Fruen delte hans interesse for skigåing. Fotograf: L. Szacinski / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_7a00.



Nansens eget foto av en kortklippet jente i et barnehjem for sultne og hjemløse barn, Saratov, Russland, desember 1921. Bilder som dette, og mange langt mer grusomme, ble sendt til vesten i et forsøk på å påvirke opinionen.

Fotograf: Fridtjof Nansen / eier: Nasjonalbiblioteket, bldsa_6a013.



Illfoto: Wikipedia

DEN SVENSKA HANDELSFLÅTEN UNDER ANDRE VERDENSKRIG

Sveriges helt spesielle stilling og rolle under krigen hadde til følge at også tusenvis av svenske sjøfolk ble "krisseilere". For det første i malmfarten på Luleå og ned til Hitlers rustningsindustri.

AV JOHN N. OMARK.

For det andre foregikk en omfattende trafikk i Kattegat av mindre skip, for det meste tank, som fraktet drivstoff for tyskerne, og for det tredje hadde Sverige gjort avtale med både Tyskland og Storbritannia som tillot leidetrafikk med svenske skip over Atlanteren, som gikk ut på at et visst antall skip fikk frakte forsyninger til Göteborg gjennom den såkalte Skagerrak-sperren, som markerte

grensen mellom tysk okkupert område i Skagerrak og fritt farvann. All denne aktivitet krevde store ofre i tapte skip og besetninger. Journalisten og forfatteren Terje W. Fredh hevder at et par tusen svenske sjøfolk mistet livet under krigen. (I senkninger og krigsrelaterede ulykker og sykdommer).

KONGEN

På grunn av omfattende avtaler, bl.a. om leveranse av jernmalm, som sannsynligvis ble inngått mellom Sverige og Tyskland tidlig i Hitlers epoke, kom Sverige i en vanskelig klemme etter at de allierte, Storbritannia og Frankrike, erklærte Hitler krig i september 1939. Disse avtalene hadde da utviklet seg til et langt mer omfattende forhold som Sverige ikke kunne komme ut av. Dette kan i stor utstrekning ha berodd på det svenske kongehusets nære slektskap med tyske kongehus i generasjoner. Sveriges daværende dronning, Viktoria,

født prinsesse av Baden, var keiser Wilhelm I's barnebarn. Og kongen, Gustaf V ? som skal ha blitt dominert av sin tyskfødte dronning ? var en beundrer av Hitler. Først og fremst fordi de to hadde samme syn på bolsjevismen, og kongen så utvilsomt med både glede og forventning på Hitlers plan om et angrep på Sovjet.

Derimot kunne verken Gustaf V eller andre, inkludert Norge, vært delaktig i planer om et tysk angrep i vest. Slike planer fikk ikke Hitler før etter at de allierte erklærte krig i september 1939. Dermed kom angrepet på Norge like overraskende på Sverige ? som på Norge. Og dette var den største klemmen. Hva nå? Skulle Sverige fortsette å støtte Hitler like helhjertet som før, nå når også broderfolket ble angrepet. Men om dette hadde Sverige intet valg. Hitler hadde på denne tiden både konge og regjering i sin hule hånd og kunne presse

Sverige til hva som helst ? hvilket han også gjorde. Med krigen i vest fikk Hitler også et annet strategisk problem, og det var at all import av krigsviktige produkter fra USA, eksempelvis smørølje, stoppet opp.

På dette tidspunkt hadde Hitler i tillegg til alle sine avtaler med Sverige også et pressmiddel som ikke var med i noen avtale, men som må ha vært en joker for den lure Hitler, og det var Gustaf V's homoseksuelle legning, som ble kjent for offentligheten da en fortvilet Anna Hajby i 1936 forlangte skilsmisse fra sin man Kurt, som hun anklager for å ha «begått horsbrott genom att vara otrogen med Gustaf V».

Da saken var avgjort i retten, ble Hajby – med utmerket tysk bistand – sendt til fangenskap i Tyskland, der alle kjente homoseksuelle ble fengslet, og de slapp neppe ut med livet i behold – men det gjorde Hajby. Og dette måtte hatt meget spesielle grunner. Hitler måtte sett Hajby som kronvitne om kongens seksuelle legning og som en garanti for at det ikke oppsto problemer for ham i Sverige. Den svenske regjeringen – derimot – kunne nok styre sin begeistring.

Her hadde altså Hitler taket på både kongen og Hajby. En offentlig skandale om kongens homoseksualitet kunne bare fått én konsekvens, og det var abdikasjon, og det var utenkelig etter den tidens tradisjoner i Sverige. Dette kunne heller ikke Hitler være interessert i.

Gustaf V var mer verd for Hitler som homoseksuell konge enn som abdisert konge. Regjeringen ville i det tilfelle stått fritt til å nekte å etterkomme Hitlers ønsker, uten at kongen blandet seg inn. Krigen gikk sin gang, og Sverige ble transitland for så vel permitterter som tropper og krigsutstyr, og ikke minst for drivstoff til tyskernes krigføring på Nordkalotten.

Det har vært spekulert i at Hitler kunne angrepet Sverige hvis han ikke fikk det som han ville, men dette var neppe noen gang i Hitlers tanker. Ingen ting kunne gitt Hitler bedre kontroll over Sverige en Gustaf V homoseksualitet.

Ennå så sent som i juni 1943, da Hitler satt i sin Wolfsschanze, Hitlers hovedkvarter i Øst-Prøysen mens hans tropper ble presset tilbake på alle fronter, sendte

Hitler telegram til Gustaf V på hans 85-årsdag, hvor ham påminnte kongen om deres felles interesser i kampen mot bolsjevismen.

MALMTRAFIKKEN

Malmeksporten til Tyskland hadde to leverandører, LKAB i Kiruna–Malmberget og Grängesberg i Bergslagen. I Østersjøen fantes ikke dieselolje i de mengder som skulle til for å frakte malm fra Sverige til Tyskland. Man var avhengig av dampskip, og man ble nå tvunget til å gå ”tilbake” til kulldrift for hele denne flåten.

All dertil egnet tonnasje innenfor Skagerrak-sperren, tysk, svensk, finsk samt tonnasje fra okkuperte land ble satt inn i malmtransporten, og de som var bygget for dieseldrift, ble ombygget til kulldrift. Skipene brakte også returlast, og det var kull, som Sverige hadde stort behov for under krigen. Likesom det også ble importerte skipsstål fra Tyskland. Den svenske verftsindustrien gikk for fullt under hele krigen, og svenske redere, spesielt malmeksportøren Grängesberg-bolaget, i dag en del av Svenska stål AB (SSAB), som under krigen bygget opp en ny flåte av malmskip som gikk rett i bøyene, og som lå klar til å settes inn den dagen krigen var over.

Smartere kunne det ikke blitt, Grängesberg mistet en stor del av sin førkrigs

malmflåte under krigen, og dette gav to fordeler. For det første ble de enkelt kvitt sine gamle og umoderne skip, og for det andre ble det forsikringspenger til å bygge opp en ny flåte, som straks krigen var over kunne settes inn – nå som et ledd i gjenoppbyggingen etter krigen.

DRIVSTOFFTRANSPORTEN

Stort sett alle svenske skip av noe størrelse som befant seg innenfor den såkalte Skagerrak-sperren 9. april 1940 ble i løpet av krigen brukt av tyskerne. Det meste i malmeksporten på Østersjøen. Britene senket allerede tidlig under krigen det meste av Hitlers tankflåte og han ble da helt avhengig av svensk tonnasje. Et antall, både store og små tankskip, ble brukt til frakt av drivstoff fra Hamburg til havner i Oslofjorden. Sannsynligvis kom alt drivstoffet tyskerne hadde behov for i Norge den veien. Det eneste alternativet ville vært å bruke svenske tankskip opp til Trondheim eller Narvik, men dette ble betraktet som for risikabelt i et farvann som britene hadde full kontroll over, og dessuten måtte det vært utenkelig å gå opp langs norskekysten med svenske skip, påmalt store nasjonalitetsmerker.

Dette drivstoff kom med tankvogner på tog fra oljekildene i Ploiesti i Romania til Hamburg, hvor den ble lastet over i (mindre) svenske tankskip, fraktet opp til havner i Oslofjorden og igjen lastet

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

Norges største sjomannslegekontor har erfarne og autoriserte sjomannsleger klar til å ta imot for helseundersøkelser for: sjomann, offshore, fiskar, los, fritidsbåtfører, brovakt, førerkort

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

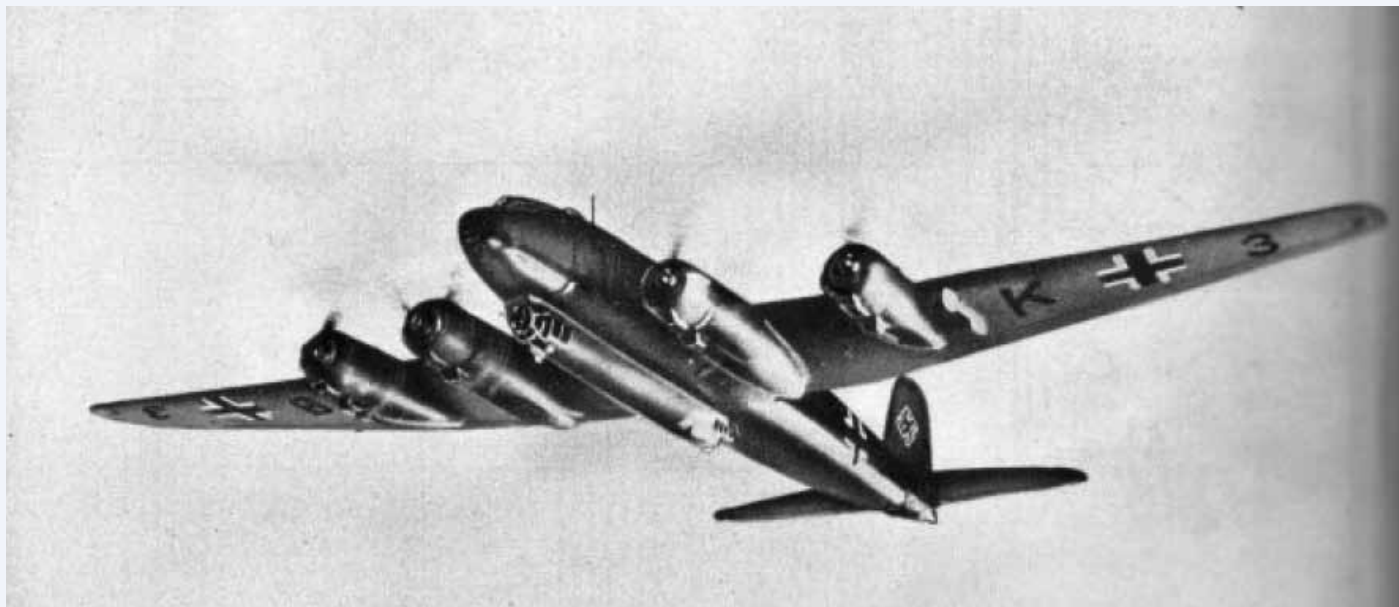
Tlf 55 54 40 30 - fax 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjomanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjomanns-/offshorelege

