



DRÅPEN

NR. 1 • 2008 • 7. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**The Human
Factor**

**FFFS har inngått
sin første avtale**

**Lyver LO sjefen for
åpen skjerm?**

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

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





INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • 30. mars 2008



Supertankere side 8



Nye oppdagelser på Merkur side 12



Skohorn side 23



Lyver LO sjefen for åpen skjerm? side 38

nr. 1, 30. mars 2008 - 7. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
foto: Stril Pioner, Møgster Shipping

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Leder	side	4
The Human Factor	side	5
Atles kommentarer	side	6
FFFS har inngått sin første avtale	side	7
Supertankere - da havets stålkjemper kom	side	8-10
Hvorfor jeg ikke melder meg inn i FFFS	side	11
Nye oppdagelser på Merkur	side	12-13
Noen spørsmål stilt stortingspolitikere	side	14
Parkering på Sola	side	15
Hvem er det politikerne arbeider for?	side	16
Er bemanningen kommet alt for langt ned...	side	17
Atter en gang; Arbeidsmiljøloven	side	18
Lyver LO sjefen Roar Flåten for åpen skjerm?	side	19
Alder ingen hindring	side	20-21
Sjømannsloven §19	side	22
Loddet er kastet, det er nå eller aldri	side	27
Knut i Dråpen	side	28-31
Leserbrev	side	32-41
Kryssord	side	44

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

FS

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Først vil vi ønske alle nye medlemmer velkommen. Vi har nå blitt mer enn 1350 i medlemsnummer.

FFFS første avtale er nå i havn. Den er mellom BNR og oss. Dette er den første men ganske sikkert ikke den siste avtalen.

Vi har nå vært i Lagmannsretten (27.03.08), i forbindelse med saken mot NSF og tvangspraksisen de har med medlemmer i NIS-registret. Dommen har vi ikke fått enda, men vi blir ikke forundret om den går i mot oss denne gangen også. Det tar vi ikke så tungt, og dersom det er utfallet vil vi anke videre til Høyesterett. Hjelper heller ikke det, vet vi at vi vinner i Strasbourg. Vi har per i dag fire dommer avsagt i den Europeiske Menneskerettsdomstolen (EMD) som sier at ordningen som de tre andre forbundene praktiserer er ulovlig. Husk at EMDs lover har forrang fremfor norske lover.

Det blir kanskje også en annen retts sak, i forbindelse med oppsigelsen av to av våre medlemmer i et fergereferi. Våre to medlemmer er oppsagt utelukkende på grunn av at de har passert 62 år. Loven tolker dette som diskriminering og det er da også usaklig grunnlag for oppsigelse. Vi har fortalt rederiet hva vi mener og nå er det opp til dem. Fastholder de sitt standpunkt blir det politianmeldelse. Se betenkningen til Marius Reikerås lenger bak i bladet.

Videre har vi nå fått et samarbeid med en pensjonert og dedikert sjømann/forfatter John Omark, tidligere elektriker, som har et interessant syn på organiseringen av forskjellige etater og deres behandling av makten. Hans første innlegg kan du lese om i dette nummeret av Dråpen.

Som alle seilende har lagt merke til, er det problemer med å skaffe nye sjøfolk til næringen. Dette må det gjøres noe med. FFFS har ingen tro på at det er utflagging eller registerendring som må til. Vi tror at vi må stå sammen og fortelle politikerne hva som må til. Det viktigste slik vi ser det, er rammebetingelser som tåler sammenligning med de beste i Europa. Videre må rammebetingelsene være så langsiktige at det blir interessant for næringen å drive butikk i Norge. Samtidig må næringen selv være innstilt på å oppgradere sjøfolkenes status.

Vi vet av erfaring at dette ikke har vært et prioritert område for de andre tre forbundene. Vi vet at de ønsker registerendring, utvidelse av NIS-registrets virkefelt og at de har formidlet dette til Stortingets næringskomite. De vet at utenlandske medlemmer gir klingende mynt i kassen.

Utlendingene tør i liten grad å stille krav til ledelsen i de forskjellige forbund. Med andre ord, god forretning og ingen problemer. Erik Brattvoll, tidligere leder i NSF, har under ed sagt at NSF alene tar inn ca. 28-30 millioner kroner i året slik ordningen med NIS-registret er i dag.

FFFS har som målsetning at seilende skal behandles på samme måte som andre arbeidstakere, som er ivaretatt av Arbeidsmiljøloven. Dette betyr i klartekst at seilingsperiodene må ned og at fritiden må utvides. Les artikkel lenger bak i bladet.

Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en riktig god vår.

Leif R. Vervik

The Human Factor

Sikkerhet og mennesker. Er det et spørsmål om bemanning?

Sikkerheten i sjøfartsindustrien er i fare. Sjøfartsdirektoratet gir uttrykk for bekymring i en artikkel i Aftenposten 22. desember i fjor hvor man ser at antallet ulykker øker.

Vi trener mennesker i å operere maskiner, vi utvikler teknologi for å gjøre jobben enklere og vi lager omfattende regelverk for at arbeidsforholdene skal bli sikrere. Med et slikt fokus på teknologi og kompetanse er det et paradoks at ulykkene øker.

Det er en stor misforståelse at når fartøy blir mer avansert og får bedre hjelpemidler så kan man redusere bemanningen uten at sikkerheten påvirkes. Det er en farlig misforståelse og jeg er redd for at dette er noe av årsaken til de dystre tallene vi nå ser.

Sjøfartsdirektoratet har gjort undersøkelser som viser at menneskelige faktorer er direkte eller indirekte skyld i et stort flertall av ulykkene. Det at mennesker svikter er en konsekvens ikke en årsak. Det er ikke noe ukjent fenomen at når man blir satt til å arbeide på nattestid så fungerer vi mennesker ikke optimalt, for å si det pent.

Av årsaker som er basert på økonomiske vurderinger eller at man ønsker å skåne folk fra å arbeide om natten så blir bemanningen redusert når man i

realiteten burde øke den. Det at mannskaper gjør feilvurderinger og sovner på jobben vitner om et system som ikke tar hensyn til de begrensningene vi har. Under slike forhold vil faren for ulykker øke uansett hvor avanserte hjelpemidler man måtte ha.

Når vi som mennesker blir satt til å overvåke systemer i stedet for å operere dem reduseres vi til monitører hvilket er noe av det vi mennesker eger oss dårligst til. Når man i tillegg blir satt til å være monitor på natten med minimum crew ombord, i et fartøy med mye automatiserte system så er det ikke bare sannsynlig at det kommer til å gå galt, det er bare et spørsmål om tid. En slik disponering av besetninger er et klart tegn på at man ikke har tatt innover seg hvilken risiko som ligger i de menneskelige begrensningene.

Vi mennesker er enten den største trusselen til at ting går galt, eller den viktigste resursen når problemer skal løses. Når et fartøy skal bemannes må dette gjøres i forhold til risiko og da må vi mennesker inngå i den vurderingen. Da tenker jeg først og fremst at vurderingen må gjøres på bakgrunn av de begrensningene vi har, og ikke hvordan ansvaret juridisk sett, er definert blant offiserene og besetningen for øvrig, eller minimumskravet til bemanning.



Artikkelforfatter Tor H. Krogstad

I prinsipp kan man si at menneskelige faktorer er "skyld" i alle ulykker. Mennesker har tross alt vært involvert i samtlige prosesser fra tegnebrettet til å operere på broa. Vi må være mer konkret i forhold til hvordan sikkerheten skal forbedres ved å ta i bruk den menneskelige faktor. Dette er et komplisert felt og det byr på store utfordringer å implementere dette i trening, men det er imperativt at det blir gjort.

Man kan skylde på kapteinen så mye man vil, uten at det vil ha noen som helst effekt. Man får en "syndebukk", men ingen forbedring som bidrar til økt sikkerhet. Man kan stole blindt på teknologi og skjære bemanningen ned til "beinet" og gjøre sikkerheten verre.

Man trenger ikke ta hensyn til menneskelig faktor når man lager trening, fordi det ikke er et krav. Da må man heller ikke forvente at antall ulykker kommer til å gå ned, men vil fortsette å øke.

Tor H. Krogstad

FFFS tar de seilende på alvor
info@fffs.no – www.fffs.no

Atles kommentarer



Diverse betraktninger

Helsevesenet: Man sier så flott; at man vil gjøre mer for at folk skal gå kortest mulig sykemeldt og å legge ting til rette for at man skal komme tilbake i arbeid så fort som råd. Fine ord, jeg kunne ikke vært mer enig.

Det er bare det at da må praksis følge teori.

I mitt tilfelle fikk jeg såkalt artroskopisk undersøkelse av et kne, i månedsskifte oktober/november, og fikk konstatert at det var stor slitasje på kneleddet, det eneste som ville nytte, var å skifte kneleddet. Men de ville anbefale meg å vente med det, til smertene ble så store at jeg ikke klarte å fungere lenger.

Vel, smertene mine var på den tiden så store, og bedre ble det ikke etter inngrepet, derfor jeg ba om profesjonell hjelp til gjenopptrening av kneet. Å nei da, det greidde jeg fint selv, sa de. Så jeg ble sittende i to mnd. "å dingle" med benet, noe jeg fikk beskjed om, men kneet ble selvsagt ikke noe bedre.

I januar tok jeg kontakt med sjømannslegen, og fortalte historien. Da hadde jeg vært i kontakt med legen som tok artroskopi på meg, og bedt om at kneet skulle bli skiftet.

Dette ville han imidlertid sterkt fraråde, for han mente jeg er alt for ung til å skifte kne! (Samme mann som tidligere sa at det eneste som ville hjelpe var å skifte kne!!! Selv om han også sa at jeg burde vente til det ble uutholdelig). Vel, det var uutholdelig, jeg anså ikke meg selv for å være "sjødyktig, med de knesmertene jeg hadde.

Vel, sjømannslegen sa at selvfølgelig måtte jeg få fysikalsk behandling/trening for å styrke opp igjen vevet/senene som er rundt kneet, samt muskulaturen som har blitt mye svakere enn det andre benet. Grunnen er at jeg spart dette benet i lang tid, belastning har blitt lagt på det andre. Så han skrev ut anvisning til fysioterapeut.

Fysioterapeuten jeg kom til fikk høre historien og undersøkte meg, han sa at uten å gi en 100 % garanti, trodde han at han skulle få meg helt smertefri!!! Han hadde vært borti flere lignende tilfeller. (Det er da man begynner å føle "forbannelsens adrenalin" koke i blodet!!!

Her hadde jeg gått i to mnd. nytteløst sykemeldt og ikke vært i stand til å reise på sjøen og utføre det jeg allerhelst vil, nemlig utføre mitt arbeid som maskinsjef!!! Fy F...).

Nå har jeg vært til behandling to ganger pr uke i en og en halv mnd. og nå går jeg på fjellet hver dag. Og knesmertene er bortimot vekk. Det eneste som mangler er noe av styrken i muskulaturen.

Nå friskmeldte jeg meg selv, jeg ville ut igjen, jeg fortsetter de tilrettelagte øvelsene mine, fra fysioterapeuten om bord. Fysioterapeuten godkjente opplegget, så lenge jeg lovet å gjøre øvelsene (og ikke overdrive belastningene på benet).

Vel dette ble en lang og kjedelig "sykejournal", men jeg mener at hvis noen kommer ut for lignende saker, må man ikke gi seg på det, hvis man mener at man ikke får det man skal ha. (Jeg har aversjon mot ordet "rettighet", da det sjelden blir tatt i samme sammenheng som plikt).

Nettolønnsordning og driftsbetingelser for rederiene:

Jeg så eller hørte for en tid tilbake at noen (politikere/byråkrater) mente nettolønns-

ordningen er for dyr for (den fattige) staten Norge. Jeg henvendte meg til Stortinget for å høre hva som foregår om denne saken, men jeg fikk ikke svar før etter purring. Da fikk jeg til svar at dette er ting som blir behandlet i forbindelse med budsjettbehandlingen. Ingenting annet.

Vel, skal vi få enda en kamp om dette nå? (Etter at FFFS greide å true et parti til å stemme for ordningen i 2003? Jeg sier true, vi sa at hvis de ikke ville bli med på nettolønnsordning, ville vi legge det fram, helst med store overskrifter, i alle landets aviser. Dette partiet ville bli direkte ansvarlig for at bortimot 100 000 arbeidsplasser ble lagt ned langs kysten, om de ikke var med. Da snudde de og stemte for).

Dagen etter sto Maskinistforbundets generalsekretær, Arnljot Muren fram i pressen, der han klemte på Kristin Halvorsen så det var til å bli kvalm av og proklamerte at nå ville han konvertere fra AP til SV. Og det gjorde han.

Jeg så det programmet på NRK om rederienes såkalte "skattegjeld". Det er da for pokker ingen gjeld, så lenge de har betalt det som til enhver tid har vært regelverket.

Nå har et parti i regjeringen som ikke synes de har fått nok gjennomslag for sin politikk (noe jeg ikke er enig i, de har tvert imot fått for mye gjennomslag) fått ferten av "rederiblod" igjen. Det var rett og slett "bespyelig" å se Muren fra DNMF si seg helt enig i dette uhorste røveriet av rederienes egenkapital som skulle brukes til videreutvikling av rederiene.

Vel, dette var noen betraktninger om et par ting, det kunne vært tatt opp mange flere ting, men dette får holde for denne gang.

Med vennlig påskehilsen Atle Rusten

FFFS har inngått sin første avtale

Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) og Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS), har inngått samarbeidsavtale.

12.02.08 ble det på kontoret til BNR inngått en samarbeidsavtale mellom de to parter, BNR- FFFS. Som dere kan lese i avtalen har begge parter forpliktet seg til å arbeide for de ansatte og næringens beste. Slik FFFS ser det, er det en fordel å inngå lokale avtaler slik at vi får et ord med i laget. Vi vet at det er flere rederier, som har ønske om å gjøre det samme som BNR har nå gjort. I så måte er BNR en døråpner for andre. Hva andre rederier angår; våre dører er åpne og vi er villige til å diskutere avtaler også med dere.

Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) og FFFS har inngått avtale. Dette medfører at alle som før har gått på andre forbunds tariffen, har fått ca 500 kroner mer i mnd i hyre.

Dette medfører at FFFS nå er en avtalepart. Dette er den første, men ikke den siste avtalen vi kommer til å inngå. Dette letter også det arbeidet vi driver, folk ser at det nytter å stå på. Som alle vet tar ting tid, men er vi tålmodige og ikke gir opp, skjer det vi ønsker.

Mange ganger er vi blitt fortalt at det vi ønsker ikke lar seg gjennomføre, nå er det motbevist. Det lar seg gjøre. Dette er noe som så mange har vært opptatt av, og har etter hvert begynt å miste troen på at vi skulle få til, men som dere ser, er det nå i orden.

Fra nå av blir alle som ansettes i BNR ansatt i henhold til avtale mellom BNR og FFFS. Nå er det bare å fortsette med det arbeidet vi har startet, og de andre vil komme etter hvert. Er vi heldig blir det den rene Domino effekten av dette. Vi vet fra før at flere rederier ønsker å inngå avtale med oss. Nå, når den første avtalen er blitt virkelighet, håper vi at det er en pådriver for de andre rederiene til å ta et initiativ overfor oss.

Når vi skriver at de som mønstrer i BNR, i snitt vil få ca kr. 500 mer i måneden, er ikke det, det viktigste for oss. Det viktigste er at vi blir tatt på alvor og at det vi har å bidra med er viktig for arbeidsgivere også. At de ansatte blir tatt på alvor, at de har noen som lytter til dem, at de har tilgang på advokat om det skulle bli nødvendig, at

mannskapene ikke bare er en utgift, men blir sett på som en ressurs. At de er en viktig del av hele det maskineriet som må til for å drive et rederi.

I tillegg til det dere kan lese av avtalen, er det også utarbeidet nye tariffen for de ansatte.



Bergen, 12.02.08

Avtale mellom Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) og Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS).

FFFS forplikter seg til å følge alle norske og internasjonale lover, hva mannskap og rederidrift gjelder.

FFFS vil arbeide for at Arbeidsmiljøloven innføres til sjøs, videre vil vi bestrebe oss på å få sentrale politikere til å forstå hva næringen trenger av rammevilkår.

FFFS vil også arbeide for at alle seilende i alle fartsområder skal bli omfattet av nettolønnsordningen.

FFFS har ingen betenkeligheter med til hensyn til at BNR inngår lokale betingelser for noen av sine ansatte. De som ikke blir ansatte på egne avtaler, men som følger tariffavtaler, skal i følge avtale med FFFS, ha kr. 500.- mer per måned enn det andre forbunds tariffen tilsier.

For FFFS

Leif R. Vervik
Formann

For BNR

Trygve Tønnesen
Adm. Dir.



FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

TULLERODILLERENNING 18
5004 BERGEN

TELEFON: 55 96 23 80
TELEFAK: 55 96 23 83

MOBIL: 908 87 071
416 56 292

E-POST: info@fffs.no
INTERNETT: www.ffffs.no

KUNST: 9523 65 11254
ORG.NR.: 982 818 354

- FFFS TAR SJØFOLK PÅ ALVOR -

Supertankere!

Da havets stålkjemper kom

Skipet het Gluckauf. Året var 1886. Denne dampdrevne representanten for de tidligste tankskipene var ikke på mer enn 3000 dødvekttonn (dvt). Det var nok mennesker den gang som forstod at en stadig større del av verdens handelsflåte i fremtiden ville beskjeftige seg med oljetransport. Disse menneskene kunne nok også forestille seg at størrelsen på tankskipene bare ville øke i tiårene som lå forut.

Men hva ville de ha tenkt dersom de hadde vært i stand til å se 85 år fremover i tid? Hva om de hadde blitt gitt en tilskuerplass der ute på det åpne hav, for bare å se på mens tankskip 100 ganger Gluckaufs størrelse holdt stø kurs gjennom vindkast og bølger? Disse heldige vitnene ville i så fall ha sett noe som hadde overgått alt hva 1880-tallets men-

nesker kunne ha forestilt seg, selv i deres villeste fantasier.

Du trengte ikke å være hentet ut av en fjern fortid for å la deg overvelde av synet av en supertanker. Slike syn gjorde et veldig inntrykk på nok av mennesker, og gjorde sitt til at drømmen om stadig større tankere ble holdt i live.

Den dramatiske økningen i råoljeproduksjonen i etterkrigstiden, spesielt i Midt-Østen, åpnet for nye og store behov for sjøveis oljetransport. Her kom oljetankerne inn. De første store størrelsessprangene fant sted på 1950-tallet: I 1953 var verdens største oljetanker på 45 000 dvt, men innen tiårets utgang hadde de første tankerne på over 100 000 dvt kommet i fart. 100 000-tonnerne skulle det bare bli flere av i årene som fulgte. I 1965 var det blitt 44 av dem. Gradvis, men raskt gjorde supertankernes tidsalder sitt inntog.

Men det var ikke bare tankernes nye størrelser som representerte noe nytt. Også deres profil gjennomgikk en radikal forandring i denne perioden. Det karakteristiske kjennetegnet til 1940-



Foto: Sea Force – www.frontline.bm

og 1950-tallets oljetankere var deres to overbygg henholdsvis midtskips og akter: Midtskips befant kommandobroen og dekksoffiserslugarene seg, mens aktere overbygg huset kvarterene til maskinistene og resten av mannskapet, samt skipets bekvemmeligheter.

I 1959 dukket det opp tankskip med den fremtoningen som vi i dag kjenner dem igjen ved: Styrehuset, kommandobroen og dekksoffiserenes lugarer ble plassert helt akter på disse skipene, slik at de nå bare hadde et eneste overbygg. Skipets øvrige dekk var flatt. Men dette var en fornuftig forandring, for denne nye formen på tankskipene medførte lavere byggekostnader og driftsutgifter. Utformingen var også mer funksjonell, samtidig som det ikke ble gått på akkord med sikkerheten, påliteligheten og yteevnen. Det lå også en logikk bak byggingen av stadig større tankskip, for det var tross alt mer innbringene å la et 100 000-tonns tankskip frakte olje mellom to havner, enn å overlate samme transportoppdrag til to 50 000-tonnere.

Allerede på midten av 1950-tallet hadde "supertankere" vært et begrep, men da handlet det om tankskip på 50 000-70 000 dvt. Da det kom planer på slutten av 1950-tallet om å bygge skip på over 100 000 dvt, snakket de om "mamutter". Tankere på 130 000 dvt ble bygget på begynnelsen av 1960-tallet og beskrevet som "giganter". På midten av 1960-tallet ble det gjort bestillinger på tankskip i størrelsesordenen 175 000 dvt, men senere økt til 210 000 dvt. Disse fikk betegnelsen VLCC eller Very Large Crude Carrier.

Ved sin ferdigstillelse i 1966, fikk den japanske Idemitsu Maru på 213 000 dvt æren av å bli verdens første VLCCer. Denne hadde riktignok overbygg både midtskips og akter, et trekk som allerede virket gammeldags. Men det strømlinjeformede utseendet var regelen for de tankskip i VLCC-størrelsen som nå fulgte i rask rekkefølge. Likevel var det ikke hensiktsmessig å bygge særlig mange av de største tankskipene, for Suezkanalen satte som alltid klare begrensninger for hvor store tankskip som kunne ta denne snarveien. I 1955 var maksimumstørrelsen på 32 000 dvt, mens den ti år senere hadde økt til 65 000 dvt.

Det var ellers et problem at bare et begrenset antall havner var store nok til å

betjene større oljetankere. I tillegg kunne høy pris på bunkersolje kunne gjøre den forlengede ferden rundt Kapp det gode. Håp enda mindre lønnsom. Men en verdenshistorisk viktig hendelse skulle snart få uante konsekvenser for tankfarten:

I kjølvannet av mange høyrøstede og truende uttalelser fra araberstatene, gikk Israel i juni 1967 til et overraskelsesangrep på Egypt, og deretter Jordan og Syria. Egypterne blokkerte øyeblikkelig Suezkanalen. Da krigen sluttet etter seks dager, hadde israelerne beseiret sine arabiske naboland og samtidig erobret et område over tre ganger så stort som Israel. Deres fremrykking i Sinai hadde først stoppet ved Suezkanalen. Her hadde israelerne tenkt å forbli. Suezkanalen ville derfor ikke bli åpnet igjen så lenge den skilte to stater som var i mer eller mindre permanent krigstilstand med hverandre.

For tankmarkedet var dette en helt ny situasjon. En mulig løsning ville vært å benytte oljeledningen gjennom Syria, men dette ble ansett som usikkert. I stedet måtte samtlige av tankerne som skulle til Europa fra Midt-Østen, ta den lange omveien rundt Sør-Afrika. Men den ekstra reisetiden kunne kompenseres for ved å bygge tankerne mye større enn før. På den måten kunne det leveres olje i samme mengder og til samme tid som før.

Tankfartens gullalder satte nå inn. Den brakte med seg tankskip som kunne holde en gjennomsnittlig bil med drivstoff for de neste 400 000 år, eller forsyne 400 000 bilister med bensin i et helt år.

300 000-tonnsbarrieren ble i 1968 brutt av Universe Ireland (326 585 dvt). Dette var den første tankeren som fikk betegnelsen ULCC - Ultra Large Crude Carrier. Men enda større tankere ble bygget, i rask rekkefølge og i et tempo som akterutseilte skipsbyggingsindustriens streben etter å navngi de nye størrelsesklassene. Da barrieren på 500 000 tonn ble brutt, virket det rett og slett unødvendig å finne opp flere betegnelser på tankskipene. Da var det egentlig bare til å kalle dem alle for "supertankere". Denne benevnelsen ble heller oppjustert til å gjelde for alle tankskip på over 250.000 dvt.

Flest mulig redere kastet seg inn i tankskipseventyret i håp om å få sin

andel av kaken. De første varsellampene begynte å lyse allerede i 1972. Tilbudet av tankere tilgjengelige for transportoppdrag var raskt i ferd med å overgå etterspørselen. Noen ante hvilken vei det bar, men de fleste rederier og selskaper valgte å lukke øynene for faresignalene. De valgte i stedet å tro på fortsatt økonomisk vekst og økt oljeetterspørsel. I takt med dette var tonnasjen under bygging hele tiden mye større enn den eksisterende tonnasjen. Det var som om de trodde at etterspørselen skulle vokse inn i himmelen. I stedet landet bransjen med et brak etter å ha seilt inn i århundrets største skipsfartskrise.

Egypt og Syria gikk til krig mot Israel i oktober 1973. Israel reiste seg raskt etter den første store overraskelsen og slo tilbake arabernes angrep. Militært sett kom Israel nok en gang seirende ut av krigen. Men de oljeproduiserende araberstatene slo derimot økonomisk tilbake mot de vestlige landene som hadde støttet Israel under krigen. Oljeboikott ble innført. En kraftig økning av oljeprisen ble ellers konsekvensene. Oljeboikotten reduserte tilbudet av olje; prisøkningen fikk etterspørselen etter olje til å stupe. Det ene tankskipet etter det andre gikk i opplag da behovet for deres tjenester uteble. Da krisen var på sitt verste, var omtrent halvparten av verdens tankskipsflåte overflødig. Mange tankskip viste seg å være bygget forgyves. Når alt kom til alt var disse inaktive skipene verdt lite mer enn sin skrapjernpris. Fortsettelsen var heller ikke lystelig: Den islamske revolusjonen i Iran i 1979 og den påfølgende Iran-Irak-krigen bidro i stedet til et nytt prissjokk på olje.

I den ukuelige optimismens ånd hadde man så tidlig som i 1972 bestilt bygging av tankskip på en halv million tonn. Tross dystre fremtidsutsikter gikk man på midten av 1970-tallet likevel i gang med byggingen skip på denne størrelsen. De første supertankerne som passerte denne milepælen var de franske søsterskipene Batillus og Bellamya i 1976. De var på 554.000 dvt. Året etter fikk de selskap på havene av søsterskipene Esso Atlantic og Esso Pacific, som med sine 516.000 dvt var en anelse mindre i størrelse. I 1977 ble også den franske Pierre Guillaumat på 555.000 dvt, levert. To år senere ble det supplert med sitt like store søsterskip Prairial. Denne rekorden holdt frem til 1981, da Seawise Giant på 564 000 dvt var ferdigbygget. Skipet var



opprinnelig bestilt som en 400.000-tonner tidlig i 1970-årene, men bestilleren måtte etter fraktmarkedets sammenbrudd to år senere oppgi byggeprosjektet. Kontrakten ble i stedet overtatt av et annet rederi, som samtidig sørget for å øke størrelsen på supertankeren.

Det kom ingen større supertankere etter dette. Markedet kvalte enhver ambisjon om å bygge nye supertankere i lignende størrelser. Tidligere hadde spekulasjonene gått høyt om hvor store tankskip det i det hele tatt var mulig å bygge. Supertankeren på 1 000 000 tonn dvt representerte selve den våte drømmen. Men før oljekrisens kjølvann knuste slike drømmer, ble det faktisk på den greske skipsrederen Aristoteles Onassis' initiativ utarbeidet konkrete planer om å virkeliggjøre fantasien. Denne supertankeren ville være for stor til å anløpe noen havner, men planleggerne så for seg en løsning der ballasten var samlet i caissoner som kunne løsnest fra skipet og deretter taes inn til havn. Planene kom aldri lenger enn til tegnebrettet. Tankskipsnæringen måtte i stedet sette i

verk en smertefull omstillingsprosess. En viss andel av tankskipene ble tatt i bruk som flytende oljelagre. Andre tankskip igjen seilte i sakte tempo for å skjule overkapasiteten av tanktonnasje; dette reduserte også drivstofforbruket med omtrent en fjerdedel. Supertankere ble hugget opp over en lav sko.

De fire franske halvmilliontonnerne gikk alle i opplag i 1983-1984. Det var ikke lenger behov for dem. Markedet i Europa hadde mer og mer rettet seg mot den geografisk nære Nordsjøoljen. Frankrikes økte satsing på atomenergi gjorde seg også gjeldende. Prairial kunne gjenoppta tankfarten etter å ha blitt solgt til greske eiere i 1986. Da var de tre andre franske supertankerne av kategorien UCLL allerede blitt hogget opp. Det kom bedre tider for tankfarten igjen, men det var ikke lenger om å gjøre å bygge størst mulig supertankere.

Seawise Giant heter i dag Knock Nevis og ligger permanent fortøyd i Qatar. Der fungerer skipet bare som flytende lager, ganske så forskjellig fra dets opprinne-

lige tiltenkte formål. Men dermed er det ikke sagt at de største supertankernes tid er forbi: Samtidig som antallet ULCCere sank til under 30 på verdensbasis, ble det i 2002-2003 bygget fire nye tankskip i denne kategorien – de første på over 20 år. Samtlige var på 440 000 dvt. Men med dagens krav om at tankskipene skal ha dobbelt bunn, skal det svært mye til før noen igjen vil forsøke seg på å bygge den største supertankeren noen sinne. . .

Gunnar Hatlehol

Litteratur

Norman L. Middlemiss: World Tankers (Newcastle upon Tyne, 1996)

John Newton: A Century of Tankers. The Tanker Story (Oslo, 2002)

Mike Ratcliffe: Liquid Gold Ships. A History of the Tanker (London, 1985)

Andrew G. Spyrou: From T-2 to Supertanker. Development of the Oil Tanker, 1940-2000 (New York, 2006)

Hvorfor jeg ikke melder meg inn i FFFS

17.1.2008 mottok vi en faks med ovenstående tittel. I brevet grunngir innsenderen at han ikke vil melde seg inn i FFFS fordi vi ikke ønsker at NIS registrerte skip skal få gå mellom norske havner.

Dette er beklageligvis et eksempel på at vi ikke har vært flinke nok til å informere dere seilende om vårt standpunkt!.

For å forklare og rydde opp: Vi i FFFS har ingenting i mot at NIS- skip går mellom norske havner, men vi har veldig mye i mot at de kan bemannes med mannskaper som går på så lave hyrer at de rett og slett raderer ut norske kolleger.

Det er det FFFS er i mot.

Om vi som sjøfolk står solidarisk kan vi stanse billigsalget av sjøfolk. Vi må klare å fortelle politikerne om hva som er viktig for en fortsatt stor og konkurransedyktig norsk skipsfart. Innsenderen forteller at han sa opp sitt medlemskap i NSOF pga. manglende støtte da blant annet han ble sagt opp, i det som den

gang var landets største kjøleskipsrederi. Siden har han vært i fraktesfarten på kysten, hvor han ganske riktig sier, at mange av de fartøyene som går med frakt er utenlandsregistrerte skip, med billig utenlandsk mannskap. Slik vi ser det har vi samme oppfatning, av den saken. Vi som sjøfolk tar jo ikke til motmæle, derfor har vi slike situasjoner. Når FFFS sier at vi har i mot NIS har det ingen ting med registret eller skipene å gjøre, men den bakenforliggende politikken.

Vi vil ikke, og kan ikke, godta at norske sjøfolk skal byttes ut på grunn av at de er for dyre, i et marked som går så det suser.

Som innsenderen og andre sikkert husker, så ble NIS registret opprettet med de andre forbundenes velsignelse, men

over hodene på medlemmene. Vi visste faktisk svært lite om bakgrunnen for opprettelsen i flere år. Først da Arbeiderbladet hadde en artikkelserie om opprettelsen av NIS, byggingen av skoler og mønstringskontor på Manila, fikk vi rede på hva som virkelig hadde skjedd. Vi ble solgt av våre egne organisasjoner.

I dag har vi muligheten til å rette opp i mange av fortidens feil, men ikke uten at vi står sammen. Sammen kan vi sørge for at vi får forhold som vi kan godta, vi kan sørge for at det å reise til sjøs blir en interessant jobb.

Sammen må vi sørge for at sjømannsyrket får en høyere status. Det vil føre til rekruttering til yrket vi alle er så glade i.

LRV

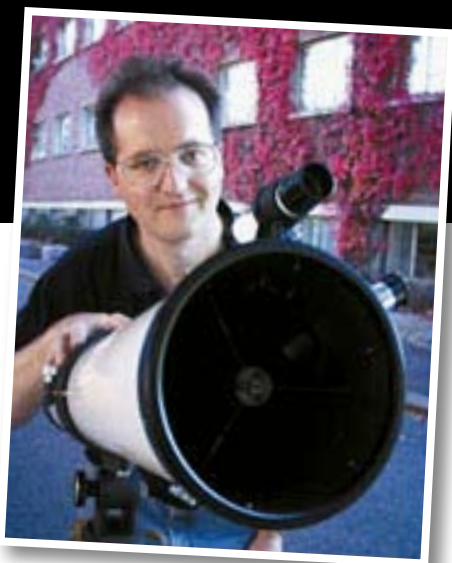


*Illfoto Skandi Mongstad.
Foto: www.bergenships.no*

Den 14. januar i år for romsonden Messenger forbi den vesle steinplaneten Merkur og tok langt over 1000 bilder. Dette var den første romsonden som fotograferte planeten på 34 år. NASA-sonden gjorde en lang rekke oppdagelser og flere vil komme når sonden skal inn i bane rundt Merkur i 2011.