Legekontoret for sjomenn Bergen • Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen



Foche Wulf Kondor. Foto: United Kingdom Government.

over på tog. Derfra gikk ferden over grensen til Sverige ved Magnor. Siden over på Inlandsbanan og opp til Gällivare–Kiruna og ned til Narvik. Og der igjen lastet på et forsyningsskip tyskerne hadde i Nord-Norge, som fraktet dieselolje, flybensin, våpen og ammunisjon ut til fly- og ubåtbaser i Nord-Norge. Terje W. Fredh skriver i boken *Dødlige dubbelspill* at:

Fartygen lastade i tyska hamnar och merparten av resorna gick till hamnar i Oslofjorden. Det var lossningshamnarna (og) oljedpårer i Steilene, Valløy, Fjellstrand, Moss, Oslo och Tønsberg. Britene med sin utmerkete etterretnings-tjeneste hadde god greie på denne transitt trafikken og de protesterte da også mot dette, men til ingen nytte. Svenskene hadde alltid den samme bortforklaringen klar, nemlig at de rustet seg for et eventuelt tysk angrep, som det nok aldri var noen fare for. Hvorfor angripe et land som frivillig etterkom alle Hitlers krav?

LEIDETRAFIKKEN

En god del av den svenske utenriksflåten fikk andre oppgaver. Sverige ? med eller uten tysk påvirkning ? skaffet seg i begynnelsen av krigen en avtale med britene om fritt leide i Atlanteren for et visst antall skip. Denne farten ble kalt leidetrafikk og gjaldt import av nødvendige råvarer fra alle kontinenter, inkludert oljeprodukter fra USA og Karibien. Når det gjaldt olje, hadde Sverige fra begynnelsen av krigen avtalt en importkvote på 15 000 tonn i kvartalet. Denne oljen ble lastet i havner i Mexico-golfen

og på Curacao (Venezuela-olje). Men dette ble etter hvert for lite, og våren 1942 satte Sverige i gang en voldsom diplomatisk aktivitet for å øke kvoten, med den begrunnelse at landet måtte holde en høy beredskap i tilfelle av et tysk angrep. I mai 1942 ble det hevdet fra svensk hold at:

”Sveriges behov av ökad oljeimport är vital för landets förmåga att slå tillbaka en tysk attack, och att försvara sig var också Sveriges absoluta avsikt.”

Det synes imidlertid klart at forholdet Sverige-Tyskland i 1942 var hinsides enhver tanke på et angrep fra tysk hold. Samarbeidet mellom de to land lå nok på et helt annet plan, men som argument overfor de allierte var det jo glimrende. Hvem ville ikke støtte et land som hadde til hensikt å bekjempe Hitler? Sverige fikk nå tilgang på 120 000 tonn olje i året.

Helt fra krigens begynnelse skaffet Hitler seg viktige oljeprodukter, som smørølje og bly tilsetning til flybensin, fra USA, som var det eneste landet som kunne framstille slike produkter, og som Hitler var avhengig av under hele krigen. Uten tvil fantes det store lagre i Tyskland da krigen startet, men neppe nok for å dekke det kolossale behovet krigen ut. Tørrlasttrafikken gikk mest på Argentina og Brasil, og det foregikk også eksport fra Sverige til disse havnene, som også kunne vært tyske eksportvarer. Totalt under krigen kom 232 leidelaster inn gjennom sperren og et tilsvarende antall

avganger, men ikke alle avganger hadde last; ofte gikk skip ut i ballast. Hvor mange skip til sammen, tank og tørrlast, som gikk i leidetrafikken er vanskelig å finne dokumentasjon på, men det måtte vært minst et tjuetall. De fleste ble losset i Göteborg.

Fritt leide var imidlertid ikke det samme som farefritt. Til sammen ble et titall av disse skipene senket. Miner så ingen forskjell på venn eller fiende, fem av skipene ble senket i minesprengninger. Mer merkelig er det at fire skip ble senket av tyske ubåter og et femte ble bombet i senk.

At ubåter som befant seg i seilingsrutene i Atlanteren senket nøytrale leideskip med svensk flagg og store nasjonalitetssmerker skipet rundt, kunne neppe vært ved feiltakelser. Disse skipene gikk heller ikke i konvoi, og det skulle ikke være vanskelig for ubåtkapteinene å identifisere dem, og tydeligvis var de heller ikke vanskelig å finne, hvilket tyder på at tyskerne måtte hatt nøyaktig informasjon om hvor skipene befant seg.

Det måtte vært spesielle grunner til at disse skipene ble senket. Og en slik grunn kunne vært at skipene fraktet kontrabande (krigsviktige varer for fienden) for tysk regning. Et eksempel er tankskipet *Castor*, på 13 440 tonn, som hadde lastet i Port Arthur i Texas «for svenska försvarets räkning», som ble torpedert av en tysk ubåt vest for Irland i mars 1941. Her omkom 13 mann. I mai 1941 ble det holdt sjøforklaring i Malmö,

og der kom det fram at skipet, foruten dieselolje, var lastet med smørølje på fat, både i tørrlasterommet forut og som dekkslast under midtskipsbygningen. Og dessuten bensol, som bruktes som tilsetning til flybensin, og toluol, som brukes i produksjon av sprengstoff. Mye tyder på at også Castor ble senket for å unngå britisk inspeksjon.

MS Kexholm på 6750 tonn var det skipet som ble bombet i senk. Skipets siste reise startet i Buenos Aires 18. mars 1941. Den 11. april ble hun praiet av en britisk hjelpekrysser ved Færøyene, og etter at kapteinen hadde identifisert seg, fikk han fortsette til Torshavn, der britene ville inspisere skipet. Senere samme dag hadde imidlertid britene ombestemt seg. Da dukket en ny hjelpekrysser opp, som beordret kapteinen å gå til Kirkwall på Orknøyene for inspeksjon. Dette protesterte kapteinen så kraftig imot at britene truet med å åpne ild, hvilket fikk kapteinen på bedre tanker, og han fulgte nå ordren, og la seg på kurs etter hjelpekrysseren.

Dagen etter kl. 1020 dukket plutselig et (tysk) 4-motor Focke-Wolf Kondor bombe-fly ut av skyene og begynte å felle bomber med stor presisjon over skipet. Kondoren, som opprinnelig var et passasjerfly ble ombygd til bombe-fly og synes å ha hatt avanserte siktemidler, for da Kexholm først var oppdaget var hun dødsdømt, og etter et siste fulltreff midtskips gikk skipet til bunns. Besetningen overlevde og ble plukket opp av et forbipasserende britisk skip.

Tyskerne hadde enda ikke fly radar, og som nevnt er det vanskelig å finne et enkelt skip i Atlanteren hvis man ikke kjenner posisjonen nøyaktig. Alt tyder imidlertid på at flyet viste hvor skipet befant seg, og at det hadde ordre om å bombe skipet i senk. Tyskerne visste nok nøyaktig om både avgang fra Buenos Aires og fart ? og det gjorde sikkert også britene gjennom sine agenter i Buenos Aires. I tillegg kunne også tyskerne helt fra krigens begynnelse knekke Royal Navy's radiokryptering, og de kunne ha lyttet seg til hva som foregikk og hvor skipet befant seg når britene utvekslet sine meldinger.

Spørsmål bør stilles om hva det var som gjorde det så viktig å senke Kexholm at de sendte et slikt fly for å senke et nøytralt skip som gikk i leidetrafikk, og som ifølge inngåtte avtaler på høyeste hold ikke skulle senkes, og som jo med tysk hjelp slapp både ut og inn gjennom Skagerrak-sperren. Det mest sannsynlige er at også Kexholm var lastet med kontrabande for tysk regning, og at det ble senket på ordre fra den tyske marinekommandoen for at britene ikke skulle oppdage dette. Kapteinens oppførsel var da også merkelig. Han kjente reglene, og at britene kunne inspisere skipet hvor og når de ville.

Alt tyder også på at britene var blitt klar over hva som foregikk, for nå ble det et tre måneders opphold i trafikken frem til sommeren 1940 da det ble innført nye regler om at skipene skulle holde seg i bestemte ruter og at posisjonen skulle

oppgis daglig, og dessuten at: Sverige fikk inte framföra några ersättningskrav eller klagomål i de fall lejdartygen utsattes för krigshandlingar kring Färöarna.

Det betyr i klartekst at britene forbeholdt seg retten til å fortsette med inspeksjon av skipene ved passering Færøyene. Dette måtte også anses som en trussel om å senke svenske skip som eventuelt nektet å stoppe for inspeksjon. Det synes altså klart at hvis skipene hadde hatt kontrabande i lasten før den tid, så ble Sverige nå tvunget til å avstå fra slik last. Etter den tid ble ingen fartøyer senket av tyskerne. Som nevnt ble fem skip minesprengt, sannsynligvis av miner britene hadde lagt ut i spesielle soner i Atlanteren.

Leidetrafikken er i dag godt beskrevet i den svenske litteraturen, men man har ikke – som jeg har tillatt meg her – spekulert i hvorfor tyskerne senket svenske skip i Atlanteren. Til sammen omkom 158 sjømenn i leidetrafikken.

Kilder:

Karlsson Rune. Så stoppades tysktogen. Allmänna Förlag 1974.

Lundberg, Lennart. Lejdtrafik och kvarstad. Marinelitteraturföreningen 1999.

Fredh, Terje W. Dödligt dubbelspel. Eget forlag 2000.

Fant Kenne. Torgny Segerstedt.

En levnadsbeskrivning. Bokus 2006.

Ebervall & Samuelson. Ers Majestäts olycklige Kurt. Piratförlager 2008.

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



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

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

Advokatfirma Ræder DA

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



PRESISERING

I Dråpen 3-11 hadde vi en artikkel om Sjømannsloven kontra Arbeidsmiljøloven. Der kom vi i skade for å oppgi navnet til mannskapssjefen i Østensjø rederi. Det var ikke hans behandling av saken som var det viktige i artikkelen, men at sjømannen ble oppsagt med hjemmel i Sjømannsloven.

FFFS beklager at navnet hans ble nevnt.

LRV

EN LITEN HISTORIE

KRONIKK
LEIF JØRNSSEN

OM SJØMANNSPENSJONEN

OG BEDRAGET AV SJØFOLK

I loven av 19. juni 1946 om Nortraship- oppgjørets bestemmelser § 11, står det: "Det avsettes følgende beløp til fonds: 186 millioner kroner til delvis finansiering av en VARIG pensjonsordning for sjøfolk." I loven heter det: "Kompromissforslaget går videre ut på at det avsettes forskjellige fonds. I betraktning av den innsats som våre sjømenn har gjort under krigen."

Det tok tid før våre politikere ble enige om hvordan dette lovforslaget burde lyde. Det var, som vel de fleste av oss vet, Claudia Olsen fra Høyre, som mente at de burde gjøre noe for våre sjøfolk. Etter et godt stykke arbeid, fremmet hun i 1948 forslaget om sjømannspensjonen. Den gikk gjennom i Stortinget og ble lovfestet 3. desember 1948. Pensjonen begynte dog først å virke fra 1. juli 1949.

Det ble satt av 186 millioner kroner fra Nortrashipfondet til dette.

Avkastningen av fondet, samt fyr – laste – losse – og losavgift skulle gå til fremtidige pensjoner. Laste-, losse- og losavgifter ble fjernet i 1984 fra pensjonen. Staten skulle garantere for pensjonene til de første som gikk ut i pensjon etter å ha oppfylt kravene om 360 måneder

etter 1949, men disse hadde selvfølgelig ikke rukket å innbetale kontingent for opptjent tid.

Staten ga klart uttrykk for at garantien skulle opphøre når pensjonen ble selvfinansiert. Likeledes sier loven at det den enkelte sjømann betaler inn til PTS ut over 360 måneder, skal gå til fremtidige pensjoner.

Vi vet alle sammen at i 1973/1974 tok Staten ut ca. 2,3 milliarder og tilbakeførte dette til statskassen. Argumentene for Statens holdning, var de kostnadene de hadde hatt med sin garanti til de første pensjonistene som ikke hadde innbetalt sine rettigheter, pluss administrasjonskostnadene. Beklageligvis kan vi ikke bevise dette.

Vi skal ikke glemme at i 1967 betalte 69 000 sjømenn inn til pensjonstrygden for sjømenn. Her er det innbetalt mye penger.

IKKE GLEM:

Folketrygden kom inn som en midlertidig prøveordning i 1967, og ble en permanent løsning i 1973. Det står ingen ting i loven om at sjømannspensjonen skal samordnes, men det står at den skal være tilnærmet folketrygden.

På begynnelsen av 90 – årene kom de tre sjømannsorganisasjonene sammen, sammen med en representant fra PTS, og en fra Kommunal – og arbeidsdepartementet, samt en representant fra Sosialdepartementet. De ville bedre kårerne for den enkelte pensjonist.

Da de startet på sitt arbeid, var pensjonen på kroner 149 000,- for offiserer, og på kroner

119 000,- for underordnede. I 1997 økte Staten pensjonen med ca. 19 % til ca. kroner 189 000,- for offiserer.

Da gruppen var ferdig med sitt arbeid i 1999 la de forslaget til ny pensjon fram for sosialdepartementet, ved statsråd Skau. Da møtet var kommet godt i gang, sa statsråden klart og tydelig at reformen var god, men at det ikke ville komme noen penger fra Staten til å finansiere dette.

Gruppen fikk beskjed om å finne en annen måte å løse finansieringen på. Gruppen gjorde da statsråden oppmerksom på at Staten hadde forpliktelser overfor sjømannspensjonen.

Statsråden var steil og sto på sitt. Gruppen fikk beskjed om å trekke seg tilbake for å finne ut hvordan dette kunne gjøres uten statlige midler.

Etter en ny runde kom sjømannsorganisasjonene opp med et nytt forslag til finansiering.

- Stoppe all utbetaling av opptjente midler før 1967.
- Fjerne enkepensjonen (enkene var oftest hjemmeværende uten egne opptjente pensjonspoeng, de ble derfor minstepensjonister).
- Fjerne det lille vi skulle hatt utbetalt etter fylte 67 år.

Dessuten gikk et av forslagene ut på å øke pensjonen med en G utover det Staten ga i 1999. Dette gjaldt både for underordnede og for offiserer.

Betingelsen for dette var at den enkelte sjømann skulle ha oppnådd kravene til full pensjon ved fylte 60 år, altså skulle vedkommende ha seilt de siste 36 månedene av de siste fem årene ved fylte 60 år. I tillegg gikk forslaget ut på at; var de født i 1942, fikk de et tillegg på 23 % på sin pensjon. Var de født i 1943 fikk de et tillegg på 21 %. Var de derimot født i 1946, fikk de kun et tillegg på 17 %. Disse forslagene ble godt mottatt av statsråden.

Det norske maskinistforbund var i mot disse forslagene, de mente det var Statens ansvar, men de bøyde seg for flertallet. De forlangte imidlertid en anmerkning i protokollen om at de var i mot forslagene.

Det urettferdige i dette er at en sjømann som er født i 1946 og har lengre fartstid enn den som er født i 1942, får mindre pensjon enn personen som er født i 1942. Uansett pensjonsreformen av 2001, så sier sjømannsloven klart og tydelig at for å oppnå full pensjon, uansett tid, skal full opptjent tid være 360 måneder, altså fartstid og alder skal være minimum 80 år.

Før vi går tilbake til 1967, vil jeg gjerne poengtere at det har vært 22 resolusjoner i Stortinget vedrørende sjømannspensjonen, men det er kun en som har vært til

den enkelte sjømanns gunst. Som kjent kom folketrygden inn som en prøveordning. Den gikk over til å bli en permanent ordning i 1973.

Sjøfolkene betalte inn til to pensjonsordninger, men våre myndigheter er raske til å samordne pensjonene hvis en sjømann blir syk eller utsatt for skade i sitt yrkesaktive liv. Hvis en sjømann blir syk på slutten av sin yrkeskarriere og mister sin helseattest, blir han utskrevet fra PTS, og går da over på folketrygden. Han mister alt det som han har betalt inn til PTS.

Nå er det slik at den enkelte kan søke om mellomværet av hva han ville ha oppnådd ved full sjømannspensjon og uføretrygd, men da tas ikke tilleggsprosenten med.

Som kjent får man i november/desember hvert år, noe som alle kjenner til, nemlig den berømmelige ligningsattesten. Oppe i det høyre hjørnet står de opptjente pensjonspoeng. Jeg har alltid trodd at de er grunnlaget for eksempelvis uførepensjonen, men nei, pensjonspoengene blir ikke tatt hensyn til ved beregning av uførepensjonen.

For å regne ut uførepensjonen din, kan vi ta et eksempel:

$$\begin{aligned} 450\,000 - 1 \text{ Grunnbeløp til folketrygden} &= X \\ X - 1 \text{ Grunnbeløp til folketrygden} &= Y \\ Y \text{ blir altså det pensjonstallet som danner grunnlaget for din pensjon.} \\ I \text{ tall blir dette: } & \text{kroner } 450\,000 - 62\,000 = \underline{387\,400} = 6,188 \text{ pensjonspoeng} \\ & \underline{62\,600} \end{aligned}$$

Det må likevel tas et lite forbehold, da dette eksempelet er forenklet. Utrengningen er nemlig ganske finurlig.

Enhver av dere må passe på at dere får det dere skal ha. Det viser seg nemlig at Trygdekontorene ofte regner feil, og det har aldri skjedd, det jeg kjenner til, at feilen er skjedd i den uføretrygdedes favør.

Det tragiske i det hele, er at alt man har betalt inn til PTS (pensjonstrygden for sjømenn) over mange år er blitt fjernet med et pennestrøk.

I vårt naboland Sverige har man en helt annen holdning. Svenske myndigheter sier at det er dine penger, og at de som har betalt inn til pensjonstrygden for sjømenn skal få delta i ordningen.

Problemene rundt sjømannspensjonen er så mange og så innfløkte at det er svært mange, også av våre folkevalgte, som ikke forstår hva dette går ut på.



NJORD BRAVO

Illfoto: Njord field Njord B - Øyvind Nesvåg - Statoil



Rikke Lind - Foto: EFTA

Endelig kan det se ut for at noen har fått en god idé

nemlig å gå Sjømannsloven nøye etter i sømmene

Det vi setter vi pris på, men vi setter mindre pris på at de som har fått denne ideen, slett ikke har kommet på den selv. Det beklagelige er at når FFFS har arbeidet så lenge med en sak at politikerne begynner å stille spørsmål, da tar politikerne opp saken som om det var de selv, som hadde kommet på ideen.

Det er nesten utrolig at statssekretær i Nærings- og Handelsdepartementet, Rikke Lind, sender ut en pressemelding hvor hun sier at det er på tide å ta en gjennomgang av Sjømannsloven, uten å grunngi hvorfor. To uker tidligere hadde vi tatt opp det samme problemet i Dråpen.

På side 37 i siste nr. av Dråpen, skriver vi at FFFS sammen med en advokat er invitert til Stortinget i oktober av opposisjonen, for å gjøre rede for vår mening om Sjømannsloven. Grunnen til at FFFS er invitert, er at vi har tatt opp dette temaet så mange ganger gjennom flere

år. Da vi forteller at vi er blitt invitert til Stortinget, føler enkelte at her er det best å være først ute. Er dette brannslukning for å begrense skaden mest mulig?

FRA PRESSEMELDINGEN, 14.10.2011

«Regjeringen har besluttet å nedsette et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til en ny lov»,

Lind nevner ikke med et ord at FFFS har arbeidet med dette i mange år, og på toppen av det hele at vi har møter på Stortinget den 27.10.11 om samme

problematikk. Dråpen blir sendt til alle partikontor på Stortinget, samt alle departementer, også det departementet som Lind arbeider i. Rikke Lind kommer som statssekretær fra en stilling i Norges Rederiforbund, ifølge Wikipedia.

Hegnar online har rangert 100 av Norges mektigste kvinner, der finner vi Rikke Lind på 32 plass.

Rikke Lind (42) – Statssekretær. Lind jobber som statssekretær i Nærings- og handelsdepartementet, og ble tidligere i år kåret til Årets Shippingnavn av Women's International Shipping & Trading Association (WISTA), for sitt store engasjement for kvinner i maritim næring gjennom mange år.