Nye oppdagelser på Merkur

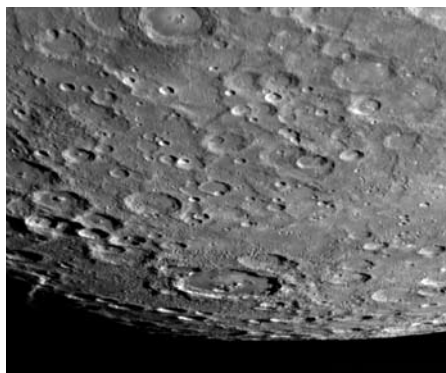


Knut Jørgen Røed Ødegaard

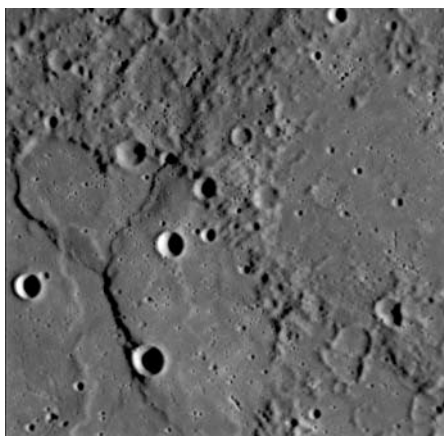
Merkur er den innerste planeten i Solsystemet og er en temmelig solsvidd verden av stein og store og små kratre. På dagsiden er temperaturen rundt 450 grader, mens den på nattsiden går helt ned i 180 kuldegrader. Verken atmosfære eller vann finnes på planeten som er den minste av Solsystemets åtte planeter etter at Pluto mistet sin planetstatus i 2006. Fordi planeten er så nær Solen, kan den

bare sees i kortere perioder og aldri på mørk himmel. Det har derfor ikke vært lett å studere planeten og vi har ikke visst så mye om den. Selv romsonden Mariner 10 som passerte Merkur i 1974 og 1975 klarte å fotografere bare halvparten av overflaten. Den nye romsonden passerte bare 200 kilometer fra Merkur og tok helt unike bilder, ikke minst av den ukjente siden.

Bildene viser en rekke nye fenomener, merkelige kratre og dessuten at Merkur ligner mindre på Månen enn man hadde ventet.



Merkurs kraterbestrødde sydpol.
Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington



18 minutter etter passeringen og på 5000 kilometers avstand kan vi se et terreng med en kompleks geologisk historie. Vi ser gamle kratre, fjellrygger, klipper og resultatet av at planeten i sin ungdom trakk seg sammen mens den kjølnet. Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington



Hvorfor er det mørkt materiale rundt flere av kratrene? Man ser for seg to muligheter. En er at mørkere materiale under overflaten på Merkur har blitt kastet ut under nedslagene som lagde kratrene. En annen mulighet er at det mørke materiale stammer fra objektet som traff bakken. I løpet av millioner av år vil de mørke områdene bli bleket.
Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington



Bildet viser et område som er 200 km tvers- over. Utstrakte skrenter og klipper stammer fra perioden da den nydannede Merkur ble avkjølt og krympet litt.
Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington



Litt over midten er det et krater som er omgitt av lyse striper i alle retninger. Dette når asteroider treffer steinlegemer uten atmosfære. Strålene består av materiale som er kastet utover. Med tiden blir stripene mørkere og slike striper viser derfor at krateret er ungt.
Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington

Langt flere bilder, filmer og analyser finnes på astronomi.no. Der finner man også de siste oppdagelsene på denne planeten.

Det er for øvrig flere oppdagelser å glede seg til i Solsystemet. I oktober vil Messenger igjen passere nær Merkur og i 2011 skal den gå inn i bane rundt planeten. Men allerede 25. mai 2008 kommer den amerikanske romsonden Phoenix til å myklende på Mars for å lete etter liv.

Oppdagelsene av blant annet spor etter vann gjør det ytterst spennende å skulle lete etter primitive organismer eller spor av disse på Den røde planet.

Man finner mer om dette potensielt epokegjørende prosjektet på www.astro.uio.no/ita/artikler/tema/Phoenix/Phoenix.html

Den 1. august får vi også en stor solformørkelse i Norge. Den kommer vi tilbake til, men på www.astronomi.no/so1010808/sol1010808.html finner man mer informasjon om begivenheten.



Bildet er tatt 80 minutter etter nærpasseringen og fra en avstand av 27 000 km. Foto: Messenger/NASA/JHU/APL/Carnegie Institution of Washington

Noen spørsmål stilt stortingspolitikere, av Per Hagerup. Selv fulgte FFFS opp med å intervju Turid Hellgren og Sverre Myrli i AP

Partiledelsen AP

Det praktiseres i dag ulike regler for ulike arbeidsgrupper. Det er da spesielt den norske sjømann som kommer negativt ut i forhold til arbeidstakere på land. Samtlige politiske partier går ut med at de ønsker å beholde eldre over 62 år i lønnet stilling. Sjømannsloven hindrer den norske sjømann i å arbeide etter fylte 62. Han / henne blir da i mange tilfelle, ufrivillig pensjonist. Dette skjer om de offisielle sertifikater og helseforskrifter er i orden. Norge er det eneste land som praktiserer dette, av de land som det er naturlig for oss å sammenligne oss med. Mitt ønske er at venstre går inn for å forandre denne forskjellsbehandling slik at det blir opp til den enkelte sjømann å velge om han/henne kan bli værende i lønnet arbeid under de samme forutsetninger som arbeidstakere på land.

Mvh. Per Hagerup.

Til Per Hagerup.

Takk for din mail.

I forbindelse med at vi skal innføre en ny pensjonsordning fra 1.1.2010, hvor det vil bli mulig for alle å jobbe ved siden av at man tar ut pensjon fra man fyller 62 år, vil vi også gå gjennom yrker med særaldersgrenser. Dette arbeidet er ikke startet ennå, men vil skje i løpet av 2009. Det vil nok være store muligheter for at ditt ønske blir imøtekommet i denne forbindelsen, selv om det er for tidlig å love hvordan ordningen vil bli.

Med vennlig hilsen

Arbeiderpartiets stortingsgruppe

Turid Hellgren

Førstekonsulent - Arbeids- og sosialfraksjonen

Fra FrP kom denne responsen på det samme brevet.

Vi takker for et godt og nyttig innspill, som vi vil ta med oss i det videre arbeid. Vi vil se nærmere på sjømanns-

lovens bestemmelser i lys av Stortingets behandling av lovverket knyttet til nytt alderspensjonssystem, endringer i arbeidsmiljøloven og andre relevante saker.

Terje Tønnessen

Politisk rådgiver/Arbeids- og sosialfraksjon

Fremskrittspartiets Stortingsgruppe

Selv hadde FFFS telefonsamtale med de to overnevnte AP politikere. Det er nesten til å gråte over hvor lite de vet om dagens pensjonslovgivning hva sjøfolk angår.

Blant annet så vet de ikke at sjøfolk må fortsette å betale pensjonstrygd etter at de har opptjent full fartstid, men de mente det var en urettferdig ordning, når vi fortalte dem det. Når vi spurte om de ikke hadde tenkt å stoppe denne praksisen, viste de hele tiden til at det skulle legges frem en ny pensjonsordning i 2009.

De var begge hjertens enige i at dagens praksis ikke var god nok, men å gjøre noe kunne de ikke.

Man kan saktens lure på hvorfor stortingspolitikere skal ha så stor og flott pensjon selv, når de ikke vet eller vil gjøre noe for andre. Ingen vil ta ansvar, man bare viser til

Det er alltid noen andre som må eller kan svare, men det rare er at vi aldri er i stand til å finne dem. Å finne ansvarlige politikere å snakke med, på stortinget, er som å prøve å holde på en ål. De vrir seg unna og unngår å svare på ganske enkle ja-nei spørsmål.

Heller ikke vet de at sjøfolk blir tvangstrukket kontingentpenger til fagforeninger i NIS registret." Nei hva sier du?", er responsen når vi spør hva de mener om slik praksis, "dette viste vi ikke om"

De vet heller ikke at til sjøs glimrer Arbeidsmiljøloven med sitt fravær.

Dugnad med mulighet for milliongevinst!

FFFS har passert 1350 i medlemsnummer. Det hadde vært moro og bryte en ny grense; klarer vi å få 1500 medlemmer til landsmøtet i juni? Bli med på dugnadsarbeid, vær med og rekrutter nye medlemmer til en forening i medvind! Bruk tiden godt, verv noen nye medlemmer! Som takk for jobben vil du motta Flaxlodd.

Lite forbund - mange oppgaver

Siden oppgavene våre har blitt så omfattende, må vi snart se oss om etter en ny medarbeider. Vi trenger noen som kan hjelpe til med saksarbeid og -utredning. I løpet av FFFS sin relativt korte historie har vi behandlet mer enn 300 saker. Vi har til enhver tid omtrent 30-50 saker under utredning og til behandling. Vi ser at sakene som meldes inn til oss er økende, og det bekrefter vårt eksistensgrunnlag. Hva som er årsaken til at vi har så mange saker kan vi bare spekulere i, men faktum er at nå må vi snart søke etter en ny medarbeider for å få behandlet alle sakene som dere medlemmer melder inn. Så med flere saker og flere medlemmer får vi mulighet til å ansette flere. Det vil igjen gavne våre medlemmer!

Pensjonistenes hjørne

Vi har fått en flott henvendelse fra et av våre seniormedlemmer, som mener vi bør ha et pensjonistenes hjørne i Dråpen. Oppfordringen er herved tatt til følge. Om du er pensjonist og har et eller annet du vil dele med oss andre, er ordet ditt. Husk at det er dere som sitter på erfaringene og som har kjent sjømannslivet på kroppen lengst, som best kan fortelle oss hva som bør gjøres. Vi vet av erfaring at dere har mye å komme med, sett dere til bordet og skriv. La tankene og erfaringene dine komme oss andre til gode. Det kan være om så mangt, ting dere savnet som aktive sjøfolk, hyggelige minner om den gang da, eller andre ting som opptar dere. Husk at dere slutter ikke å være sjøfolk bare på grunn av at dere nå er blitt pensjonister, innerst inne er dere fremdeles sjøfolk. Del tankene dine med oss. Si i fra til oss og du får Dråpen gratis tilsendt.



PARKERING PÅ SOLA

Eg sko henta han Torleif på flyplassen. På Sola. Flyet va í ruta, fekk eg beskjed om. Eg kjørte hjemmanífra sånn at eg sko ver på flyplassen akkorat då flyet landa. For å spara pengar. Der e íkkje mange plasser det e så dyrt å parkera som på Sola, så eg vil íkkje stå lenger enn absolutt nødvendig. På korttidsparkeringá får du såvídt øve ett mínutt for ei krona, og eg føle at eg sløse med pengar når eg betale for at bilen ska stå í ro. Det e líksom så totalt bortkasta pengar. Hadde eg ennå fått ein sjokolade eller någe, men det einaste eg får lov te e å gå fra bilen.

Eg heiv på fem kronestykker, men det va for líde. Maskínen v́ille ha merr, og han registrerte kronestykkene så seínt at det va såvídt eg fekk híva på ei nye krona før den forŕiga va brukt opp. Mínimumsbeløbet va 10 kroner, sjól om eg bare sko stå 10 sekund. Eg heiv på ein femmer ekstra, og spŕinta inn í ankomsthallen. Flyet hadde íkkje landa ennå. Det va 10 mínutt for-sínka. Og Torleif v́ille trenga minst 3-4 mínutt te å komma seg av flyet og ud. Eg sprada fram og tebage í 12 mínutt, før tidå va inne te å híva på nye 10 kroner. Eg hadde 2 mínutt ígjen av parkeringstidå då Torleif kom ner rulletrappå.

"Kom ígjen," sa eg, "skynd deg, 2 mínutt ígjen!" Han hadde bagasje han måtte venta

på. Itte 1 mínutt måtte eg spŕinta ud og híva på nye 10 kroner. Inn og venta på bagasjen, og kíkka på klokka. Itte 12 mínutt måtte eg spŕinta ud og híva på nye 10 kroner. Inn og venta på bagasjen, og kíkka på klokka. Itte 12 mínutt måtte eg spŕinta ud og híva på nye 10 kroner. Inn og... då kræsja eg í Torleif, så va på vei ud. Og då hadde me mesten 9 mínutt ígjen av den síste tieren. Me satte oss í bilen. "Sídd heílt rolígt", sa eg. "Korfor det?" "Me har 9 mínutt ígjen, og eg kjøre fanken meg íkkje før eg har fått maksimalt for de 50 kronene míne." "Ka e det du snakke om?" "Parkeringstidå. 50 kroner. 9 mínutt ígjen." "Har det rabla for deg?" "Sídd rolígt, og nyd det."

Det va 9 deílige mínutt. "Ser du ein parke-ringsvakt?", seie eg, då tidå va ude. "Nei." "Me kjøre íkkje før der komme ein parke-ringsvakt." "Korfor det?" "Då lure me de, og spare syket med pengar." "Det har rabla for deg." "For kvert mínutt spare me jo mesten ei krona."

Me satt í bilen í 1 tíme og 22 mínutt, før der kom ein parkeringsvakt. Me sparte 60 kroner, så egentlígt gjekk me ein 10er í pluss, alt í alt. Då me kjørte v́inkte eg te parkeringsvakten, brólte "Ha en velsignet dag", og tenkte: "Der lurte eg han, den dritt-sekken."

Hvem er det politikerne arbeider for?

I lang tid har FFFS arbeidet for å oppjustere sjøfolks rettigheter og vilkår. Vi har hatt møter og andre former for kontakt med stortingspolitikere, samt våre lokalpolitikere. Vi har informert om situasjonen til sjøs på hvert eneste møte og i hver samtale. Når vi har fortalt at Arbeidsmiljøloven ikke eksiterer til sjøs, rister de oppgitt på hodet og sier at det ikke kan være riktig. De har hver gang fortalt oss at dette må det gjøres noe med. Hver gang blir vi sittende å vente på at noe skal skje.

Derfor har vi nå begynt å lure på hvem politikerne arbeider for. Vi er tross alt velgere vi og, selv om vi "bare" er sjøfolk. Nå er det en stund til neste valg, derfor denne påminnelsen til alle folkevalgte: Vil du som politiker, ha den makten og den inntekten du har i dag, må du også bevise det gjennom å holde det du lover. Om du ikke snart tar jobben din på alvor, vil ikke sjøfolkene støtte deg til neste valg.

Slik vi har oppfattet det, skal man yte noe for lønna, ikke bare seile behagelig med uten å prestere. Med den lønna og

pensjonene dere har, er det en skam at dere ikke holder det dere har lovet. Om dere lurer på hvorfor folk flest har fått liten tiltro til politikere, har dere bare dere selv å takke. Politikerforakt er ikke et begrep som har kommet helt av seg selv. Dersom dere har et ønske om å få tilbake tilliten, er det bare å holde det dere har lovet.

Husk at det er velgerne som er din arbeidsgiver, vi ansetter og sparker. Å ha sete på Stortinget forplikter.

LRV

Det nytter å skrive i Dråpen!

I Dråpen nr. 1/07 hadde vi et leserbrev hvor forfatteren ønsket oppfriskningskurs for kokker. Det er med glede vi mottar nyheter fra en som nå skal på et slikt kurs! Rederiet har lest leserbrevet, forstått budskapet og tatt det på alvor. Rederiet er tydelig interessert i mannskapenes ve og vel. Som dere ser nytter det å skrive i Dråpen!

Rederiet har tydelig forstått at trivsel ombord begynner i byssa. Derfor plukker de nå opp hansken, og tar oppfordringen på strak arm. Dette liker vi. Antakelig ser de forskjell på effektiviteten på skip med dyktige kokker, og skip med mindre dyktige kokker. De ser også at det er mindre gnisninger på skip, der besetningen er fornøyd med maten og renholdet om bord.

Personlig forstår vi godt at mannskapene går lei dersom de vet fra dag til dag, og fra uke til uke, hva som står på menyen. Da blir man matlei. Om man derimot kommer i messa uten på forhånd å vite hva det er som blir servert, og om maten i tillegg er god, og noe man ikke har spist før, blir det en mer spennende matopplevelse.

Man kan ikke forvente at man hele tiden skal fornye seg, om man ikke får påvirkning utenfra. Derfor er det viktig at kokkene kan komme sammen og lære av hverandre. Har man i tillegg dyktige faglærere med, er man sikret suksess.