FFFS sendte i 2008 en forespørsel til Justisdepartementet, som i sin tur videresendte saken over til Næring- og Handelsdepartementet, hvor Rikke Lind nå er statssekretær, med spørsmål om å bytte ut Sjømannsloven med Arbeidsmiljøloven, men fikk avslag.

«Tiden er ikke inne for det enda», fikk vi til svar etter seks måneder. Nå vet derimot alle at vi har hatt møte med stortingspolitikere om saken. Nå er det altså viktig å se på Sjømannsloven, med andre ord; komme oss i forkjøpet.

Er det slik å forstå at det som skal gjøres med loven skal skje uten at vi, som har arbeidet utrettelig i flere år med å fjerne den, skal holdes utenfor?

Dette kan vi ikke finne oss i. Det må da finnes et minimum av redelighet. Hvorfor er ikke vi kontaktet, og invitert til å være med for å se på hva som må gjøres? Hvorfor blir ikke FFFS en høringsinstans? Det er beviselig FFFS som har tatt det ene etter det andre oppgjøret med loven.

Vi har på grunn av Sjømannslovens utforming vært nødt til å ta den til retten flere ganger, ikke bare i Norge men også internasjonalt. Nå sier også NSF at det er på høy tid at Sjømannsloven blir grundig gjennomgått. De som stilletiende har akseptert loven som den er, ja, de har sågar vært med å godkjenne den.

VIDERE FRA PRESSEMELDINGEN:

Det er på tide at vi nå foretar en gjennomgang av sjømannsloven. Både arbeidstakere og arbeidsgivere har

ønsket denne gjennomgangen. En ny sjømannslov bør utformes slik at den blir enklere å forholde seg til for brukerne og enklere å forvalte for samfunnet, sier statssekretær Rikke Lind.

(Hele pressemeldingen fra departementet kan leses på <http://tinyurl.com/c8d44ym>).

Linjene over er som en kopi av det vi har skrevet til departementet tidligere. Det er det samme vi har skrevet om i Dråpen i mange år. At AP nå sier at det er på tide å gjøre noe med det, er helt forståelig, men hvorfor ikke fortelle hvem som har vært pådriver? Når hun skriver at både arbeidstakere og arbeidsgivere ønsker denne gjennomgangen, må arbeidstakere være FFFS medlemmer. Vi jo vet at de andre forbundene ikke har ønsket å fjerne Sjømannsloven, enkelte har til og med kalt oss idioter og det som verre er, som vil fjerne eller endre Sjømannsloven.

For å være på den sikre siden slik at vi ikke skulle bli glemt når medlemmene til utvalget ble uttatt, sendte vi derfor nedenfor stående mail til statsråden.

*”Fra: Leif Vervik
[mailto:leif.vervik@fffs.no]
Sendt: 31. oktober 2011 15:09
Til: Lind Rikke*

*Emne: Sjømannsloven.
Statssekretær
Rikke Lind.*

Ang. pressemelding 20.10.11. Revidering av Sjømannsloven.

Vi vil med dette stille vår tid og kompetanse til rådighet, om ønskelig, hva gjelder ditt forslag om en bredt sammensatt komité, som skal se på hele Sjømannsloven.

*Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) i Bergen, har som du kanskje vet, arbeidet for det samme gjennom mange år. Som sagt stiller vi mer enn gjerne med både advokat og folk fra ledelsen i FFFS, om det er ønskelig.
Med vennlig hilsen FFFS
Leif R. Vervik
Formann.”*

Vi fikk følgende svar på henvendelsen vår:

Fra: Lind Rikke [mailto:Rikke.Lind@nhd.dep.no]

Sendt: 31. oktober 2011 15:42

Til: Leif Vervik

Kopi: Skard Ida

Emne: SV: Sjømannsloven.

*Takk for det, tar det med oss. Viktig sak.
Rikke*

23.11 kan vi lese i en ny pressemelding, datert 18. 11 at utvalget allerede er nedsett og medlemmene uttatt, uten at FFFS har hørt et ord.

Pressemeldingen er gjengitt i sin helhet nedenfor.

PRESSEMELDING, 18.11.2011 FRA NÆRINGS OG HANDELS- DEPARTEMENTET

*Gjennomgang av sjømannsloven
Regjeringen har i dag ved kongelig resolusjon oppnevnt et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til en ny lov.*

- Det er på tide at vi nå foretar en gjennomgang av sjømannsloven. Både arbeidstakere og arbeidsgivere har ønsket denne gjennomgangen. En ny sjømannslov bør utformes slik at den blir enklere å forholde seg til for brukerne og enklere å forvalte for samfunnet, sier nærings- og handelsminister Trond Giske.

Sjømannsloven ble vedtatt i 1975. I de senere årene er det blitt fastsatt en ny og moderne arbeidsmiljølov som har styrket vernet av arbeidstakerne. Utvalget skal blant annet vurdere om det er hensiktsmessig at rettigheter i arbeidsmiljøloven også gjøres gjeldende for sjøfolk. De spesielle forholdene som gjelder skipsfarten skal tas hensyn til i denne forbindelse.

Utvalget består av representanter fra partene, blant annet sjømannsorganisasjonene, Norges Rederiforbund, Rederienes Landsforening og Norges Fiskarlag, samt Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Arbeidsdepartementet og to uavhengige representanter. Det skal ledes av professor Hans Jacob Bull ved Universitetet i Oslo.

Utvalget skal avgi sin innstilling senest 30.10.2012. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/pressepenter/pressemeldinger/2011/gjennomgang-av-sjomannsloven1.html?id=663708>

Landets høyeste domstol har ingen meninger om sine egne dommer

FFFS tok kontakt med Høyesterett etter at det viste seg at NSF og de to andre forbundene ikke retter seg etter retningslinjene Høyesterett ga i sin dom av 24.11.08. i den såkalte tvangstrekkssaken. Dette fant vi så krenkende at vi tok kontakt med Høyesterett, samtidig med at vi sendte begjæring om midlertidig forføyning til Oslo Tingrett og Oslo Byfogdembete.

Begjæringen har vi nå trukket tilbake og i stedet sendt ny stevning til Oslo Tingrett. Nå tar vi saken opp igjen som en ordinær rettssak. Når tid saken kommer opp vet vi i skrivende stund ikke. Det er mulig at vi også må ta saken til EMD, all den tid Høyesterett ikke kan uttale seg om saker som er i lavere rettsinstanser, selv om de har dømt i denne saken før. At ikke en Høyesterettsdom skaper presedens, er ufattelig for oss. Om bakgrunnen for dommen er NIS registret, skulle dette ikke utgjøre noen som helst forskjell. En dom er en dom når det kommer til like ulovligheter enten det er innfor NIS- eller NOR registeret. Tar man andres penger kan det vel ikke ha noen betydning om man gjør det på den ene eller den andre måten, for tyveri er tyveri uansett.

Nå må vi etter all sannsynlighet ta tvangstrekkssaken opp igjen, for å få en ny dom for NOR registret. Etter det må vi vel gå til sak for å få stoppet uvesenet offshore, og så innen fergeområdet. Dette er etter vår forstand totalt ulogisk, noe alle advokater vi har vært i kontakt med, også har vært enig i.



Illfoto: Norges Høyesterett – www.domstol.no

Det som er det mest utrolige er at NSF og de to andre forbundene prøver å legalisere tyveri.

EMD har ved flere anledninger slått fast at den negative retten til ikke å være organisert, er like sterk som den positive. Da er det helt utrolig at norsk LO, ved NSF, ikke retter seg etter dette. Etter vårt syn går NSF i bresjen for å uthule demokratiet, og innføre anarki på arbeidsplassen. Det er på tide at alle arbeidstakere i Norge reiser seg og sier at nok er nok. Er

det fagforbundene som skal bestemme om man skal være organisert eller ikke? Er det fagforbundene som skal avgjøre om en rettskraftig dom fra Høyesterett skal gjelde eller ikke? Vi gir oss ikke, og vil fortsette vår kamp mot uretten som tvangstrekket er!

FFFS tar sjøfolk på alvor.

LRV

Navnet skjemmer ingen, sa gubben da han ble kalt for tyv

For ikke lenge siden oppdaget en del kystredere at det gikk an å bruke Færøyenes skipsregister, FAS, for å spare og å tjene penger. Det gjør de nå med god samvittighet.

Selv om vi kaller det sosial dumping så bryr ikke rederne seg, og staten løfter heller ikke på en finger. En 150 år gammel avtale (se Dråpen nr.1- 2011 side. 20-21) gjør det mulig å flagge ut fra Norge til FAS og ansette lavtlønnete utlendinger til å jobbe for seg, på skip som går opp og ned langs norskekysten. Rederne dette gjelder kan få lov til å kalle dette hva de vil, men sosial dumping er det uansett hvordan vi snur og vender på det.

Rederiene tar arbeidet fra dem som har slitt for dem i årevis, og tilbyr jobben deres til lavtlønnete utlendinger. Ikke

Færøyværing, som man skulle tro, men de billigste sjøfolkene som til enhver tid er tilgjengelige. I den forbindelse nytter det lite at den politiske ledelsen på Færøyene påstår at det færøyske flagget ikke er et bekvemmelighetsflagg. I våre øyne er det likestilt med både det liberiske og andre useriøse flaggstaters flagg.

Rederiene tar arbeidet fra dem som har slitt for dem i årevis, og tilbyr jobben deres til lavtlønnete utlendinger. Ikke Færøyværing, som man skulle tro, men de billigste sjøfolkene som til enhver tid er tilgjengelige. I den forbindelse nytter det lite at den politiske ledelsen på Færøyene påstår at det færøyske flagget ikke er et bekvemmelighetsflagg. I våre øyne er det likestilt med både det liberiske og andre useriøse flaggstaters flagg.

Den kyniske tenkemåten vi ser blant enkelte norske redere er med på å legitimere holdninger, så vel som og praksis, dersom det ikke blir stoppet.

Den rød-grønne regjeringen sier at de er i mot sosial dumping, da må de straks gjøre noe med utflaggingsreglene. Hvis ikke er de med på å legalisere at lavtlønne og fattige sjøfolk beriker allerede skam rike maktfolk, maktfolk som ikke gir noe tilbake til andre enn seg selv.

Det er også et paradoks at vi som sjøfolk ikke er så pass enige at vi står sammen og sier at nok får være nok. Alle vet at om vi samler oss i et forbund som virkelig og beviselig arbeider for at vi skal ha norske redere og sjøfolk, trenger vi ikke frykte fremtiden. Slik det er nå er det noen som stjeler vår sikkerhet og utsiktene til trygge arbeidsplasser.

Men navnet skjemmer ingen, sa gubben da han ble kalt for tyv.

LRV



Foto: FFFS

Scandinavian Star saken- gjenåpning?

18.11.11 ble det avholdt et meget interessant og positivt møte på Riksadvokatens kontor i forbindelse med presentasjon av nye beviser og tilbakeholdte opplysninger i etterforskningen av Scandinavian Star saken.

AV TERJE BERGSVÅG

Først og fremst var det et konstruktivt og hyggelig møte. Riksadvokaten var både positiv og interessert, og vi fikk legge frem det vi hadde på hjertet. Vi fikk antagelig også overbevist Riksadvokaten om at chiefen på Scandinavian Star, og de andre medlemmene av det opprinnelige mannskapet om bord, ikke var så pliktoppfyllende som man skulle tro. Tvert i mot. Her snakker vi ikke om det norske og portugisiske mannskapet.

Den rollen som «teknisk konsulent» som

chiefen tilbød brannmannskapene, var antagelig bare et dekke for å kunne utføre sine diabolske handlinger. Totalskade skipet å få utbetalt forsikringen. Skipet var tross alt forsikret for 100 mill.kr mer enn det var kjøpt for, 1 uke tidligere. Chiefen fortalte brannmannskapene fra Gøteborg, som kom om bord for å hjelpe til med slukking, at dersom skuta fikk mer enn 10-12 graders slagside ville den kantre. Alle som har litt kunnskap om slike ting vet at dette bare er tull.

Maskinsjefen opplyste her, og fikk ukynlige brannfolk uten maritim erfaring til å tro, at det var fare for kantring ved 10 til 12 graders slagside. Det ble derfor bestemt at det var nødvendig å lense fartøyet, for å prøve å rette opp slagsiden. Da fikk brannfolkene beskjed om at slukkevannet måtte de stenges, fordi det ikke lot seg gjøre å operere begge systemer samtidig. Dette fikk han også brannfolkene til å tro.

I frykt for at skipet skulle kantre, ble derfor slukkevannet stengt av i 3 til 4

perioder på 30 til 45 minutters intervaller. Dette var en ny sabotasje fra chiefen sin side. Etter hver pause i slukkearbeidet, hadde brannen blusset opp igjen. Brannmester Brynfors beskriver dette som å rykke tilbake til rute en igjen, etter hver pause. Dette medførte forsinkelser i slukkearbeidet og unødvendige skader på fartøyet.

Chiefen er bl.a. nevnt en rekke ganger i Norges Offentlige Utredninger (NOU) rapporten, hvor han forklarer de sakkynlige, om hvordan ting henger sammen. Vi fortalte også om at det opprinnelige mannskapet hadde gjort forsøk med ballonger ombord, antagelig for å finne ut retning og hastighet på luftstrømmer i korridorer og trappehus. Dette var blitt gjort i tiden før skipet kom i brann, og i følge hovedetterforsker Øyvind Thorkildsen ble brannen en "reprise" av deres forsøk.

Samtaler med Thorkildsen har jeg heldigvis lagret på cd, da han dessverre har gått bort.

Vi tok også opp hvor uheldig det var at det ALDRI ble foretatt noen politiavhør av 2.maskinisten (filippinsk), som antagelig var den eneste som var ombord når brann nr. 4 startet. Han var i så fall den eneste som var ombord, da alle de 4 brannene startet.

Vi skal her huske hva chiefen sa, da han angivelig skal ha mottatt de 800.000.- (om det er kroner eller dollar vet vi ikke) «noe skal jeg dele med filippineren» Videre diskuterte vi hvor uheldig det kan ha vært at Sintef bare fikk mandat til å undersøke, fra brannstart og til kapteinen gikk fra borde. Det dreide seg om ca. 1,5 time, av et totalt brannforløp på ca. 36 timer. Da ble det jo umulig å få helheten i alle hendelsene.

Videre fortalte vi om hydraulikkkrøret som med stor kraft var blitt slitt ut fra skottet og dratt fra hverandre i en kobling, noe som medførte at ca. 400 liter hydraulikkolje ble pumpet ut og antent, i en korridor som var utbrent allerede ca. 11 timer tidligere. Dersom noen skulle hatt mulighet å skade hydraulikkkrøret, må det ha skjedd på samme tid som brannfolkene ble tvunget til å ta pauser i arbeidet, fordi slukkevannet da var avstengt lørdag formiddag mellom kl. 09.00. og 13.00. For i det tatt å kunne være i stand til å tømme hydraulikktanken, måtte man fysisk holde startknappen til pumpen inne.

Vi er også kjent med at 2 komplette røykdykker utstyr har vært benyttet, utstyr som tilhørte maskinrommet. Det er også bekreftet at det var chiefen og 2. maskinisten som har benyttet disse. De forklarer selv at, de fikk et oppdrag hvor de måtte hjelpe brannfolkene med "noe". Brannfolkene bekrefter at de aldri gav disse 2 noe oppdrag, hvor de behøvde slikt utstyr.

Vi mistenker at dersom dette har skjedd, så kan elektrikerer (en annen av det opprinnelige mannskapet) som befant seg på dekket ved svømmebassenget, holdt alle brannfolkene under oppsikt og observert hvor de var da de hadde felles pauser. På bilder vi har av han, henger en walkie talkie på hans venstre skulder.

Brannmester og skadestedsleder Brynfors sier at han ikke så chiefen noen gang etter han åpnet akterrampen ca. kl. 8.30 lørdag morgen. Han så han heller ikke etter ankomst Lysekil.



Foto: FFFS

2 maskinisten ble ifølge Brynfors aldri noensinne observert av han.

Vi viste også Riksadvokaten & co. bilder av døren som var surret i åpen stilling, i enden av korridoren fra resepsjonen og ut til fordekket. Da denne døren ble stående åpen, sørget den for store mengder med oksygen til brannen i området bak resepsjonen, noe som i sin tur førte til at de omkomne ble kremert. Restene av dem veide ikke stort mere enn 1 kilo, og det sier noe om hvilken temperatur det må ha vært i dette området.

Han fikk også se bilder av trappeavsatsen hvor det var plassert 3 skumgummimadrasser midt i trappen. Hver madrass tilsvarende ca. åtte liter diesel. Da brannen ble stoppet i trappen ble jo «bevisene» eller madrassene stående igjen. Kriminalteknikerne bekrefter at de områdene hvor brannen hadde herjet, skulle prioriteres. Første prioritet ble derfor funn av arnesteder, og hvordan brannene hadde utviklet seg.

Jeg ga Riksadvokaten 3 bilder som jeg mener beviser, at her har det vært profesjonelle brannstifere på ferde.

Vi tok også opp med Riksadvokaten underslaget av de tre siste sidene i maskindagboken. På spørsmål fra havari-kommisjonen, svarte chiefen at det var nødvendig å rive ut de tre siste sidene på grunn av at han skulle på land å kjøpe ny dagbok, og da måtte de få samme sort. Kan det være at de inneholdt noe som ikke tålte dagens lys? Kanskje det var beleilig at maskinkladden røk med i brann nr. fire?

Uansett var det strengt ulovlig å fjerne sider fra dekkets eller maskindagboken. Det er dokumentforfalskning. Den gang var også sidene i dagbøkene plomberte. Poliitiinspektør/påtaleleder ved Oslo politiet Nicolai Bjønnes sier i et brev til politimesteren i Oslo 15.11.2001:

Påstanden om at Sea Escape var reelle eiere og hadde økonomisk motiv for å stå bak brannen, var godt kjent for politiet i Oslo allerede i 1990.

Videre i samme brev fortsetter han:

Det er imidlertid på det rene at vi var sterkt skeptiske til Steihauser (chiefen) høsten 1990. Det var kjent den gang at han var en «lojal maskinsjef», og man var kjent med at han på et tidspunkt i 1990 fikk utbetalt et større pengebeløp kontant.

Det han unnlot å fortelle er at dette aldri hadde blitt etterforsket.

Overstående og rapporten vi overleverte gjør at vi er optimistiske og tror at Riksadvokatens positive holdning vi føre til at de skyldige i drapene på 159 mennesker (mer enn dobbelt så mange som ble drept under terrorangrepet 22. juli i år) blir tatt, og får sin velfortjente straff. Det at styrespakene på broen var blitt frakoblet, og om en rekke andre mistenkelige hendelser om bord, ble det ikke tid til å diskutere på møtet.

Nå har Riksadvokaten en alle tiders sjans til å gi overlevende og etterlatt århundredes julegave.

NSSR er ryggraden i norsk sjøsikkerhet

Dette skrev vi i forrige utgave av Dråpen, og det er ikke tatt fra eget hode men er et sitat fra Hovedredningsentralen. Nå sier John Findvik, kaptein på hurtigruteskipet m/s Nordlys, det samme.

”Nordlys”-kaptein takker Redningsselskapet.

-Det er en skandale at ikke Redningsselskapet får mer penger fra staten, sier kaptein John Findvik.

-Det er en skandale for Norge at ikke staten støtter Redningsselskapet mer enn de gjør. Redningsskøyene er så viktig at det burde ikke vært noen diskusjon engang, sier John Findvik som var kaptein på ”Nordlys” da det oppstod brann i maskinrommet den 15.september. To av mannskapet omkom.

- Redningsskøyta betyde utrolig mye for oss den dagen, de gjorde en kjempejobb. Det tok sju minutter fra vi varsla ifra til redningsskøyta hadde tatt om bord

sleper. Det hastet mye, da passasjerene måtte evakueres og ingen kunne gå inn i maskinrommet. Det kunne gått riktig ille om vi ikke hadde fått så rask hjelp. Takk for hjelp fra Redningsselskapet!”
27.09.2011

Les hele saken på RS sine sider:
<http://tinyurl.com/438ae3t>

Om ikke redningsskøyten RS 112 ”Emmy Dyvi” hadde vært i umiddelbar nærhet da hurtigruten m/s Nordlys begynte å brenne nå i høst, hadde konsekvensene blitt enda verre enn de ble! ”Emmy Dyvi” var hovedårsaken til at hurtigruten kom inn til kai, og at slukning og annet kunne starte. Det er ikke vanskelig å tenke seg hva som hadde skjedd om skipet hadde vært overlatt til seg selv.

FFFS har, sammen med mange andre, sett at NSSR har sin selvsagte og svært viktige plass på kysten. Når politikerne ikke ser det, kan det være at de ikke har den samme tilhørigheten som alle andre i Norge har til kysten? Selv om politikerne er analfabeter med hensyn til

kystberedskap, må det i rettferdighetens navn gå an å lytte til andre sin kunnskap. Politikerne på Stortinget er våre fremste tillitsvalgte, problemet med dem er at når de kommer inn på Tinget, glemmer de det. De oppfører seg mer som våre foresatte, og ser på oss, som kjenner kysten og værforholdene, som komplette tullinger. I stedet for å lytte er politikerne arrogante og avvisende, for ikke å avsløre sin egen uvitenhet.