All honnør til rederiet som velger å satse på trivsel!

LRV

Illfoto: Baltic Trader
www.bergenships.com



Er bemanningen kommet alt for langt ned på kystfartøyer og ferger?

Nesten ukentlig kan vi lese i avisene om skip som på en eller annen måte kommer ut for uheldige hendelser. Det være seg grunnstøtinger eller verre ting.

Senest 09.1.08 kunne vi lese i Bergens Tidende at NSSR (Redningsselskapet) rapporterer om stadig flere uhell med skip på sjøen. Redningsselskapet hevder at årsakene til flere uhell er mangel på mannskap om bord på de fleste skip. Sjøfolkene har også lange seilingsperioder samt at de gjerne må stå lenger enn seilingsperiodene kontraktmessig skulle tilsi.

Næringen på sin side forteller at de ikke får tak i nok mannskaper til å bemanne skipene.

Dette forteller oss at her er det flere ting som ikke harmonerer.

Om ikke reglene blir forandret fra Sjøfartsdirektoratet med hensyn til bemanning, vil vi bare få flere uhell i fremtiden. Grunnen er ganske enkelt den, at erfarne sjøfolk finner seg et mindre stressende yrke, med større sikkerhet og lønn. Løsningen er å oppgradere betingelsene for sjøfolk. Man kan ikke forvente at sjøfolk lenger skal arbeide for knapper og glansbilder. Vil rederne beholde sjøfolkene, må arbeidstakerne også bli sett på som en ressurs og ikke som en dyr forbruksvare.

I Stavanger Aftenblad 07.1.08 kan vi lese at rederier bare i Rogaland vil trenge opp i mot 2000 nye sjøfolk de neste to til tre år. Østsjø rederi i Haugesund frykter at de må legge nybygg i bøyene dersom de ikke får tak i nok sjøfolk.

Det er i grunnen merkelig at rederne har så god råd at de kan kontrahere nye skip i en takt som vi aldri før har sett maken til. Det er byggeboom ved alle verft i landet, rederne tjener penger som aldri før, men råd til å betale anstendige lønninger er det verre med.

Problemet med rekruttering kan løses med å ta sjøfolk på alvor, og søkningen til yrke kommer av seg selv.

Ser vi litt på den beskyttelsen norske sjøfolk har hatt gjennom sine organisasjoner, er det ikke mye positivt å spore. Organisasjonene har jo bare gått redernes ærend, og rederne har hele tiden hatt for seg at de skal tjene penger på å ansette sjøfolk fra lavkostland. Sammen med organisasjonene og de folkevalgte, har rederne manipulert alle til å tro at det var helt vitalt å ansette utenlandske sjøfolk og opprette NIS-registeret, for å bevare norsk skipsfartsnæring. Det eneste vi har oppnådd er bevaring av norske redere, og oppsigelser av norske sjøfolk.

Om regjering og Storting mener alvor med det de sier om norsk bevaring av sjømannsyret, må de likestille arbeidstakere på land og sjø. Sjøfolk må ikke behandles som om de lever i en annen tidsalder, der man kan sjalte og valte som man vil med de ansatte.

Fjern Sjømannsloven og innfør Arbeidsmiljøloven før det er for sent til å redde yrket.

Nå må lovmakerne på "tinget" slutte å høre på organisasjoner som ikke har noe å tape på at norske sjøfolk forsvinner. Kontingenten fra utenlandske sjøfolk vil fortsette å strømme inn i kassen. Per i dag går ca 28-30 millioner kroner bare til NSF per år, dette er penger bare fra NIS registeret, dette basert på en avtale de har med NR. Er det rart at Maritimt Forum,

hvor de tre andre forbundene er medlemmer, ønsker NIS registrets virkefelt utvidet?

Man kan saktens spørre seg hvor lojaliteten hos forbundene ligger, hos norske medlemmer eller pengene? Så lenge organisasjonene ikke har noe å tape på å miste sine norske medlemmer, har vi grunn til å tro at de heller ikke forteller politikerne sannheten om hva som må til for å redde norsk skipsfart. Det de driver med er bare spill for galleriet.

Før het det så fint "vi seiler for fremgang og lykke og flagget som vaier om bord". I dag er folk mer realistiske, i dag seiler man for inntekt og fritid. Spesielt innen offshore er dette omkvedet, og sjøfolk sammenligner seg med de som er i oljebransjen. Forskjellene er som natt og dag.

Rederne sier at norske sjøfolk er for dyre, derfor har de igjen kastet sine øyne på utenlandske sjøfolk. Ut fra redernes synspunkt, eller andre arbeidsgiveres synspunkt, kan vi selvfølgelig forstå at de vil ha mer av fortjenesten for seg selv. Men det blir vanskelig å forstå når de selv sier at de sparer penger på å ha norske sjøfolk. De sparer på forsikring, liggedager på verksted og vedlikehold generelt. Man kan ikke bestille en Rolls Roys og betale for en sparkesykkel.

En annen måte å løse problemet på er at alle sjøfolk samles i et forbund, da kan vi sammen fortelle politikere og redere hva som må til for å ordne problemene.

LRV

Atter en gang: Arbeidsmiljøloven

FFFS kommer til å skrive om mangler og urettferdighet til sjø så lenge det eksisterer forskjellsbehandling. Sjøfolk opplever ikke arbeidssituasjonen sin som rettferdig når de sammenligner med andre arbeidstakers kår. Nå vet sjøfolk at det ikke er likhet for loven, selv om man er statsborger i samme land. Dette må det gjøres noe med!

Det som det kan gjøres noe med, er å behandle alle landets borgere med samme lovverk. Det skal ikke være slik som det er i dag; er man sjømann så er man underlegen alle andre borgere. Dette bare fordi noen fagforbund og en arbeidsgivergruppe har funnet ut at her er det penger å tjene.

I mange år har vi vært tålmodige og ventet på at våre forbund skal ta oss på alvor, gi oss noe tilbake for den kontin-

genten vi betaler inn. Men nei, de har gjort det de har fått beskjed om, holde kjeft og fortsette som før. Men nå er det nok!

Fjern Sjømannsloven, innfør Arbeidsmiljøloven, nå er det på tide at sjøfolk får den statusen de fortjener.

Et årsverk til sjøs er på godt og vel 2100 timer. På land er et årsverk i underkant av 1700 timer. Sjøfolk har altså nesten

500 arbeidstimer mer i året enn tilsvarende arbeidstaker på land, likevel har sjøfolk ikke mer lønn enn industriarbeidere. Å sammenligne seg med offshorearbeidere er umulig når det kommer til lønn og fritid, selv om dette hadde vært en naturlig gruppe å sammenligne seg med. Offshorearbeiderne har nemlig et årsverk på kun ca. 1350 timer, og kjempegod lønn.

Disse store forskjellene kan det gjøres noe med, men det forutsetter at man tenker rettferdig og innfører Arbeidsmiljøloven til sjøs også. FFFS lover i alle fall å arbeide for at rettferdighet skal innføres også til sjøs.

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

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

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo
Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)
Faks: 22 99 15 81
Epost: post@reiseklinikken.no
Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®





LO leder Roar Flåten. Foto: Trond Isaksen

Lyver LO sjefen Roar Flåten for åpen skjerm?

I REDAKSJON EN på NRK 1, 29.1.08, påstår LO leder Roar Flåten at det er fri fagforeningstilhørighet i Norge.

Enten lyver Flåten eller så snakker han mot bedre vitende. Som LO leder vet han bedre. Norsk Sjømannsforbund (NSF) er en del av LO. NSF bryr seg lite om hva som er rett eller galt, så lenge det gagnar NSF og LO.

Kontingent er noe LO og NSF setter meget stor pris på, derfor er de ikke så nøye på om de snakker sant eller ikke.
For - DET ER IKKE FRI FAGFORENINGSTILHØRIGHET I NORGE.

Når Roar Flåten stilt og rolig kan sitte foran fjernsynskameraene og lyve så åpenlyst, er det i trygg forvisning om at journalistene ikke har satt seg inn i det

som blir diskutert. Kanskje er det heller ikke interessant, det dreier seg jo "bare" om sjøfolk. Men løgn er løgn, og fagforbund skal holde seg til sannheten.

NSF/LO vet veldig godt at det de sier er løgn, Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) har hatt en rettssak mot dem allerede, og neste er den 27.3.08 i lagmannsretten i Oslo. Der er det kun en sak som skal opp, nemlig retten til å kunne velge fagforbund til sjøs. Med andre ord om det skal være fri fagforbundstilhørighet. Ansatte i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) MÅ betale kontingent til et av tre forbund, nemlig; Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjøoffisersforbund eller Norsk sjømannsforbund. Det nytter ikke en gang å reservere seg, man blir trukket kontingent enten man liker det eller ikke.

Slike avtaler som NSF og NR har inngått blir kalt "Closed shop agreements", og er i henhold til EMD i strid med loven.

EMD har avsagt fire dommer mot forskjellige land, Sverige, England, Island og Danmark. Den siste så sent som i fjor, hvor Bygnads i Sverige nå risikerer å måtte tilbakebetale opp i mot 300 millioner kroner i tvangstrukne kontingenter.

I andre saker der man blir tvangstrukket i lønn, har man en rettslig avgjørelse, men det er ikke nødvendig når det gjelder sjøfolk, her er det bare å lage en avtale forbund og rederiforening i mellom, så er det fritt frem å stjele av hjertens lyst. Dette er også en viktig grunn til at Norge ikke har innført Arbeidsmiljøloven til sjøs, som det eneste landet i Europa.

Når lederen i LO påstår at det er fri tilhørighet i norsk forbundsliv, lyver han så busta fyrer.

LRV

I lang tid har FFFS hevdet at det er urettferdig at sjøfolk kan tvinges i land ved fylte 62 år. For to av våre medlemmer er dette blitt konkret ved at de er blitt oppsagt fra jobbene sine ene og alene på grunn av alder. Om ikke rederiet snur i denne saken vil FFFS anmelde oppsigelsen til politiet, slik at vi får prøvd saken for retten.

Vi kan ikke sitte stille å se på at sjøfolk behandles på en annen måte enn folk på land. Folk på land er beskyttet av Arbeidsmiljøloven, sjøfolk av Sjømannsloven. Dette er et konkret eksempel på hvorfor FFFS vil erstatte Sjømannsloven med Arbeidsmiljøloven. Kun ved å innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs har vi mulighet til å få like rettigheter og likhet for loven!

Les advokat Marius Reikerås sin betenkning om saken.
Les også betenkningen til NR sin advokat.



Marius Reikerås

Alder ingen hindring

Som dere vet har FFFS hevdet at diskriminering er en uting, enten det går på utseende, farge eller andre ting. Alder er også et område dette gjelder.

15.1.2008 reiste Harald til et rederi på grunn av det ovenstående, to av våre medlemmer i rederiet hadde fått oppsigelse på grunn av fylte 62 år. Våre medlemmer kunne ikke forstå at dette kunne være riktig. De mente at så lenge de hadde gyldige legeattester, og ellers alle papirer i orden, kunne ikke alder alene være grunn nok til oppsigelse.

Rederiet hadde innkalt de berørte til møte, noe vi ikke mente var nødvendig, da dette egentlig hadde noe med dem å gjøre, men at det var en juridisk betenkning.

Rederiet var imøtekommende og ønsket oss velkommen til kontoret på dette grunnlag.

I Sjømannslovens § 19 står det blant annet:

§ 19. Vern mot usaklig oppsigelse

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

Dette tolker rederiene med at det er lov til å si opp arbeidstakere når de fyller 62 år. Dette er ikke riktig tolkning i følge EMD. Den Europeiske Menneskeretts Domstolen, som har forrang fremfor norsk lov, sier at dette er ulovlig praksis.

På møtet ble vi informert av rederiet om at NSF, DNMF, NSOF og NR sier at slik praksis er vanlig og lovlig. Dette bestrider FFFS.

Rederiet var veldig imøtekommende og la oppsigelsene på is, inntil de hadde fått studert loven nærmere og mottatt advokat Reikerås sin redegjørelse.

BETENKNING PÅ VEGNE AV OPPDRAG FOR FFFS

Utarbeidet av advokat Marius Reikerås
Dato 17.1.08.

PROBLEMSTILLING:

ER OPPSIGELSE AV SJØANSATTE VED FYLTE 62 ÅR I STRID MED DE INTERNASJONALE KONVENSJONER OM VERN MOT DISKRIMINERING?

Sakens sentrale spørsmål er hvorvidt bedriften med hjemmel i sjømannsloven kan håndheve en særaldersgrense på 62 år for sine ansatte etter sjømannsloven og på dette grunnlag kreve arbeidsforholdet brakt til opphør, også etter at diskrimineringsforbudet mot alder er implementert i norsk lov.

Begrepene aldersgrense og pensjonsalder vil, basert på en alminnelig språklig oppfatning av disse begrepene, omhandle to ulike forhold. Aldersgrense refererer seg til på hvilket tidspunkt man må fratret stilling på grunn av alder. Pensjonsalder angir ved hvilken oppnådd alder retten til pensjon inntreffer.

Hva nærmere angår begrepet « aldersgrense i arbeidslivet » vises blant annet til Olav Eriksen, Oversikt over pensjonsretten, hvor det på side 22 blant annet er uttalt:

«Pensjonsalderen må altså være nådd. Ofte faller den sammen med aldersgrensen, men ikke alltid. Det er derfor viktig å slå fast at pensjonsalder og aldersgrense ikke er synonyme begreper. Aldersgrensen er det tidspunkt arbeidstaker etter lov eller bestemmelse må finne seg i fratred stillingen enten han vil eller ikke. Det er verd å nevne bestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 60 om vern mot usaklig oppsigelse. Etter denne bestemmelsen har arbeidstaker ikke oppsigelsesvern etter fylte 70 år. Oppnådd 70 års alder er saklig grunn for oppsigelse av arbeidsforhold, og 70 år er derfor en aldersgrense. Men loven om folketrygd gir en fakultativ adgang til å heve alderspensjonen fra det 67, 68 eller 69 år som er derfor er pensjonsalder. Betydningen av forskjellen mellom aldersgrense og pensjonsalder kommer fram i punkt 4 i den nevnte § 60 der det slås fast at oppsigelse med fratreden før 70 år som alene skyldtes at arbeidstakeren har nådd pensjonsalderen etter folketrygdloven ikke skal anses å ha saklig grunn.»

Lovens aldersgrense

Utgangspunktet er at arbeidstakers alder etter omstendighetene kan danne grunnlag for oppsigelse dersom vedkommende har en svekket arbeidsevne og ikke lenger fyller stillingen på en tilfredsstillende måte. Det må antas at det i slike tilfeller må stilles meget strenge krav til saklighet. Arbeidsgiver plikter å iverksette de nødvendige tiltak for at også eldre arbeidstakere kan beholde sitt arbeid.

Forbudet mot aldersdiskriminering

EUs rammedirektiv mot diskriminering - EUs direktiv 2000/78/EF om generelle rammebestemmelser om likebehandling med hensyn til beskjeftigelse og erverv - ble implementert i arbeidsmiljøloven

av 1977 kapittel XA, jfr. § 54B flg, med virkning fra 1. mai 2004. Bestemmelsene er videreført i sjømannsloven § 33.

Formålet med rammedirektivet mot diskriminering følger av direktivets artikkel 1. I korte trekk er formålet å gjennomføre prinsippet om en likebehandling ved å fastlegge en generell ramme for bekjempelse av forskjellsbehandling og diskriminering i arbeidslivet på grunn av religion, livssyn, funksjonshemming, alder eller seksuell orientering. Direktivets utgangspunkt er likevel modifisert i direktivets artikkel 6. Denne bestemmelsen åpner for ulik behandling, dersom denne er **objektiv og rimelig begrunnet i et legitimt formål innenfor rammene av den nasjonale rett, blant annet legitime beskjeftigelses-, arbeidsmarkeds- og ervervsutdanningspolitiske mål.** En forutsetning er at midlene til å oppfylle det gjeldende formål er hensiktsmessige og nødvendige.

Denne forståelsen er fulgt opp av Den europeiske menneskerettsdomstolen art 14. Avgjørende er om oppsigelsen er basert på ”objective and reasonable justification”. Det vises blant annet til Willis Vs UK av 11.9.2002, premiss 43.

Etter punkt 14 i fortalen til diskrimineringsdirektivet omfatter forbudet ikke:

«nationale bestemmelser vedrørende fastsettelse av pensjonsalder »

Denne bestemmelsen gjelder fastsettelse av generell pensjonsalder og berører ikke bruken av aldersgrense for øvrig.

Unntaket i direktivets artikkel 6 er innarbeidet i §54 D nr. 1 og 3:

1. *Forskjellbehandling som har et saklig formål, ikke er uforholdsmessig inngri-*

pende og som er nødvendig for utøvelsen av arbeid eller yrke rammes ikke av forbudet i § 54B nr.1.

3. *Forskjellbehandling på grunn av alder er tillatt dersom den har et saklig formål, og midlene som er valgt for å oppnå formålet er hensiktsmessige og nødvendige.*

Fra EU domstolen er den mest sentrale avgjørelsen på området er Bilka-saken, sak 170/84 Bilka-Kaufhaus GmbH mot Karin Weber von Hartz Saml 1986 s. 1607. Her var forholdet at en virksomhet utelukket sine deltidsansatte fra et pensjonssystem fordi virksomheten ønsket færrest mulig deltidsansatte. Denne ordningen som i praksis rammet langt flere kvinner enn menn, var ifølge EF-domstolen i strid med diskrimineringsforbudet i direktivet om likebehandling mellom kjønnene dersom virksomheten ikke kunne godtgjøre at det lå andre objektive grunner bak utelukkelsen.

Det er uomtvistet at vi kan legge til grunn at de samme hensyn og krav om objektive grunner vil gjøre seg gjeldende i saker mot aldersdiskriminering.

Konklusjon:

Slik regelverket er i dag, er det slik at en aldersgrense på fylte 70 år kan være i tråd med rammeverket. Oppsigelse før fylte 70 år må være saklig og rimelig begrunnet på lik linje med hva som er tilfellet i relasjon til oppsigelsesvernet generelt.

Det vil altså si at oppsigelse alene begrunnet i fylte 62 år, er i strid med diskrimineringsforbudet.

Bergen den 17.1.08
Marius Reikerås

SJØMANNSLOVEN § 19 – OPPSIGELSE VED FYLTE 62 ÅR

Sjømannsloven § 19 nr. 1, sjette ledd lyder: "Oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha saklig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år." Bestemmelsen har sin parallell i arbeidsmiljøloven § 15-7 nr. 4 der aldersgrensen for oppsigelsesvernet er 70 år.

Det aktuelle spørsmålet er hvorvidt man lovlig kan si opp sjøfolk ved fylte 62 år uten å måtte dokumentere at det forligger en saklig grunn til oppsigelse utover at aldersgrensen i sjømannsloven § 19 er nådd. Videre er det spørsmål om den lovbestemte aldersgrensen i § 19 står seg i forhold til forbudet mot diskriminering i EU direktiv 2000/78/EF av 27. november 2002 artikkel 6 om forbud mot aldersdiskriminering.

Et tilsvarende spørsmål har vært behandlet av domstolene i en avgjørelse fra Øst-Finnmark tingrett 26. juli 2006. Det kan også nevnes at Stavanger tingretts dom fra 12. mai 2005 behandler et liknende spørsmål, men da om Statoils *praksis* om å si opp sine landansatte ved fylte 67 år sto seg i forhold til diskrimineringsforbudet mot alder i arbeidsmiljøloven.

Utgangspunktet er at bestemmelsen i sjømannsloven må tolkes antitetisk, og innebærer at ved oppsigelse etter fylte 62 år, vil sjømannens rett til pensjon være tilstrekkelig saklig grunn til oppsigelse. I saken som ble avgjort av Øst-Finnmark tingrett i 2006 ble det fra sjømannens side anført at selv om det foretas en antitetisk tolkning av bestemmelsen, stilles det krav til alder som *reell begrunnelse* og i tillegg en saklighetsvurdering.

Retten kom imidlertid til at det ikke var holdepunkter verken i ordlyden, forarbeider eller rettspraksis, for at det ved oppsigelse ved fylte 62 år, i tillegg gjelder et krav om at alder er den reelle begrunnelse for oppsigelsen eller et krav om en saklighetsvurdering utover oppnådd alder. "Arbeidstakeren har ingen rett til arbeid etter fylte 62 år, og kan dermed sies opp uansett hva som måtte være arbeidsgivers reelle begrunnelse for oppsigelse. Dersom arbeidstakeren skal ha rett til arbeid etter fylte 62 år, må dette bero på en avtale mellom arbeidstaker og arbeidsgiver."

Hensynet som begrunner bestemmelsen er et ønske om en verdig avslutning på arbeidslivet, og gir arbeidsgiver et objektivt grunnlag å avslutte arbeidsforholdet på.

Hege Ajer Petterson og Are Gauslaa, Norges Redeforbund

The Beach

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

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

Priser fra ca. NOK 350.000

Mulighet for skjøte i eget navn!

Du kan eie leiligheten i ditt navn med skjøte. Kontakt oss, så skal vi fortelle hvordan!



JOMTIEN BEACH THAILAND

TRYGT KJØP MED SKJØTE I EGET NAVN

www.the-beach.no



Følg byggeprosessen

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

Visningssenteret blir ferdig sent i år.

Følg byggeprosessen på www.the-beach.no eller www.hvidsten.no

The Beach er utviklet og eiet av

HVIDSTEN  EIENDON
- vi gjør Thailand bedre

Service og sikkerhet av høyeste klasse

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

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

Bygget for skandinaver

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

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

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

Nærområdet yrer av tilbud og muligheter

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

Sosiale soner

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

Luksuriøse leiligheter fra 28 til 312 kvm

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

Du får mer fritid i våre fritidsboliger

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

Stue Classic



Bad White



Soverom White



Utleieservice

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

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

Det ligger år bak Thailand-løsningen vår

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

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

Trygt kjøp

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



Stue White



Stue Black



Soverom Classic





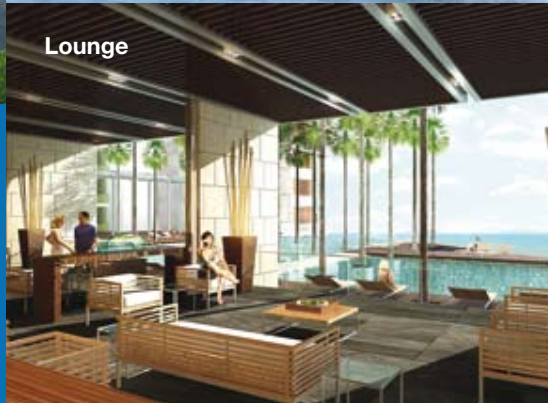
Fellesareal



Shopping



Lounge



Lobby



JOMTIEN BEACH THAILAND

www.the-beach.no

For mer informasjon og brosjyre,
www.the-beach.no
 eller tlf. +47 22 40 42 00.
 Prisøkning fra 1. april 08.

The Beach er utviklet og eiet av

HVIDSTEN  **EIENDOM**
 - vi gjør Thailand bedre

Loddet er kastet, det er nå eller aldri

Onsdag 16.1.08 skriver BT at det kan bli slutt på nettolønnsordningen for sjøfolk, samt nullskatteordningen for rederiene. Det kan bety slutten for norsk skipsfart.

Når regjeringen blir utfordret på et eller annet, viser de alltid til Soria Moria-avtalen. Soria Moria-avtalen er regjeringspartienes felles plattform og handlingsplan for inneværende stortingsperiode.

I Soria Moria-avtalen ligger det også retningslinjer for hvordan skipsfarten skal behandles.

Dette var selvsagt noe vi trodde på. Nå vet vi bedre: Rederne fikk et formidabelt skattekrav, på ikke mindre enn 21 milliarder kroner som skal tilbakebetales over ti år.

”Det er enestående at det foreslås å skattelegge elleve år tilbake i tid” sier jusprofessorene Eivind Smith og Fredrik Zimmer.

Om det bare hadde vært skatten til rederne det gjaldt, hadde det vært en ting,

men rederiskatten og nettolønnsen henger sammen med hele den maritime satsingen i følge BT.

Om Høyesterett kommer til at tilbakebetalingen av redernes skattegjeld er ulovlig, står både nullskatteordningen for rederiene og nettolønnsordningen for norske sjøfolk i fare.

Marianne Aasen Agdestein (AP) som var saksordfører i stortingsbehandlingen om rederibeskatningsordningen, sier at faller et av elementene ut av Soria Moria pakken om maritim satsing, kan også nettolønnsen forsvinne. Vi skal huske på at det var et enstemmig Storting som gikk inn for maritim satsing.

Så til sakens kjerne slik vi ser det: Når skal sjøfolk være i stand til å stole på AP? De har historisk alltid vært solidariske med sjøfolk i opposisjon, men i posisjon er det verre. Nå sitter de i tillegg ved samme bord som SV, det mest skattekåte partiet på ”tinget”, de blir ikke fornøyd før de har klart å innføre planøkonomi i Norge.

I dag har Norge en av verdens største handelsflåter, potensialet er enormt om

det forvaltes på riktig måte, men da må AP ta ansvar. Slik de fremstår i dag ville de ha regjeringsmakt, koste hva det koste ville. Dette minner om Faust som inngikk en pakt med Mephistopheles, djevelens sendebud.

Konsekvensene av slik politikk er ingen langsiktighet, trygghet eller troverdighet. Her er det bare personlig makt som teller.

Pengene som nå er krevd inn fra rederne har regjeringen allerede begynt å bruke i sine budsjetter. Vinner staten frem i sine krav, går det ut over rederne, med andre ord oss seilende. Taper staten går det allikevel ut over oss, vi risikerer at nettolønnsen forsvinner.

Slik situasjonen er nå har vi valget mellom pest eller kolera.

Derfor er det nå tid for handling, vil vi godta at sjøfolk igjen skal være salderingsobjekter, er det bare å gjøre som i dag - sitte i ro og la tingene skure. Ønsker vi derimot forandring og trygghet for våre arbeidsplasser, må vi samles i et forbund, og vise at vi mener alvor.

LRV

Knut i Dråpen

$$1 + 1 + 1 + 1 = 2$$

Talljuks fra OD/Ptil medfører meget alvorlige konsekvenser, personer skades og historien vil gjenta seg og gjenta seg, og læring uteblir.

Oljeselskaper og andre med behov for dykketjenester har gjort egne undersøkelser og vurderinger av risikoen ved dykking i fremtiden. Det har også andre personer gjort, som har hatt ansvar innen dykkerindustrien gjennom mange år. På dette grunnlaget skal næringen erklære at dykking er forsvarlig.

Men så lenge grunnlagsmaterialet er feil, får en feil konklusjoner, og en tar videre feil beslutninger. Ingenting læres og skadeomfanget vil bare øke. Også Lossius-kommisjonen som gransket Pionerdykkernes arbeidsforhold, brukte feilaktig tallmateriale fra Oljedirektoratet/Petroleumstilsynet som grunnlag for sitt arbeid.

*En NSDA rapport
Februar 2008*

*Denne rapporten er utarbeidet av Cand. Polit. Knut Ørjasæter som i tillegg til å ha studert sosialøkonomi, statsvitenskap og matematikk, har et mellomfag i statistikk fra Universitetet i Oslo. Videre har han i mange år arbeidet med utredninger, og som finans – og næringslivsjournalist der kompliserte økonomiske og samfunnsmessige problemstillinger. Han har også lang erfaring og inngående kjennskap i Dykkersaken og har skrevet boken *Dykkerne: Ofret i Rikets Interesse*.*

Statistikker og uoverensstemmelser i tallmateriale fra OD/Ptil og deres database DSYS er vurdert ved å sammenlikne med kjente hendelser og alternative kilder for vurdering av nivåer på hendelser som skal rapporteres OD/Ptil.

Troverdig statistikk/data - spesielt viktig

Statistikk og tallmateriale fra OD/Ptil brukes i en rekke sammenhenger. Årlig brukes materialet til å fortelle Storting, media og befolkningen om den norske petroleumsvirksomheten og sektorens betydning for norsk økonomi og for det norske samfunn

forøvrig. Materialet OD/Ptil samler inn blir også videresendt Statistisk Sentralbyrå slik at det blir en del av grunnlagsmaterialet for statistikker og analyser som utarbeides der, samt i Finansdepartementet, Norges Bank og andre steder som foretar økonomiske og samfunnsrelaterte analyser.

OD/Ptil lager også oversikter over Helse, miljø og sikkerheten i petroleumsvirksomheten som offentliggjøres. Alt i alt er det et meget omfattende statistisk materiale OD/Ptil er ansvarlig for å samle inn, bearbeide og videreformidle.

Materialet er i neste omgang grunnlag for Stortingets utbyggingsvedtak, og analyser av virksomheten i norsk petroleumssektor, analyser av norsk økonomi og samfunnsutvikling, samt for vurdering av om virksomheten drives på forsvarlig måte.

Dykkingen har fra norske myndigheters side hele tiden blitt betegnet som forsvarlig siden starten på petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. En viktig årsak til at dette er mulig er manglende rapportering av både dødsulykker, trykkfallssyke og andre hendelser/ulykker. Dette er alle hendelser som skal rapporteres til norske myndigheter og som norske myndigheter skal ha kontroll på for at myndighetene og de personene det gjelder skal kunne iverksette nødvendige korrigerende tiltak.

Det sier seg selv at alvorlige feil i tallmateriale vil gi alvorlige feil i de beslutninger som fattes på grunnlag av materialet. Stor underrapportering medfører at korrigerende tiltak ikke iverksettes. Alle vil tro at en virksomhet drives på forsvarlig måte, noe den likevel ikke gjør dersom sannheten hadde kommet på bordet.

Konsekvensene kan være dramatiske. Dette er også en viktig årsak til at Dykkersaken har blitt den arbeidslivsskandalen med det omfanget den nå har fått. Det kan synes som om de ansvarlige med fullt overlegg har skjult både skader, ulykker

og død, og unnlatt å rapportere korrekte tall. Dette vil en se av det enorme avviket mellom sannsynlig antall hendelser og det som OD/Ptil har rapportert. Å få dykkevirksomheten inn i forsvarlige former ville hatt dramatiske konsekvenser for utviklingen av norsk petroleumsindustri og norsk økonomi og kan være motivet for rapporteringsjukset.

Kromberg-utredningen, deltagere på de såkalte Godøy I (1993) og Godøy II (2005) konferansene, Lossius-kommisjonens granskning, risikoanalysen til Scandpower, er alle viktige eksempler på at feilaktig tallmateriale fra OD/Ptil har fått avgjørende innflytelse på de vurderingene som gjøres.

Offentlige tall ikke i virkelighetens verden

I utgangspunktet skal eksempelvis alle dødsfall, ulykker, nestenulykker, hendelser og tilfeller av trykkfallssyke rapporteres. Statistikkene til OD/Ptil finnes blant annet i databasen DSYS. Det er erkjent fra norske myndigheter at det har vært mangler i rapporteringen. Men etter 1985 skal dataene etter OD/Ptils utsagn ha blitt bra. Likevel er ikke dette tilfelle.

Det er påvist feil i statistikkene til OD/Ptil en rekke ganger. Hendelser enkelt dykkere har opplevd er ikke å finne igjen i statistikkene til OD/Ptil. Dette gjelder eksempelvis fra forsøksdykket i 2002, og det gjelder hendelser dykkeren Lars Hasle opplevde på midten av 1990-tallet. I 1988 oppgir Oljedirektoratet at det var 6 tilfeller av trykkfallssyke. Stolt-gruppen rapporterte alene om 7 tilfeller dette året og Stolt gruppen var bare ett av 5 - 6 dykkerselskaper som opererte på norsk sokkel det året.

Går vi tilbake til tidlig på 1990-tallet og den såkalte Krombergrapporten viser det at det var henholdsvis 8 og 4 ulykker/hendelser i forbindelse med metningsdykking i henholdsvis 1989 og i 1990. Dette var tall Kromberg utvalget hadde fått fra Oljedirektoratet. I følge andre tall fra OD var det

henholdsvis 24 og 16 ulykker i forbindelse med metningsdykking for de samme to årene.

Dette er imidlertid eksempler som ikke sier noe om nivåene på de feilene og underrapportering i de offisielle tallene og det en kan regne som faktiske nivå.

Metode for å kontrollere nivå på trykkfallssyke/hendelser/ulykker

Ved å ta utgangspunkt i Haukelands rapport (des. 2004) etter å ha undersøkt over 100 dykkere kan en beregne antallet for hendelser som skal rapporteres til OD/Ptil og Arbeidstilsynet, og deretter sammenlikne det med tall som faktisk er registrert i statistikkene. Dette er dykkere som har vært gjennom omfattende undersøkelse hos den helseinstitusjonen som er nasjonalt kompetansesenter for hyperbar medisin. I undersøkelsene ble det registrert både antall trykkfallssyke og hendelser dykkere hadde opplevd. Det er å bemerke at dykkernes opplysninger om dette stemmer godt overens med andre både subjektive og objektive resultater fra undersøkelsene ved Haukeland.