På ettersommeren hadde vi statsråd i Bergen, kanskje hadde det vært en tanke å holde statsråd flere plasser langs kysten og i landet for øvrig, slik at de som tar bestemmelsene får se virkeligheten i hvittøyet. Tenke seg et statsråd en stormfull dag på Stadlandet, eller en fredag ved Hustadvika, Finnmarkskysten er heller ikke så verst sted. Da hadde de muligens begynt å skjønne hva vi snakker om. Det NSSR trenger er mye mer oppmerksomhet fra statssekretærene og som hvisker statsrådene «kloke råd» i øret.

LRV

Ministeren for kysten har ingen tro på sjøfolks kunnskaper

”Usikre på om båtane vil treffe holet:

Årsaka er ifølgje fiskeriministeren at dei er i tvil om båtane kjem seg gjennom tunnelen i dårleg vær. Spørsmålet om stengetid under svært dårlege vørtilhøve skal ikkje vere tilstrekkeleg svart på i utgreiingane som ligg føre . – Det har med å gjere om båtane faktisk treff holet, eller straumforhold eller bølgefjorhold, både utanfor og inni tunnelen, seier fiskeriministeren Lisbeth Berg-Hansen til NRK.no”

(http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_sogn_og_fjordane/1.7826642)

Slik vi oppfatter henne, avslører minister Lisbeth Berg-Hansen mer om seg selv, enn om sjøfolks kunnskaper.

Det Berg-Hansen viser i intervjuet, er rett og slett at hun ikke har peiling på hva hun snakker om. Hun har ikke den ringeste anelse om hva sjøfolk gjør, og hvorfor de gjør det. Man skulle ikke tro at damen har vokst opp ved kysten, og sett båter komme og gå hver eneste dag. Hun forstår tydeligvis ikke at det står noen til rors hver gang en båt legger til eller går fra kai. I tillegg til sin grunnleggende uvitenhet, driver damen med havbruksnæring, nemlig fiskeoppdrett. Aldri før har vi sett en mer malplassert minister. Berg-Hansen har ikke det fjerneste begrep om hva sjøfolk bedriver. Hun vet tydeligvis ikke at for å «få» de sertifikatene som skal til for å behandle større fartøy, må vi gå det flere år på skole. De som blant annet leverer fôr til oppdrettene hennes, de som frakter fisk til slakteriene og mye annet er erfarne sjøfolk, som vil være i stand til treffe hvilket hull det skulle være, inkludert et hull gjennom Stadlandet.

Tenk om samferdselsminister Kleppa skulle sagt det samme om bilførere; de treffer ikke hullet derfor er det ikke vits i å bygge vegtunneler? Da hadde Kleppa ikke blitt gammel som minister. Når kystministeren uttaler seg nedverdigen om sjøfolks dyktighet skjer det ingenting, det er jo tydeligvis ”bare” sjøfolk. Det er faktisk vanskelig å ta damen på alvor. Er hun virkelig så enfoldig? Har man blitt minister, må vi kunne forvente at vedkommende har minimumskunnskap om virksomhetsområdet til det departementet man skal bekle, og ikke komme som en novise inn på et område som er en totalt fremmed. Derfor har vi vanskelig for å tro på at damen mente det hun sa om at sjøfolk sikkert kom til å bomme på hullet. Det som ligger bak er ganske sikkert noe helt annet. Det kan se ut som om regjeringen ikke vil at tunnelen skal bygges. Hvorfor er vanskelig å si, men man har jo noen mistanker.

Kan det tenkes at det er penger i å utrede noe så spennende som en skipstunnel?

Den utredningen som nå ligger på beddingen er nummer 19 i rekken og vi mistenker at ingen av dem er gratis. Nå må vi slutte å bruke mer penger på utredninger. Den forrige utredningen konkluderte med at en skipstunnel ville koste 1,73 milliarder kroner, nå nærmer vi oss ganske sikker det samme beløpet bare i utredninger.

LRV

Lisbeth Berg-Hansen. Foto: Arbeiderpartiet.no



Norge har fått frist til 13. januar 2012 til å uttale seg om 62 års-saken

Som dere kan lese av brevet fra den Europeiske Sosialpakten (Europarådet), har den norske stat fått frist til 13. januar med å uttale seg om klagen FFFS har sendt til Sosialpakten.

Nå er det bare å håpe at Sosialpakten ser problemet for sjømenn som har passert 62 år. Hele det norske rettsvesenet har sagt sitt i sakens anledning. Nå er det opp til Direktoratet for menneskeretter å si sitt. Er de enige med oss kan vi legge denne langdryge saken bak oss. Det er på høy tid at sjøfolk får de samme rettigheter som andre borgere i dette landet har hatt i mange år.

Nå er det opp til juristene i Sosialpakten å si sitt. Høyesterett har besluttet at § 19 i Sjømannsloven skal bestemme om sjøfolk skal ha oppsigelsesvern eller ikke etter fylte 62 år.

Politikerne har i lang tid sagt at seniorenene i Norge må få lov til å arbeide lenger.

De har sågar gått aktivt inn og oppfordret eldre til å stå lenger i arbeid. Når Europarådet sier til oss at det er på høy tid at denne saken kommer opp, går vi også ut fra at de mener at vårt standpunkt er det rette. Om de etter den 13. januar 2012, gir FFFS medhold, basert på svaret som kommer fra den norske regjering, har staten Norge bare et valg.

Nemlig å følge rådet. Når FFFS arbeider så hardt og involverer så mange instanser for å heve aldersgrenser, er det ikke for å frata noen rettigheter, men det stikk motsatte; for å øke friheten for den enkelte. OM vi får medhold i vårt forlangenede om å fjerne 62 års aldersgrense til sjøs, er ikke det for å tvinge sjøfolk som ønsker å gå av til å stå lenger i arbeid.

Enhver sjømann skal få bestemme selv, også om de ønsker å stå lenger så må de ha lov til det. Men da skal de også ha oppsigelsesvern, de skal ikke være fritt vilt, slik som de er i dag.

Hvorfor skal det være en lov som sier at alle sjøfolk over en viss alder ikke er arbeidsføre? Vi har legekontroller for alle

sjøfolk som skal avdekke udyktighet. For de under 50 år er det kontroll annet hvert år, for de over 50 år er det så ofte som en gang i året. Sjømannslegene skal sjekke at alle som mønstrer ut er helsemessig kvalifisert til det. Slik det er i dag, har politikerne diagnostisert alle over 62 år som ikke arbeidsføre, uavhengig av sjømannslegenes konklusjoner.

Når man er 70 år må man ha legeattest for å beholde bilsertifikatet, og dette er noe de fleste ser på som rimelig og fornuftig. Det som ikke er rimelig og heller ikke fornuftig, er at når man er sjømann og passerer 62 år og blir sparket fra jobben som for eksempel bartender, kan man få jobb som bussjåfør på land. Man kan altså kjøre skolebuss på all slags føre til man er 70 år, og man kan søke om å få lov til å fortsette å kjøre til man er 75 år. Forstå det den som kan, man kan ikke skjenke i en drink etter at man har passert 62 år til sjøs, men man kan kjøre skolebuss til man er 75 år.

LRV



Julapresangar

Joda, eg har skrevet ønskelista. Det va vanskelig, for egentlig så ønske eg meg ingenting. Det eg har skrevet opp kunne eg lika godt stukket te byen og kjøpt sjøl, men så e det dette med pakkar og fest og "pappa òg må få". De siste åra far min levde så ønske han seg, kver jul, ull undertøy, for det va ein "nyttige ting" så han hadde brug for. Sjøl om han aldri gjekk ud. Då han døde fant me i garderobeskabet 14 sett med uåbna ull undertøy.

Det eg slide mest med e vissheden om at 3. juledag, då får me alt te halve pris. Ska eg liksom få kånå mi te å kjøba meg ein genser te 870 kroner, når eg vett at tri dagar seinare koste same genseren 435? Joda, me ska støtta handelsstanden, og julen har blitt halva årssomsetningå. Men e det ikkje dårligt gjort av handelstanden å halvera prisane rett itte me har gått ud av døra? Det e akkså de lure oss, rekke tunga te oss, seie "æda bæda" og "jysse så dumme kundane våre e". Eg føle meg dumme. Og lurte. Halve gleden med genseren forsvinne før eg tar han på meg, og kver gang eg treffe ein med lige genser så lure eg på ka tid den blei kjøpte. Va det full pris, eller halve? E han glupare enn meg?

Bøger. Eg lige bøger. Der e någe vakkert ved det å setta seg ner i lenestolen med ei flon-

kandes nye, tjukke bog. Bla roligt opp, og begynna lesingå seint, forsiktig og andektigt. I mars komme sama bogå i paperback, te 99 kroner, i stedet for 349. Då kunne ungane mine, så spleiste på bogå, spart 250 kroner, så de kunne kjøpt pizza for, og hatt seg ein fest. Og det e mølge enklare, lettare og greiare å dra med seg ei paperback på flyet, toget eller busen, enn ei tunge innbonden bog. Dessuden har du ikkje tid te å lesa bøger i julå, då e det fameliebesøg kver einaste dag. I påsken har du tid te å lesa.

Eg ser to muligheder. Enten kan me kjøba kler 3. juledag, bøger i mars, og gjømma alt isamen te neste jul. Då sleppe me alt julas-tresset, og me spare tusenlappar, så me kan betala strømregningen med. Denne ordningen vil kreva ein del planlegging, i tillegg te at du bør ver synske. Alternativet e at me flytte julaftå, og udvida dagen te to dagar. Då vil me få dobbelt feiring, for halve prisen av ein. Bedre tilbud ska du leida lenge itte. 1. julaftedag kan ver 28. desember, då me pakke opp haugavis med flotte og billige kler. 2. julaftedag e 21. mars, då me pakke opp sykt med kjeke og billige bøger så me kan kosa oss med i påsken.

Så kan me heller kalla julaftå for St. Hans, me har jo allerede rette temperaturen...



Leserbrev



Hvem er Grunnloven til for?

De senere årene har Grunnloven gjennomgått store forandringer. Selv om den er en overordnet lov, ser det ut til at Stortinget og Regjeringen ikke bryr seg stor om dette. Paragrafer er forandret og til og med slettet. Det heter i Grunnlovens § 97 at ingen lover med tilbakevirkende kraft kan vedtas. Allikevel er det nettopp dette som er skjedd med sjømannspensjonen, spesielt loven av 2001.