Trykkfallssyke

Ved å ta utgangspunkt i andelen dykkere som har vært utsatt for trykkfallssyke, og øke denne andelen for de som har hatt trykkfallssyke flere ganger, og deretter multiplisere dette med antallet dykkere, får en nivået på trykkfallssyke som en må forvente å finne totalt i databasene til OD/Ptil. Forutsetningen er at dykkerne som er undersøkt er et representativt utvalg for dykkerne i norsk petroleumsvirksomhet. Denne forutsetningen er det all grunn til å regne med holder.

I Haukelands undersøkelser er det kun 10 prosent av dykkerne som aldri har hatt trykkfallssyke. Det betyr at 90 prosent av dykkerne har hatt en eller annen form for trykkfallssyke en eller flere ganger. Regner en med at 40 – 50 prosent av de som har hatt trykkfallssyke har hatt trykkfallssyke flere ganger, kan en bruke en multiplikator på mellom 1,4 og 1,5 på andelen som har hatt trykkfallssyke. Dette er meget konservativt beregnet da det er flere dykkere som har hatt trykkfallssyke så mye som 5 ganger eller mer. Multiplikatorene som en da skal bruke på antallet dykkere blir da henholdsvis $0,9 \times 1,4$ og $0,9 \times 1,5$ for å finne konservative anslag for max/min antall trykkfallssyke som en skal forvente å finne hos OD/Ptil.

Men hvor mange dykkere dreier det seg om?

Om antallet dykkere på norsk sokkel skriver Lossius-kommisjonen:

Kommisjonen har innhentet navn på i alt 378 personer som har dykket eller har vært registret som dykkere i Nordsjøen i den aktuelle perioden fra 1965 til 1990. Navnene er dels innhentet fra pionerdykkerne selv og dels gjennom Oljedirektoratets dykkerregister. Etter hvert viste det seg at noen av de personer som kommisjonen kom i kontakt med, enten bare hadde vært registret som dykker uten å dykke eller bare hadde foretatt svært få dykk. De oppfattet seg derfor ikke selv som nordsjødykkere. Kommisjonen anslår etter dette at det reelt sett dreier seg om ca. 350 pionerdykkere som har hatt eller har varig tilknytning til Norge.

Her kommer en til det første alvorlige jukset med tall fra myndighetene. Lossius-kommisjonen opererte med 350 norske dykkere, Haukeland 375 norske dykkere og 2000 utenlandske dykkere, mens OD/Ptil har oppgitt både "vel 375" og senere "vel 520" dykkere. Samtidig er det i perioden mellom 1980 og 1988 utstedt nærmere 4000 norske dykkersertifikater av OD. En må forvente at det ikke utstedes sertifikater til folk som ikke skal dykke på norsk sokkel, men det totale antallet som har deltatt i aktuelle operasjoner er likevel høyst usikkert. Dessuten kommer det et lite antall dykkere i tillegg, som dykket før 1980 og som sluttet før en måtte ha norsk dykkersertifikat for å dykke på norsk sokkel. For øvrig skal de involverte nasjonalitet ikke bety noe for om trykkfallssyke, ulykke, nesteulykke eller hendelse skal rapporteres eller ikke.

Vi får da følgende nivå på totalt antall trykkfallssyke som en samlet må forvente å finne i tallmaterialet til OD/Ptil:

Antall trykkfallssyke - Norske dykkere

I henhold til antallet dykkere Lossius kommisjonen/Haukeland opererte med må vi forvente å finne totalt mellom 450 og 500 tilfeller av trykkfallssyke, men her må en regne med at det bare er norske dykkere. Utenlandske dykkere kommer i tillegg.

I forbindelse med Godøy II konferansen i 2005 har OD/Ptil senere blant annet hevdet at det er 520 petroleumrelaterte dykkere. Med dette som utgangspunkt skal antallet samlede tilfeller trykkfallssyke bli på mellom 655 og 700.

Antall trykkfallssyke – totalt norske og utenlandske

Regner en med 2000 utenlandske dykkere som også har arbeidet på norsk sokkel og

at de har hatt samme hyppighet av trykkfallssyke som de norske, må samlet antall tilfeller av trykkfallssyke på norsk sokkel økes med mellom 2500 og 2700 tilfeller. Det skal legges til tallene i avsnittene ovenfor, og vi ender da på mellom totalt 3000 og 3400 tilfeller av trykkfallssyke.

Regner en med at det er 3500 dykkere som har dykket på norsk sokkel, der en tar antallet sertifikater og trekker fra noe for de som eventuelt ikke har dykket på norsk sokkel, blir antallet forventet registrert trykkfallssyke over 5000 tilfeller.

I det offisielle registeret til OD/Ptil, DSYS, er det samlet registrert vel 200 tilfeller av trykkfallssyke for den totale perioden. Dette stemmer ikke med noen av tallene ovenfor, og en kan, basert på ovennevnte analyse, anslå at ikke mer enn ca. 10 % av tilfellene av trykkfallssyke er rapportert i DSYS.

Ulykker, nesten ulykker og hendelser

På samme vis som ved å regne ut hyppighet av trykkfallssyke, kan en for ulykker, nesten ulykker og hendelser som også skal være registrert i OD/Ptil sine statistikker, ta utgangspunkt i andelen dykkere som har vært utsatt for dette i Haukeland Universitetssykehus sine undersøkelser. Deretter lages en multiplikator ved å øke andelen for de som har opplevd ulykker, nesten ulykker og hendelser flere ganger. Til slutt multipliseres med antallet dykkere, og en får det nivået på antallet ulykker, nesten ulykker og hendelser som en må forvente å finne når en summerer opp tallene i databasene til OD/Ptil.

Forutsetningen er igjen at dykkerne som er undersøkt er et representativt utvalg for dykkerne i norsk petroleumsvirksomhet. Denne forutsetningen er det fortsatt all grunn til å regne med holder.

I Haukelands undersøkelser er det kun et veldig liten andel av dykkerne som aldri har opplevd en hendelse, nesten ulykke eller ulykke. Nærmere 40 prosent av de undersøkte dykkerne hadde opplevd slike hendelser mer enn 5 ganger og ditto vel 40 prosent mellom 1 og 5 ganger. Beregninger med en multiplikator på mellom 4,0 og 4,3 på samlet antall dykkere medfører at en får et konservativt max/min tall for samlet antall hendelser, nesten ulykker og ulykker som en må forvente er registrert i statistikkene til OD/Ptil.

Antall ulykker, nestenulykker og hendelser – norske dykkere

I henhold til antallet dykkere Lossius kom-

misjonen og Haukeland opererte med, skal dermed antallet hendelser, nesten ulykker og ulykker bli på mellom 1450 og 1600. Her må en igjen regne med at det bare er norske dykkere og at utenlandske dykker kommer i tillegg.

I henhold til OD/Ptil har de senere, blant annet i forbindelse med Godøy II konferansen, hevdet at det er 520 petroleumrelaterte dykkere. Med dette som utgangspunkt skal det samlede antallet hendelser/ulykker bli på mellom 2050 og 2250.

Antall hendelser, nesten ulykker og ulykker - norske og utenlandske dykkere

Regner en med 2000 utenlandske dykkere som også har arbeidet på norsk sokkel og at de har hatt samme hyppighet av hendelser, nesten ulykker og ulykker som de norske, må det samlede antall tilfeller på norsk sokkel økes med mellom 8000 og 8600 tilfeller. Dette skal derfor legges til tallene i avsnittene ovenfor. Vi ender da på mellom 9500 og 10800 tilfeller av hendelser, nesten ulykker og ulykker. Regner en med at det totalt er 3500 dykkere som har dykket på norsk sokkel der en tar antallet sertifikater som er utstedt og trekker fra noe for de som eventuelt ikke har dykket på norsk sokkel, blir tallet forventet registrerte ulykker, nesten ulykker og ulykker på over 14000.

Dette er igjen tall og nivåer som ligger skyhøyt over det som offisielt er registrert i det statistiske datasystemet DSYS hos OD/Ptil.

Nivåene på de offisielle tallene er helt klart alt for lave, og det bør en uavhengig granskning til for å finne ut hvordan det er mulig at de offisielle tallene kan være så lave og misvisende i forhold til dykkernes egne rapporter. Vi minner igjen om de meget alvorlige konsekvensene som feil i grunnlagsmaterialet gir for de beslutningene som til enhver tid fattes.

De store feilene og usikkerhetene i det statistiske tallmaterialet til OD/Ptil medfører også at en ikke kan legge til grunn noen av rapportene fra Godøysund konferansene, Scand-power rapporten, eller annet materiale som er basert på dette statistiske materialet. Dette betyr også at det er store feil med hensyn til Lossius-kommisjonens rapport og St meld 47 (2002-2003).

Egne undersøkelser - en fare for fremtiden – et eksempel

Norsk oljeindustri med Statoil og Norsk Hydro i spissen har behov for dykking fremover, selv om de ikke gir uttrykk for dette offentlig. De har derimot hev-

det de siste 25 årene at de kan bygge ut og operere rørledningene, samt olje og gassfeltene uten dykkere. Etter at NSDA i lang tid hadde etterlyst risikostudier som etter regelverket skulle ha vært utarbeidet i forbindelse med oljeselskapenes søknader til Stortinget om utbyggingstillatelser for denne perioden, fikk konsultantselskapet Scandpower i 2005 i oppdrag av Statoil/Hydro å vurdere risikoen for Petroleumrelatert dykking, slik den fremstår i dag. Studien skal også vurdere tiltak for å redusere risiko. Scandpower leverte sin rapport i august 2005.

Studien konkluderer:

Dagens dødsrisiko ved metningsdykking ble funnet å være lik den risikoen som i denne studien ble brukt som øvre akseptgrense. Det er myndighetene og oljeselskapenes målsetting å ytterligere redusere denne risikoen.

Ligger en over eller tilnærmet lik det som regnes som akseptabel risiko, sier det seg selv at en må arbeide for å få ned risikoen. Hovedproblemet med denne studien fra Scandpower er tallmaterialet som den er basert på, slik denne analysen viser. Basert på mer korrekte tall vil risikoen ligge langt over akseptgrensen, og risikoen vil være langt høyere enn konklusjonene Scandpower har kommet frem til.

I hovedsak er studien basert på offisielle tall fra databasen til OD/Ptil. På grunn av all underrapportering som er dokumentert i denne analysen, er tallmaterialet behengt med mange feil og mangler. Hendelser som på papiret ikke har hendt, vil heller ikke med i noen statistikker. Ulykkestallene blir derfor for lave i forhold hva de faktisk skal være.

Videre er heller ikke trykfallssyke, ulykker og hendelser i forbindelse med petroleumrelatert dykking som foregår i indre norsk farvann med i databasen til OD/Ptil, selv om dette er under Petroleumslovens virkeområde. Store deler av den petroleumrelaterte dykkingen har foregått og forgår innaskjærs. For å vurdere risikoen for at en dykker skal bli skadet, betyr det lite om han dykker innaskjærs, simulert dykk på land i en forskningsstasjon, eller ute på sokkelen. Et geografisk skille blir derfor kunstig for vurdering av dykkernes sikkerhet og aktivitetenes risiko. Metodene, utstyret og prosedyrene som benyttes, er de samme.

Fire tilfeller på 13 år

Offisielt er det bare fire tilfeller av trykfallssyke i årene fra 1990 frem til utgangen av 2003. I disse tallene har en imidlertid

ikke tatt med problemene en fikk i forbindelse med forsøksdykket i 2002 til 250 meters dyp. Der kom seks av åtte dykkere ut som pasienter. En har heller ikke tatt med problemene da en koblet Troll-rørledningen til landanlegget på Sture i 1995. I dykkermiljøet er det kjent at det her var store problemer med trykfallssyke både i forbindelse med metningsdykking og nitrox dykking.

Ved å være selektiv med datagrunnlaget, ser offisielle tall mye bedre ut enn de skal være. Bare ved å ta med de to nevnte operasjonene i tillegg, vil en straks få en dramatisk forverring av statistikken.

I aktivitetstallene som omhandler antall timer med metningsdykking, skiller dykkerselskapene normalt ikke på innaskjærs og utaskjærs dykking. Dette gir en dobbelt effekt som trekker ulykkesstatistikken ekstra mye ned. For det første bruker en for lave ulykkestall på grunn av manglende rapportering. Dernest er aktivitetstallene for høye siden en tar med den dykking som ulykkesstatistikken ikke omhandler.

Med reelle tall ville risikovurderingen til Scandpower blitt langt over akseptabelt kriterium for risiko. Rapporten fra Scandpower kan derfor ikke tillegges særlig verdi. Analysemetodene og arbeidet de har utført er utvilsomt i tråd med lærebøkene, men det hjelper lite når de har arbeidet med feilaktige tallgrunnlag.

Baserer fremtidig dykking på feilaktig beslutningsgrunnlag

Scandpower rapporten er et viktig grunnlagsdokument for en såkalt partssammensatt gruppe som skal vurdere sikkerheten ved fremtidig dykking. Denne gruppen er rådgivende for Arbeidsmiljø- og sikkerhetsavdelingen som skal legge frem en stortingsmelding om saken. Gruppen leverte sin rapport senhøstes 2005.

I innledningen i rapporten står det: *Dykking på norsk sokkel har hatt god HMS utvikling siden begynnelsen av 1990-tallet. Det har ikke vært dødsfall siden 1987, ...*

At den såkalt gode utviklingen baserer seg på talljuks der hendelser ikke er rapportert, der en opererer med kunstig skille mellom innaskjærs dykking og dykking offshore, og der aktivitetsnivået reelt er redusert med en fjerdedel i perioden, blir ikke nevnt. At OD/Ptil som kontroll- og tilsynsmyndighet motarbeider forskningsresultater, i stedet for å ta forskningsresultatene alvorlig, bør være grunn god nok for dykkerne til å kunne forlange at ansvaret flyttes til en annen offentlig instans.

Videre står det i rapporten:

Dykking på norsk sokkel drives i dag innen de rammer som ligger i regelverket og i tråd med dagens akseptert risiko.

Også dette er feil. En ligger over akseptrisiko nivået. Det er bare fordi en har basert vurderingene på lite troverdig statistikk en kan hevde det som står i rapporten.

Beslutningsgrunnlag må baseres på holdbar statistikk

Skal en gjøre skikkelig analyser av risikoen innen den petroleumsrelaterte dykkingen, må en først gjøre en større undersøkelse for å få et tallmateriale som er til å stole på.

Tidlig på 1970-tallet uttalte Bjørn Vedeler at dypdykking hadde 1000 ganger større risiko enn noe annet yrke. I 2005 kommer Scandpower frem til at risikoen "ligger på grensen av det som kan aksepteres". Det må ha skjedd en dramatisk forbedring i løpet av disse årene.

Tidlig på 70-tallet ble det meste av dypdykking utført som "bounce dives", som var kortere dykk med opptil en times bunntid, med umiddelbart påfølgende dekompressjon. Totalt kunne dykket vare i 6, 8 eller 12 timer. Brukes den tradisjonelle måten å måle dødsrisiko ved hjelp av FAR-tall (Fatal Accident Rate) får en et feil bilde. Bounce-dykkingen hadde mange fatale uhell og forholdsvis kort eksponeringstid, derfor ble FAR-tallet svært høyt.

Senere har metningsdykking overtatt, og dykkerne bor under trykk i kammeranlegg 24 timer i døgnet og tilbringer gjerne 6-8 av timene på havets bunn. Tidligere var dykkerne sjelden eksponert til trykk mer enn 8-10 timer på en tur offshore. Nå kan de altså tilbringe opptil 20 - 30 døgn under trykk sammenhengende. Den lange eksponeringen vil i seg selv bringer FAR-tallet ned.

For kone og barn der hjemme som er bekymret for om far kommer hjem, er det kanskje ikke så mye trøst i at et teoretisk beregnet FAR-tall er blitt mye lavere på grunn av at far nå er eksponert for risiko i mange flere timer, og at resultatet av denne eksponeringen kan vise seg først om flere år.

Myndighetene og oljeindustrien bestrider dessuten årsakssammenheng mellom langtidsskader og arbeid som dykker. Dette reflekteres derfor ikke i analysen. Hvordan ville tallene sett ut dersom en hadde tatt med hele bildet og inkluderte risikoen for både langtidsskader og selvmord? Kan det hende at Bjørn Vedeler har sine ord i behold den dag i dag?

- Oljeindustrien har i mange år unnlatt å nevne dykking når de har utført sine lovpålagte risikostudier for utbygninger og drift av felt og rørledninger, sier Tom Engh.

- Nordsjødykker Alliansen har ved flere anledninger henvendt seg til Oljedirektoratet og bedt om å få tilsendt FAR-tall for dykkingen og fra risikoanalyser utarbeidet ved Stortingsbehandling av forskjellige feltutbygninger og rørledningsprosjekter på norsk sokkel. Vi er blitt møtt med taushet. Vi har ikke fått tilsendt slike rapporter eller tall.

Dødsulykker – fatale ulykker

Det er godt kjent at det er store mangler med dataene fra OD/Ptil. Kjente ulykker og hendelser finner en ikke igjen i statistikkene. Dette gjelder også fatale ulykker. Omfanget av dette talljukset er imidlertid ikke kjent.

Det er ikke tatt opp her da det ikke ble tatt opp i Haukelands undersøkelser. I stedet vil det vises til boken Dykkerne: Ofret i Rikets Interesse fra 2006 der store avvik og underrapportering i offisielle dødsulykke tall tas opp.

Konklusjon

OD/Ptil har til nå operert med et antall dykkere på norsk sokkel som er på ca 10 % av det virkelige antallet sertifikater som er utstedt. Historien om de utenlandske dykkerne har ikke kommet frem før høsten 2007.

Denne analysen viser at OD/Ptil har registrert ca 10 % av tilfellene av trykksfallsyke i petroleumsrelatert dykking i sitt datasystem, DSYS. Analysen viser videre at OD/Ptil kun har registrert en svært liten andel av aktuelle ulykker, nesten ulykker og hendelser.

Selvmord som resultat av akutte skader og langtidsskader etter dykking, med påfølgende jobbmessige, familiemessige og

økonomiske problemer er ikke registrert i noe database eller behandlet på annen måte. Dette er derfor et uoversiktlig og uklart kapittel i Pionerdykkingens historie.

Oversikten over fatale ulykker er beviselig ikke korrekt, en eller flere fatale ulykker mangler. Men det er usikkert hvor stor feilen er og om næringen noen gang kommer frem til et troverdig tall.

Som en samlet konklusjon kan en fastslå at de statistiske tallene i OD/Ptils database, DSYS, ikke har troverdighet og derfor ikke kan danne bakgrunn for å utarbeide troverdige analyser eller for å trekke noen sikre konklusjoner relatert til risiko og sikkerhet.



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

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



Leserbrev

Agenda

Alle forbund lever av; KONTINGENTEN

Noen forbund, som FFFS er bevisst at skal de overleve, ja så må de levere. De må være til for medlemmene, synliggjøre seg selv i form av resultater, og pr. i dag så har FFFS ordnet opp i over 300 saker. De har tatt saker til retten, vunnet i forliksrådet, i rederkontorer, om bord i skip og i kommunale innstanser. De har knyttet til seg flere profilerte og dyktige advokater, som er spesialister på arbeidsrett, samtidig har de bevisst at de er til for medlemmene.

Hos FFFS heter det seg, at den viktigste ressursen er medlemmene.

FFFS har ikke bare ryddet opp for sine egne medlemmer, men også stått på for NSF medlemmer og andre, som ikke har blitt hjulpet av sitt eget forbund (se Dråpen nr. 4-07 side 28). Det viser at FFFS er til for deg som medmenneske, men det kan jo ikke fortsette på den måten. De må prioritere sine egne medlemmer. Alle må forstå det, men det skulle ikke forundre meg at med ledig kapasitet så vil de fortsatt i fremtiden hjelpe andre forbunds medlemmer, som blir utsatt for trakassering, eller på annen måte ikke får hjelp der de hører hjemme.

Nå er vi i inngangen til et nytt år og det er anledning for alle forbund og synliggjøre hva som er målsettinga med arbeidet for å tjene medlemmene.

Det kan gjøres som NSF gjorde i Loggen nr. 1. i år 2006, hvor de proklamerte at de ville ha 1000 nye medlemmer i løpet av året. I all hovedsak mener jeg, "tvangsrekutterte medlemmer"
Hva er målsettinga for å fremme medlemmenes kår i NSF? Her synliggjøres grådigheten med å få mest mulig midler på bok. Det står ingen ting om hva som kan gjøres for sjøfolka. På side 3 i Loggen

(samme blad) kan man lese at: Kampen for å bedre sjøfolkenes rammevilkår har gått ut over medlemspleien.

I et brev til forbundsleder Jacqueline Smith i NSF den 26. juli 2007, skrevet av undertegnede, hevder jeg at en avtale underskrevet i Oslo 19. mars 2004 av Norges Rederforbund og Norsk Sjømannsforbund med LO's velsignelse, dolker egne medlemmer i ryggen. Jeg hevder at jeg ikke vet om noen avtale som har satt arbeidstakere så langt tilbake i nyere tid, som den avtalen. Jeg oppfordret NSF til å hjelpe meg med å finne en avtale hvor man har fått økt arbeidstiden med opp mot 2 mnd i året uten vederlag. Jeg ber videre om at de leter innen en tidsepoke på 30 år, og i den tidsepoken finne en avtale som er dårligere.

Jeg har ennå ikke fått svar, og tolker det dit hen at NSF ikke har funnet en dårligere avtale.

Jeg spør meg selv: Hva er det NSF's medlemmer betaler for?

Jeg ser jo det at LO/NSF overfører millionbeløp til politiske partier, men ser ingen "Agenda", som godskrives medlemmenes trygghet på arbeidsplassen, samme juridiske rettigheter, pensjonsforhold og lovbestemt rett til å bli stående i arbeid som andre norske borgere på land.

Hva er så FELLESEFORBUNDET FOR SJØFOLK sin "AGENDA?"
DET ER: Fremme etiske og moralske verdier, kjempe mot korrupsjon, kjempe for å fremme sosial og økonomisk utvikling og å være et forbund for alle.

De forteller oss det i hvert medlemsblad, de kommer med målsetting etter målsetting, men i store trekk er det "lik behan-

dling for alle". Både land og sjøansatte. Eller sakt på en annen måte, arbeide for innføring av:

ARBEIDSMILJØLOVEN TIL SJØS.
(Alle andre land det er naturlig for oss å sammenligne oss med, har innført den).

INNFØRE NETTOLØNN FOR HELE SKIPSFARTEN.

INNFØRE DEMOKRATI, OG LIKE JURIDISKE RETTIGHETER PÅ SJØ, SOM PÅ LAND.

VÆRE POLITISK UAVHENGIG.

BEKJEMPE MOBBING PÅ ARBEIDSPLASSEN.

FREMME ETISKE OG MORALSKE VERDIER.

KJEMPE MOT KORRUPSJON

ARBEIDE FOR Å FREMME SOSIAL OG ØKONOMISK UTVIKLING.

ARBEIDE FOR Å FREMME MEDLEMMENES INTERESSER.

Å VÆRE ET FORBUND FOR ALLE.

ARBEIDE FOR Å FREMME MEDLEMMENES INTERESSER.

Ved å være medlem i FFFS er vi medlemmene med på fremme dette. Vi har reell innflytelse, og vi vet at innsyn i regnskaper og protokoller hele tiden er åpent for medlemmenes innsyn.

Til deg som ennå ikke har godt over til FFFS, men som holder på ditt medlemskap i f. eks. NSF, hvor de betaler for utro tjeneres virksomhet og hindrer (undertegnede) rett til innsyn i rapporter m.m. Gjør deg selv en tjeneste. Meld deg inn i FFFS som arbeider for din fremtid og dine rettigheter, i et korrupsjonsfritt miljø.

Med vennlig hilsen
Per Hagerup.



Leserbrev



Noen tanker rundt 2008

Oljeprisen ser 100 dollartegnet i hvitøyet, og sykehusene varsler kutt. Klimaspøkelset har kommet for å bli, for godt.

Dette er noe av det vi som forbrukere i staten Norge ikke helt har fått med oss.

Vi ser lite til at den norske valutaen styrkes.

Det er klart at regjeringen må tenke langsiktig og sikre en økonomisk god fremtid, men den folkevalgte må også tenke på den vanlige borgers forståelse og frustrasjon når det blir fremlagt forslag som at Helse Sør Øst skal kutte i tilskudd til f. eks. Hjerter- og Lungesenteret i Oslo. Her blir det foretatt mellom 700 og 900 vellykkede operasjoner hvert år.

Sykehuset går med overskudd og nettopp dette sykehuset ble opprettet i forbindelse med avslutningen av hjerterbroen til England.

Hjerte og lunge sykdommer står for halvparten av akutte dødsårsaker i Norge. Nå er det snakk om å overføre disse pasientene til Rikshospitalet og Feiringklinikken, hvor de har mer enn nok å gjøre fra før av. Er det pasientkøer som er målet?

Den offentlige fattigdommen hva gjelder forfall av offentlige bygninger er også uforståelig.

På 80-tallet, da arbeidsledigheten var stor, ble det snakket om å utbedre skoler, kirker m.m., men det ble med tanken, helt til Märtha og Ari Behns

datter skulle døpes. Da ble det fortgang i domkirkens reovering, men hva med alle de andre bygningene? Nå er det heldigvis nesten ikke arbeidsledighet, så hvilke planer har de regjerende myndigheter nå for å rette opp i elendigheten?

Infrastruktur er selve livsnerven i et hvert land.

I det 18. og 19. århundre ble det satset som aldri før. Bergensbanen ble åpnet i 1909, og kostet den gangen et helt statsbudsjett. I forrige århundre ble det snakket om forlengelse av nordlandsbanen, og fremdeles snakkes det.

Alle forstår at om det ble rimelig nok å bruke offentlige transportmidler, som buss og tog så vil privatbilismen avta. Det er bare opp til myndighetene å kjøpe nok materiell, og gi bussjåførene en anstendig lønn, slik at det blir nok av dem, da tjener staten, forbrukerne og klimaet på det.

I 1973, ble den såkalte "oljekrisen", ordnet opp enkelt og greit, med at det den 22. november 1973 ble vedtatt stengning av alle bensinstasjoner lørdag og søndag, samt etter klokken 19:00 alle ukedagene. Fra 5. desember ble det også innført forbud mot kjøring med motorkjøretøyer i helgene.

Om de styrende makter ønsket en rask klimaforbedring så kunne de vel bruke 70-tallets resept, eller innføre stopp av alle forbrenningsmotorer en dag i måneden.

Forskjellen i pensjonsordninger er også uforståelig for mannen i gata.

At enkelte må gå av med pensjon på grunn av at anatomien hindrer utøvelse av yrket for enkelte grupper, er forståelig, men at det er forskjellsbehandling i hva de enkelte kan tjene etter at de har tatt ut pensjon er ubegripelig. Noen kan tjene ubegrenset, andre 2G, andre 1G, noen 15 000,00 kroner m.m. Hvorfor er det ikke like regler for alle? Noen blir tvunget til pensjon ved 62 år, på tross av at all autorisasjon er i orden, andre har lovbeskyttet 70 års rett til å stå i lønnet arbeid. Noen er beskyttet av arbeidsmiljøloven, mens andre ikke er tilsluttet loven.

Om gjennomsnitt lønnsvekst i år blir 6%, hvorfor blir sosialhjelpssatsene kun prisjustert til 2,5%?

Er Norge et fristed for kriminelle?

Kun 2 (TO) av 10 overgrepssaker mot barn blir etterforsket. Økonomisk kriminalitet opp til 6/7 millioner kroner blir ikke etterforsket. Hvorfor bevilger ikke myndighetene midler slik at politiet får ressurser til å ta disse? Ved siden av at det bokstavelig talt kan redde liv, så er det også en økonomisk gevinst for samfunnet.

Det er mye vi som betaler vår skatt ikke forstår ved dere politikere. Vi hører hva dere sier når dere er i opposisjon, og holder valg møter. Hvorfor etterlever dere ikke dette når dere er i posisjon.

**Med hilsen
Medlem nr 1093**



Leserbrev

Frustrasjon blant skipsoffiserer i Hurtigruten Group ASA

Det er stor frustrasjon blant offiserer på ferger og hurtigbåter, da Hurtigruten Group ASA, har sagt opp fastlønsavtalen. Denne avtalen ble inngått 1. mars 2007. Avtalen ga offiserene et godt lønnsloft.

Innen utgangen av januar 2008, skal det forhandles på nytt. Rederiet sier at avtalen ble for dyr og at andre forutsetninger ikke er oppfylt. Hvis man ikke blir enige så truer de med å gå tilbake til den gamle lønnsavtalen, som kan gi opptil 40 % lønnsnedgang. Brukte man ikke kalkulator? Skulle tro at man regnet ut hva avtalen ville koste, før man underskrev den? Senest høsten 2007 ble det skrevet en protokoll, med presisering av enkelte punkter i avtalen. Man ble enige om at det var viktig å skape ro om fastlønsavtalen. Dette med tanke på rekruttering til rederiet. Er det dette de kaller ro? Rekruttering er kanskje ikke så viktig lenger?

Rederiet har vunnet flere anbud på fergedrift. Jeg tror de har priset seg veldig langt ned, for å vinne anbudene. Så satser de på å presse de ansatte til å gå ned i lønn og å gå med på dårligere arbeidstidsordninger, med mindre friperioder.

Det er stor mangel på sjøfolk, senest i fjor sommer var en ferge innstilt i to uker pga mannskaps mangel. Offshore rederiene nærmest skriker etter folk, med mange nye skip under bygging. Disse rederiene er villige til å betale den lønnen som arbeidsmarkedet krever. Jeg vil anslå at halvparten av offiserene

på ferger og hurtigbåter er mellom 50 og 60 år (pensjonsalderen er 60 år). Det mangler rett og slett en generasjon sjøfolk.

Utflagging over mange år er en av flere årsaker til at få ungdommer har tatt maritim utdanning.

Hurtigruten ASA er flink til å ta inn lærlinger. Problemet er at når de er ferdig med skole og læretid, så har de for lavt sertifikat til å få seg arbeid. Opplæringsstillinger for å få fartstid finns ikke, det koster for mye. Her sager man av greinen man sitter på! I dag tar det mellom 10-13 år fra en ungdom starter på maritim utdanning, til han/hun har det høyeste dekks og maskin offisers sertifikat. De færreste vil da jobbe på f.eks. en 30 år gammel ferge med luse lønn.

Rederiet har i alle år nytt godt av velviljen til de ansatte, jeg tror viljen til å jobbe ekstra på friperiodene begynner å bli oppbrukt. Sjøfolk må være blant de mest lojale arbeidstakerne som finnes, de fleste strekker seg langt for å unngå at ferger og hurtigbåter skal bli innstilt. Noen som kan huske sist sjøfolk streiket? De sjeldne gangene det har vært streik, så har det vært en halvtime da båtene uansett skulle ha ligget ved kai. Tipper arbeidsgiverne ble skremt. Men dette er ting som går på våre fagforeninger, som dessverre er de svakeste i Norge.

Jeg tror det kan bli vanskelig å få bemannet alle ekstra fergene som skal gå i sommer. Det er godt mulig at det blir

innstillinger av avganger. Hvis ledelsen i rederiet da står frem i media og sier at de har gjort alt det de kan for å skaffe mannskap, så blir det rett og slett patetisk.

Når man har vunnet anbud for drift av ferge og hurtigbåtruter, har man vel forpliktet seg til å sørge for at båtene går etter ruten? Følgelig må man sørge for, at man klarer å skaffe mannskap.

På skipene er det minimumsbemanning, såkalt sikkerhetsbemanning. Det betyr at hvis en av mannskapet skulle plutselig bli syk, så har man ikke lov til å legge fra kai. Det kan være vanskelig å få tak i vikarer på kort varsel. Hvilke andre bedrifter stopper helt opp, hvis en ansatt blir syk? Helst skal det ikke være folk om bord..

**Hilsen frustrert ansatt
FFFS medlem nr. 809**

Basert på leserbrevet på siden foran, kan man nesten lure på om andre forbund/rederi har en skjult agenda for norsk skipsfart.

Som man ser av brevet føler de ansatte seg sviktet av of-fisersforbundene, de tar ikke sine egne medlemmer på alvor.

Våren 2004 var det åpen høring på Stortinget i forbindelse med sjøfartsmeldingen, stortingsmelding 20/04, som regjeringen la frem 02.04.04.

I følge vår oppfatning av meldingen, var den bare svada og munnet ikke ut i tiltak som ville bedre forholdene for norske sjøfolk. Noe vi da også fortalte komiteen i vårt tilsvær på meldingen.