Hele paragrafen i Norges Lover som omhandler sjømannspensjonen er regelrett slettet. I den nye utgaven av Norges Lover er hele paragrafen borte.

Både mannen min og jeg har i 11 år arbeidet for at denne paragrafen skulle bestå, og at ingen endringer skulle foretas, til ingen nytte. Vi føler nå at det ikke er så mange muligheter igjen, og at vi kanskje må gi opp dette arbeidet, og at vi bare må godta endringene som er gjort. Dette gjør oss svært vondt da det er så mange som rammes av denne urettferdigheten. Tusener av sjøfolk har betalt inn til to pensjoner i hele deres yrkesaktive liv. og nå er alt de har betalt inn til sjømannspensjonen stjålet fra dem, og ikke nok med det; enkene og de etterlatte barna får ingen ting, ikke ett rødt øre!

Vi får ukentlig telefoner fra fortvilte sjøfolk og enker som ikke kan skjønne hvor pengene deres er blitt av. Hva med eien-

domsretten? Pengene som ble betalt inn er jo rettelig den enkelte sjømanns eiendom. Alle som dro til sjøs måtte skrive kontrakt, hyrekontrakt, med staten om å betale inn til sjømannspensjonen. Denne kontrakten ble overholdt av sjøfolkene som følte at denne pensjonen var en sikkerhet for seg og sine. Staten tok ikke fem øre for først å forandre den til fordel for yngre sjøfolk, men dette på bekostning av alle de som hadde betalt inn til sjømannspensjonen i mange, mange år, og deretter slette den.

Min mann og jeg har skrevet brev til alle partiledere i flere regjeringer, vi har skrevet brev til lederne i diverse utvalg, vi har vært i kontakt med Storting og Regjering, og ikke minst med fremstående politikere i forskjellige partier. En del av politikerne skjønner ikke hva vi snakker om, og gir tilbakemeldinger som bare er "svada".

Per Ove Width fra Fremskrittspartiet har prøvd å hjelpe oss med å fremme saken i Stortinget, men Fremskrittspartiet fikk ikke med seg flertallet i Stortinget. Vi er blitt lovet at debatten skulle føres i diverse dagsaviser, men dette er blitt stoppet i siste liten. Vi er blitt lovet at saken skulle debatteres i TV, men også dette er blitt stoppet i siste liten.

Tønsbergs Blad har skrevet om saken, og Døvle Larsen d.e. skrev et flott brev i avisen Øyene for et års tid siden

vedrørende sjømannspensjonen, men vi føler at denne saken er en varm potet som ingen tør å ta i. Jeg har vært i kontakt med The Guardian, og de var veldig interesserte til å begynne med, men plutselig ble det helt stille. Hvorfor? En professor, jeg ønsker ikke å offentliggjøre hans navn, mener at dette er et klart brudd på Grunnloven. Det er ikke lov å forandre en lov med tilbakevirkende kraft.

Hva skal vi med en grunnlov som ikke blir respektert av Regjeringen/Stortinget?

Hvorfor kan disse menneskene fortsette som de gjør uten å bli straffet, mens vi andre blir straffet for småting? Deres oppførsel gir signaler til resten av Norges befolkning.

I denne saken må det være bakmenn som er livredde for at saken om sjømannspensjonen skal komme frem i lyset. Hvorfor skjer det hver eneste gang vi blir lovet en offentlig debatt at saken blir trukket i siste liten? Til og med advokater er uvillige til å ta en offentlig debatt!

Nei, her er det mye grums!

**Vestskogen, 8. november 2011
Vivi Merete Jørnsen**



Til FFFS

Jeg har et spørsmål som jeg har tenkt lenge på, og det er de 25 kr som hver sjømann betaler inn på Utdanning og Utviklingsfondets konto hver måned hele året.

Vi hadde en diskusjon for en del år siden med DNMF om hva disse pengene ble brukt til, og fikk da vite, at det ble brukt til bl.a kursing av sine utvalgte medlemmer. Dette bør verifiseres.

Har som sjømann i snart 27 år lyst til å få vite noe mer om disse pengene. Som ikke medlem av DNMF har jeg vært med på å finansiere mange sånne hurrakurs for DNMF og kanskje for de 2 andre forbundene også. Kan tenke meg at de 3 forbundene har hatt mye glede av disse pengene, som sjøfolkene har betalt inn i alle disse årene.

Har spurt meg selv mange ganger når jeg ser på lønnslippen hva disse pengene går til. Det må da være en plikt for forbundene, overfor medlemmene, å sette spørsmålstegn ved hva disse pengene blir brukt til.

Kan huske at jeg begynte å betale inn på dette rundt 1974/75 da det var opp mot 50/60000 sjøfolk. Nå er vi vel rundt ca. 10/15000 norske sjøfolk og de betaler inn hver mnd. på denne kontoen. Det er vel ikke satt noe spørsmålstegn ved dette fra forbundene sin side, for de har nok hatt stor glede av disse pengene, tror jeg.

Har FFFS noen glede og nytte av disse pengene?

MVH
Medlemsnummer er 102377

Red. kommentar:

På ditt siste spørsmål, må vi bare svare som sant er; det har vi ikke.



Leserbrev

Utenlandsk bemanning av offshoreskip på norsk sokkel

Jeg har tidligere sendt mail til Norsk Sjøoffisersforbund, som jeg forøvrig (dessverre) selv står som medlem av, med spørsmål angående dette temaet. Jeg må si jeg er rimelig skuffet over eget forbund som ikke engang tar seg bryderiet med å besvare min henvendelse. En ting er fraværende engasjement og kampvilje for egne medlemmer og norske sjøfolk, en annen ting er fraværet av normal høflighet.

Jeg tar meg derfor friheten til å sende en mail til dere i FFFS. Etter hva jeg har lest i de forskjellige fagforeningsbladene kan det virke som det er noe mer "kampånd" i denne foreningen.

Jeg har observert at det i den senere tid har blitt mer og mer vanlig med utenlandsk bemannede fartøy på norsk sokkel. I alle fall har store deler av den norske bemanningen ombord blitt byttet ut med rimeligere utenlandsk bemanning. Det kan virke som CSV/MPSV og PSV'ene er spesielt rammet av denne utvanningen, og da er det vel bare et tidsspørsmål når vi hører utlendinger på radioen ombord på AHTS'ene også. Jeg vet at bl.a. Farstad Shipping har fartøy som er registrert på Isle of Man, driftes fra deres kontor i Aberdeen og opererer på fast kontrakt ut fra norske havner. Denne båten er bemannet

med kun 4 nordmenn, fra det norske kontoret, den øvrige besetningen står Farstad UK for. Av de seilende i Farstad UK er det pr. i dag litt over halvparten fra England/Skottland, den andre halvparten kommer fra Portugal og Øst-Europa. Trenden er at flere av britene slutter pga. misnøye med lønninger og sosiale ordninger, og andelen seilende fra andre lavkostland øker. Dette gir et bilde av hvilken vei utviklingen på norsk sektor er i ferd med å ta.

Det er ikke lenge siden vi kunne lese om Troms Offshore og deres bruk av utenlandsk bemanning, eller DOF som flagget ut flere av sine båter og erstattet norske sjøfolk med utlendinger. Disse rederiene er ikke de eneste som opererer med såkalt blandet besetning. Er dette en "snikinnføring" av utenlandsk arbeidskraft på norsk sokkel?

Hvordan stiller regelverket seg til å godkjenne en "utenlandsk bemannet" båt på kontrakt i norsk farvann?

Burde ikke forbundene virkelig gjøre en innsats her for å bevare norsk bemannede offshorefartøy, bevare norske arbeidsplasser og ta vare på den norske maritime kompetansen vi har på dette feltet? Gjør vi ikke noe for å stoppe den pågående utviklingen vil viktig spesi-

alkompetanse forsvinne ut og vi kan til slutt ende opp som de har gjort på britisk sektor, hvor en stor andel av offshoreflåten er utenlandsk. Dette vil i så fall være svært uheldig for opprettholdelsen av norske arbeidsplasser. Dette gir god grunn for bekymring for fremtiden for norske sjøfolk som jobber offshore. Vil det gå samme veien med offshorefartøyene som det har gjort med all annen norsk skipsfart, med unntak av ferjetrafikken?

I samtale med kollegaer i eget og andre rederier opplever jeg at mange er sterk bekymret for utviklingen og stiller spørsmål ved regelverket, og ikke minst, fraværet av kampånd fra fagforeningene. Sammenligner vi ordningene vi seilende har med de som jobber på riggene, kommer det tydelig frem hvilke fagorganisasjoner som står på for sine medlemmer og hvem som sitter i rederinæringens lommer. En oljerigg gjør liten nytte uten offshorefartøyer!

Håper FFFS i motsetning til NSF og de andre to, ser nødvendigheten av å sette fokus på dette temaet, og ønsker å gjøre noe for å bevare den norske sjømann.

**Med hilsen
Overstyrmann**

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

Fra 7 til 19 ulykker på bare fem år

Fergerederiene hevder at vi har nok mannskaper, men tallene sier noe ganske annet. Antallet ferger som kolliderer med kaier eller går på grunn er tredoblet på fem år.

I flere år har FFFS tatt opp bemannings-situasjonen på fergene, men ingen ser ut til å bry seg. Er det fordi enkelte ikke vil høre sannheten? Er det derfor ingenting skjer?

Vi trenger ikke flere hendelser der mennesker risikerer å bli skadet, eller enda verre, drept, på grunn av pengebegjær og ansvarsfraskrivelse.

Når enkelte, blant andre NSOF, sier at

hovedproblemet er anbudssituasjonen, mener vi at de tar feil. FFFS mener at det er unnfallenhet i Sjøfartsdirektoratet som er årsaken til den høye skadestatistikken. Hadde direktoratet tatt tak i den dystre situasjonen, som de selv beskriver og dokumenterer, hadde fergene blitt sikrere med en gang. Hovedårsaken til ulykkene er at det er for få mannskaper om bord på fergene. Det hjelper lite med all verdens flotte instrumenter om det ikke er folk ombord til å betjene dem. Når FFFS hevder at det er for lite mannskaper om bord, baserer vi oss på rapportering fra mannskapene som lever i en situasjon med avmakt hver dag. Vi får oftere og oftere inn bekymringsmeldinger fra fergemannskaper om at de er overarbeidet, de klarer ikke selge billetter til alle før fergen er fremme, de får ikke tid til å hjelpe om det er nødvendig. Men det alvorligste er at de hevder at de i en nødsituasjon ikke ville vært i stand

til å yte den assistansen de er pålagt av direktoratet.

Mannskapet på fergene skal være skadestedsledere, førstehjelpere, brannslukkere, evakueringsledere og mye, mye annet. Det er ikke menneskelig mulig å utføre alle disse oppgavene. Det som trengs er flere mannskaper som må dele på oppgavene.

Hvor mange flere ulykker må til, før Sjøfartsdepartementet tar ansvar, og sier at nå må rederiene slutte å drive rov på mannskapene, og justere opp sikkerhetsbemanningen?

På nytt kan man lese saken om fergeulykker, på denne linken: http://nrk.no/nyheter/distrikt/more_og_romsdal/1.7832857

LRV



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

FOSEN

Nettolønnsordning – forslag til Stortinget

Følgende forslag ble til vår glede spilt inn til Stortinget 19. oktober:

”forslag:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk.

19. oktober 2011

Dokument 8:9 S (2011–2012) (Midlertidig)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk.

Dokument 8:9 S (2011–2012)”

Forslagstillerne begrunner forslaget med at det må være forutsigbarhet i den norske skipsfartspolitikken, og det er vi veldig enig i. Skipsfarten er, som forslagstillerne ganske riktig sier, uhyre viktig for Norge. Bakgrunnen for forslaget er dette:

Forslagsstillerne mener det er på tide å skape ro rundt sjøfolks rammebetingelser for å sikre fortsatt rekruttering til yrket. Den norske ordningen må gjøres like god som det Norges naboland har, og særnorske begrensninger, slik som inntektstaket som har blitt innført, må oppheves. For å skape nødvendig forutsigbarhet mener

forslagsstillerne at en fullverdig nettolønnsordning må lovfestes.

Les hele forslaget her:

<http://tinyurl.com/6xfudr4>

FFFS mener at vi må gå enda lengre enn det som ligger i forslaget, og la nettolønnsordningen gjelde i alle fartsområder i både NIS og NOR. Hvorfor ikke ta med fiske- og fergeflåten i samme slengen?

Skal vi ha mulighet for å utdanne fremtidens sjøfolk, må ikke fiskerne utelukkes.

LRV

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®



Folk ved kysten frykter for sikkerheten

- dersom Redningsselskapet må svekke beredskapen, noe som kan bli resultatet av skuffende bevilgninger gjennom statsbudsjettet

Liv Govasli: liv.govasli@nrk.no

Folk i Rørvik frykter for sikkerheten langs kysten hvis Redningsselskapet må kutte i beredskapen.

– Jeg synes de burde fått like mye penger som de fikk tidligere, eller kanskje øket på.

– Vi bor på et sted som har opprørt hav.

– Det vil bli dårligere sikkerhet langs kysten. Det synes jeg ikke noe om. Vi bor på kysten og jobber på kysten.

– Da kan de ikke alltid være på plass og rykke ut når det skjer noe.

Dette sier folk i kystbyen Rørvik i Nord-Trøndelag. De liker dårlig at Redningsselskapet ikke fikk innfridd sine behov gjennom statsbudsjettet for neste år.

– Vi er nødt til å redusere beredskapen, sier redningsselskapet.

Redningsselskapet får 44 millioner kroner over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett for neste år.

Det er mindre enn det de fikk i 2005, og 30 millioner kroner mindre enn det de hadde håpet på.

– Vi har jobbet veldig hardt for å få et tilskudd over statsbudsjettet på samme nivå som tidligere på 2000-tallet. Hvis vi ikke får det, er vi nødt til å redusere beredskapen. Vi er ikke i stand til å fortsette på samme nivå som i dag med den økonomiske situasjonen vår, sier generalsekretær Øyvind Stene til NRK.

Vet ikke hvordan de skal gjøre kuttene. Redningsselskapet har 25 fast bemannede redningsskøyter langs kysten, og i tillegg 17 frivillige sjøredningskorps.

– Vi har ikke tatt stilling til hvordan vi skal redusere beredskapen, men det vil gå ut over denne aktiviteten.

Folk langs kysten er redd for konsekvensene av at Redningsselskapet får mindre penger enn de trenger for å opprettholde beredskapen.

Nesten hver dag har de utrykninger. De blir ikke tatt seriøst nok av myndighetene.

– Det vil bli dårligere sikkerhet langs kysten. Det synes jeg ikke noe om. Vi bor på kysten og jobber på kysten.

Kystens folk er fortvilet over at redningsselskapet ikke ble tilgodesett med mer midler i statsbudsjettet, og det med god grunn. At det selskapet som ligger i norgestoppen når det gjelder å redde liv og verdier i Norge, ikke får tilført tilstrekkelig med midler til sikker drift, er ikke noe annet enn skammelig.

LRV

Les hele saken på:
<http://tinyurl.com/6scwxr7>



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 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.





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

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

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

Kryssord



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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|--------|------|---------|------|-------|-------|---------|--------|
| | | | | SLIK | TONE | INT. | SOE | INIT. | BLOE | VERKTØY | SAMT | RADON | VESKE | LUBANON | FISKER |
| | | | | MA | FØRK | BY | MAN | KJØTT | | | | | | | |
| MBY | RUSTET | NUMERO | ÅRS | LEDD | UKJENT | ESTLAND | INDIUM | ERILUM | | | | | | | |
| TREGG | BELASTET | PÅLEGG | SNOCK | | | | | | | | | | | | |
| STØEN | NAVN | MÅL | SKITEN | KOROLUO | FUGL | VINNET | | | | | | | | | |
| TONE | FOT | SUPPE | SMILE | PLATINA | DRICK | | | | | | | | | | |
| NEDBØR | NEVE | MISTES | NA | | | | | | | | | | | | |
| HARD | FUGLEN | AL | KJTEGN | KLØ | RIDDER | | | | | | | | | | |
| ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | FØRK | | | | | | | | | |
| TONE | FOT | SUPPE | SMILE | PLATINA | DRICK | | | | | | | | | | |
| ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | ÅSEN | | | | | | | | | |

Riktig svar sendes innen 01.03.12 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2011: Kjersti G. Johansen, Trysil. Stein S. Johansen, Trysil
 Sonja Sundsbak, Ulset

NAVN: _____

ADRESSE: _____

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
 Godt nytt år*



Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



Navn:.....
Postadresse:.....
Postnummer:.....
Sted:.....
Fødselsdato:.....
Telefonnummer:.....
Mobiltelefonnummer:.....
E-Mail:.....
Skipets navn:.....
Rederiets navn:.....
Stilling om bord:.....
Vervet av:

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

Innmelding i henhold til **Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.**

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

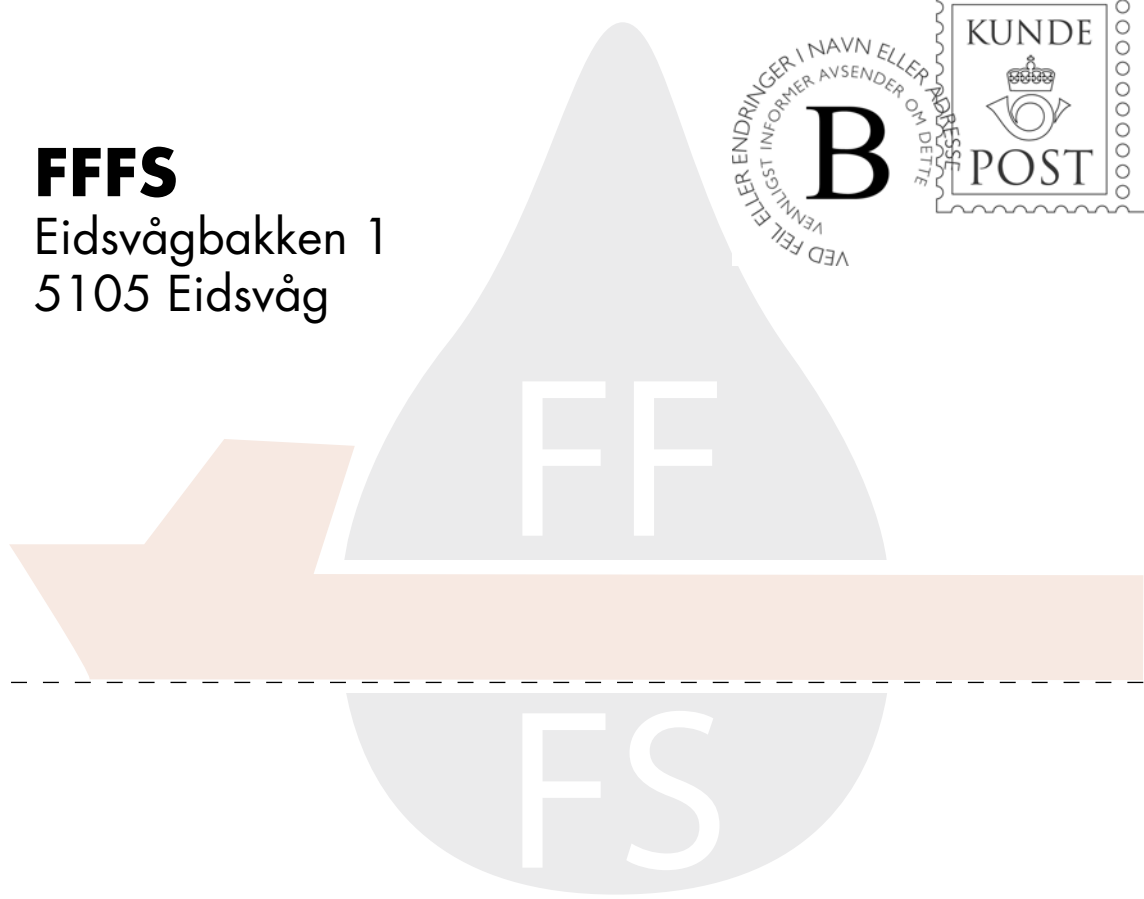
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

Våren 2012 flytter Nosefo Bergen inn i Norges mest moderne sikkerhets og beredskapssenter på Bontelabo. Lokalene ligger sentralt i sjøkanten nord for Bergenhus Festning, en perfekt beliggenhet med gangavstand til et utvalg hoteller, Bryggen, Fløibanen og Fisketorget.

Her får vi en stor brannhall, innendørs basseng med Helikopterevakuering (HUET), eget vind- og bølgeanlegg og gode fasiliteter for realistiske øvelser.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (OLF), maritimt (STCW) og landbasert industrivern (NSO). I tillegg setter vi opp kurs etter behov hos våre kunder.

Nosefo – for sikkerhets skyld!

Se mer på www.nosefo.no



**Norsk Senter for
Offshoreutdanning**