Det som allikevel sjokkerte oss mer enn selve stortingsmeldingen, var innlegget til Maritimt Forum, hvor de tre andre forbundene er medlemmer sammen med NR, banker, forsikringsselskaper og mange andre. Deres ønske i høringen var at NIS- registrets virkefelt måtte utvides. Det betyr i klartekst inn til norskekysten. Videre betyr det at de vil erstatte norske sjøfolk med billigere utenlandsk arbeidskraft. Vekk med nordmenn og inn med utlendinger. Med andre ord: Snikinnføring av NIS- registret.

Som dere vet har de "tre store" automatisk tilgang til ansatte i NIS registrets penger. De har gjennom en avtale med

NR rett til kontingent fra alle seilende i registret, dette har FFFS bestemt seg for å få fjernet. Vi har tapt i så henseende i en rettsinstans, men vi har anket og vi kommer til å følge saken helt til Strasbourg, om nødvendig.

Om vi ikke klarer å fjerne tvangsavgiften, er det fritt frem for de tre andre å håve inn penger selv om nordmennene (tvangsmedlemmene og andre) er fjernet fra mannskapslistene.

På denne bakgrunn er det viktig å opplyse alle om at det kan være noe helt annet som ligger bak mangelen på hjelp i de andre forbundene. Norske medlemmer og andre, har en tendens til å si i fra om noe ikke stemmer i henhold til kontrakter og andre ting. Kan hende er utenlandske seilende mer tilbakeholdne med kritikk, og er lettere å kontrollere, samtidig skaffer også de penger i kassen.

I følge ovennevnte skipsfartsmelding, er 95 % alle ansatte i NOR-registret folk med adresse i Norge, i NIS- registret er det motsatt.

Dette viser med all tydelighet at om nordmennene forsvinner vil forbundene fortsette å tjene store penger



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

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

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



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

HOME PAGE: WWW.VTT.NO



Sjøfolk i brått og brenning Utakk er deres belønning

Sjøfolk, hva er det? Det var noe som var før det. Det var den gangen de fikk tæring og skjorbuk da provianten for det meste bestod av saltmat og sild.

Sjøfolka var ok den gangen, en så dem nesten aldri. De sendte penger hjem, men var for det meste borte selv.

Ungguttene på 60 tallet reiste ofte hjemmefra 15 år gamle og hadde kontrakter på minimum 2 års fartstid. En klausul var dog at avmønstring måtte skje i nord Europa. Hvis ikke måtte sjømannen bekoste reise til skipet for avløser og hjemreise for seg selv. Fast trekk av skatt og penger til mor, var vistnok en selvfølge for kokk og matros. Mang en husholdning hadde ikke sett morgendagens lys om ikke trekket var kommet.

Helt frem til begynnelsen av 60 åra lå norske hyrer på ca. halvparten av hva engelske hyrer lå på. På 70 og 80 tallet når hyrene fikk et mer anstendig preg, da viste rederne råd. Det var den store flukten fra hjemmehavnen, og oppkjøp av sjøfolk fra lavkostland.

Vi husker vel mange av oss den store bankkrisen. Det var snakk om oppsigelse av ca. 1200 bankfunksjonærer. Da viste myndighetene råd. Det ble mobilisert krisehjelp i hver krok av vårt langstrakte land.

Ved overgang til norsk internasjonal skipsregister (NIS) var det tusenvis av norske sjøfolk som kom hjem til

arbeidsledighetstrygd, uten å se en eneste psykolog eller annet hjelpeapparat. Det var elektrikere og andre som lærte opp de nyansatte, (stort sett fra den tredje verden) vel vitende om at når opplæringen var over, ja så var det farvel til det som hadde vært ens arbeidsplass. Som hadde brødfødt kone og barn, og holdt liv i kommuner og fiskevær. Og ikke minst gjort det mulig å opprettholde bosettingen i griskskrente strøk.

Det var veldig populært dette fra politikerhold, å holde bosettinga oppe. Det virker som om det har blitt et ikke-tema etter at sjøfolka ble oppsakt fra sine maritime arbeidsplasser.

Det var disse sjøfolka som var med på å bygge Norge til en maritim stormakt. Det var disse sjøfolka som ved første hyreoppgjør ble trukket medlemsavgift til det Norske sjømannsforbund.

Det var dette forbundet som i 1982, sammen med Norges rederiforbund inngikk en avtale som var en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975.

Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund.

Avtalen inneholder store overføringer fra rederne til Sjømannsforbundet.

(Avtalen er tidligere gjengitt i Dråpen nr 2-03).

Det er dette forbundet som ikke vil være med å innføre arbeidsmiljøloven til sjøs.

Under krigen var det ca. 30 000 norske sjøfolk som seilte i Northrashiip, og fraktet alt fra høyeksplosivt drivstoff til alle fornødenheter til allierte havner. Det var ingen militære eller andre grupper i samfunnet som mistet så mange mann i krigsårene.

Det var heller ingen andre som skaffet Norge slike mengder med valutareserver, som gjorde at gjenoppbyggingen av landet kunne skje så raskt, som det gjorde.

Det er klart det ble penger av det, da mang en sjømann ble avmønstret i livbåten, eller flåten han klorte seg fast til, etter torpedering, for da sluttet hyra og dreie må vite.

Mange av disse hedersmenneskene ventet opp i mot 50 år før de fikk tildelt anerkjennelse for sin innsats for Norge, og det Norske folk.

Mange var også de som ble forlatt og gikk bort uten å bli anerkjent for sitt mot og sin oppofrelse.

Nå står de Norske myndigheter igjen ovenfor en sak som er en skamplott i nyere norsk tid, som også er innen det maritime segment.

Dykkertragedien

På samme måte som sjøfolka som har stått på i "Brått og Brenning"



Leserbrev



ble dykkere sendt ned til uforsvarlige dybder med de alvorligste følger i forbindelse med oppstarten av oljeutvinninga.

I følge Knut Ørjaseter i Dråpen nr. 3. 2007 sto regjeringsadvokat Richard Saue og fremholdt i retten at staten ikke viste at dykkerne ville bli skadet.

I følge samme kilde gikk regjeringsadvokaten mye lenger enn å lyve for retten, han holdt også tilbake informasjon. Les hele innlegget i Dråpen nr. 3. 2007.

Nå står dykkerne igjen ovenfor en ny stor påkjenning, en ny runde i retten.

Saken startet den 28. januar, og er sikkert vel dokumentert i media før dette kommer på trykk, men jeg ønsker likevel å belyse det, for det går inn i undertrykkelsen av den maritime sliter.

Hvorfor kan ikke myndighetene respektere de som har og fortsatt står på innen maritim næring. Gi dem den oppreisningen de fortjener og en gang for alle opprette like betingelser for alle nordmenn. Innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs. Hvorfor skal sjømannsloven gjelde om en rigg er forsynt med propell, mens arbeidsmiljøloven gjelder om riggen er forankret til bunnen.

Jeg besøkte alle de stands som var oppført på Karl Johan før kommunevalget 10. september i fjor, og predikerte om den urett som tilflyter den norske sjømann. Det var ikke en av politikerne der som var klar over at Arbeidsmiljøloven ikke gjaldt til sjøs.

Jeg har skrevet, og flydd etter politikere for å få aksept for likhet for alle arbeidstakere i Norge, og mange er de løfter om seriøs behandling og snarlig svar. Jeg venter ennå.

Mvh. Per Hagerup



Illfoto: Fosen sundt og simrad – Johan J. Petersen – Redningsselskapet

info@fffs.no – www.fffs.no



Leserbrev



Hvor offentlig er sjøfartsdirektoratet?

Høyeste ansvaret for kontrollvirksomheten til sjøs hviler på Sjøfartsdirektoratet. For å forstå hvordan kontrollen fungerer er det nødvendig med et kort tilbakeblikk på direktoratets historie og noen av de grunnleggende lovene.

Da den norske handelsflåten mot slutten av 1800-tallet gikk over fra seil til damp og begynte å vokse seg stor, tildels ved innkjøp av gammel og dårlig utenlands tonnage, begynte også tap av skip og besetninger å bli et alvorlig problem. Det begynte å komme krav om en offentlig kontrollende myndighet for å fremme sikkerheten til sjøs. I 1903 var man kommet så langt at det skulle opprettes et statlig Sjøfartskontor for å kontrollere *skibes sjødyktighet*. Dette ble senere til Sjøfartsdirektoratet, innbefattet skipskontrollen.

Jeg vil her i hovedsak holde meg til arbeiderbevegelsens kjente skribent, Aksel Zachariassen, som i boken *Fra trellekår til frie menn* (Tiden 1950) gir en utførlig beskrivelse av begivenhetene under og etter opprettelsen av Sjøfartsdirektoratet i 1903. Det følgende er et utdrag med kommentarer fra kapitlet *Sjøfartsdirektøren som ble fordrevet*.

Kapitlet innleder med at:

I forbindelse med kampen for den offentlig skipskontrollen i Norge, trer et navn sterkere i forgrunnen enn andre – det var Magnus Andersen, Norges første sjøfartsdirektør, som fikk i oppdrag å sette kontrollen ut i livet,

men som rederne fikk fordrevet ved en aksjon som savner sidestykke i norsk administrasjonshistorie.

Andersen hadde maritim offisersutdanning, og han var pioner i arbeidet for så vel bedre sikkerhet til sjøs som organisasjonsarbeid blant sjøfolk. Valget av Andersen som sjøfartsdirektør var svært omstridd. Andersen var også politisk engasjert for Venstre. For øvrig i selskap med store politiske profiler som Gunnar Knudsen og Christian Mickelsen.

I arbeidet for å forbedre sikkerheten til sjøs var Andersen langt forut for sin tid. Bl.a. opprettet han en årbok med referater fra alle sjøforklaringer etter skipsulykker, og dette gjorde rederne så rasende at det eneste de tenkte på var å bli kvitt ham så fort som mulig, og med den nye regjeringen i 1910 kom også muligheten. Noe av det første på den nye regjeringens program var å bli kvitt Andersen som sjøfartsdirektør og forsøkte først med det gode. Først ble han tilbudt stillingen som norsk konsul i Havanna, men Andersen sa nei. Deretter ble han tilbudt stilling som tollkasserer i Drammen, og Andersen sa atter nei. Dermed tok regjeringen saken i egne hender og avsatte ham. Det endte med kabinettsspørsmål i Stortinget, hvor høyresiden gikk av med en knapp seier, 47 stemmer mot 42.

Etter Andersen ble en kommandørkaptein i marinen, Harald Pedersen, sjøfartsdirektør. Han hadde vært ordfører i Horten, og var også Gunnar Knutsens partikollega.

Men så fikk han et annet verv. Gunnar Knudsen ble igjen statsminister i 1913 og da 1. verdenskrig startet året etter fikk Pedersen av statsministeren ansvaret for den offentlige forsyningsnemnden. Nå fikk rederne som de ville, en sjøkaptein, Einar Quale, ble ansatt. Men han var kommet i myndighetenes søkelys for dårlig behandling av sitt mannskap og pådro seg en irettesettelse av påtalemyndighetene. Man måtte finne en ny mann til stillingen, og den neste ble sjøkaptein Lars Talin Hansen, som satt helt frem til 1930. Magnus Andersens ønske om et fritt og uavhengig sjøfartsdirektorat ble aldri noe av. Etter at Stortinget kvittet seg med ham, tok rederne kontrollen over Sjøfartsdirektoratet – og den kontrollen har de senere beholdt. Tradisjonen med å plassere kapteiner i den viktige stillingen som Sjøfartsdirektør gjelder ennå, men med et unntak, og det Ivar Manum, som var direktør fra 1999 til 2001.

Kapteinen, som i hele sitt voksne liv har vært underlagt rederen, og som har vært eneveldig kaptein til sjøs, blir nå kaptein i Sjøfartsdirektoratet og får over natten ansvaret for kontrollen med den samme rederen. Bedre oppfordring til kameratkorupsjon finnes ikke i offentlig sektor. Lov og regler til sjøs består av både nasjonale og internasjonale regelverk. I stor grad overlapper og utfyller disse hverandre. Der hvor intet annet er nevnt, refereres det i denne beretningen til *Den Norske Skipskontrolls Regler av 1990*, herunder Sjødyktighetsloven, som var det gjeldende regelverk i 1999. Sjødyktighetsloven er



Leserbrev



nå endret. Ved kgl.res. av 24. oktober 2003 ble det nedsatt ett utvalg til å utarbeide endringsforslag. Professor dr. juris Hans Bull var leder for utvalget, som for øvrig bestod av representanter fra både offentlig og privat sektor:

Norsk Sjøoffisersforbund
Det norske maskinistforbund
Norsk Sjømannsforbund
Rederienes Landsforening
Fraktestartøyenes Rederiforening
Norges Rederiforbund
Norges Fiskarlag
Sjøassurandørenes Sentralforening
Det Norske Veritas
Sjøfartsdirektoratet
Miljøverndepartementet
Arbeids- og sosialdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Direktør Sverre Quale (uavhengig medlem)

– Her mangler det altså ikke på demokrati. Av utvalgets fjorten representantene tilhører fem aktører som er direkte underlagt den kontrollerende myndigheten (Sjøfartsdirektoratet) – og som altså er med på å utarbeide lover som skal ligge til grunn for kontrollen av deres egen virksomhet. I mandatet heter det bl.a. at:

Sjødyktighetsloven er umoderne som tilsynslov og utvalget skal foreslå en tidsriktig lov tilpasset dagens forhold, herunder internasjonale, og med fleksibilitet til å fange opp utviklingen innen skipsfarten. Det er nedsatt en arbeidsgruppe under utvalget. Utvalget skal avgi sin innstilling innen 30. juni 2005.

I den gamle loven heter om skipskontrollen i § 4, tredje ledd at:

Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn og personer som i henhold til første ledd benyttes under utøvelsen av kontrollmyndighet, plikter å bevare taushet om det de får kjennskap til ved den

kontroll de foretar i henhold til loven her.

I endringsforslaget heter det at:

Forslaget går ut på å oppheve tredje ledd da den alminnelige bestemmelse om taushetsplikt i forvaltningsloven §§13-13f, som også får anvendelse på sjødyktighetslovens område, anses tilstrekkelig.

Paragrafene 13 og 13f lyder i utdrag slik:

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

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

Punkt 1 her er det ingen ting å si på, men det er det derimot om punkt 2, som er nærmest latterlig når det gjelder noe så internasjonalt som skipsfarten. Det finnes ingen bransje, hvor, f. eks., ”tekniske innretninger” er så likartete. Det være seg mellom så vel rederier som sjøfartsnasjoner. Dessuten går man glipp av den preventive effekten en fullstendig åpenhet har både for sjøfolk og andre i bransjen. I stedet har man utstyrt rederne med den samme beskyttelse mot offentlig innsyn som pasienter har i helsesektoren. Kan det være et eneste land hvor den kontrollerende myndigheten, som har oppgaven med å håndheve sikkerheten til sjøs og forhindre at menneskelig går tapt, har en slik antikvarisk arbeidsinstruks? Og det er ikke merkelig at inspektørene holder på hemmelighetene. I §121 i straffeloven

finnes en straffebestemmelser som gjelder for brudd på denne lov. Den lyder slik:

Den som forsettelig eller grovt uaktsomt krenker taushetsplikt som i henhold til bestemmelse ² eller gyldig instruks ² følger av hans tjeneste eller arbeid for statlig eller kommunalt organ, straffes med bøter ³ eller med fengsel ⁴ inntil 6 måneder.

Den strenge taushetsplikten har imidlertid også en annen side. I tilfelle inspektører gjør feil eller overser feil som senere kan forårsake ulykker, er også han beskyttet av denne loven. Det samme gjelder for classeselskapet. Ved skipsulykker vil inspeksjonen fort slå fast om det er rederen eller besetningens feil, eller om det er feil og mangler som kan ha fulgt med skipet helt fra tegnebrettet eller andre feil, som skipskontrollen eller classeselskapet burde ha oppdaget og påtalt tidligere, og da sitter de alle tre i samme båt – for å si det på den måten. Og sitter man i samme båt, så må man holde sammen. Det verste som kan skje når feil skal bortforklares er at man begynner å skyldte på hverandre. Da rakner hele systemet. Altså beskytter loven om taushetsplikt ikke bare rederiet, men også direktoratet og classeselskapet. Og ikke nok med det, loven beskytter også Sjøfartsdirektoratets arkiv, eller rettere, også den delen av arkivet som ikke inneholder personopplysninger. Videre oppfordrer loven til løgn, i det direktoratet ikke har lov til å svare på direkte spørsmål fra media der det åpenbart er begått feil fra rederiets side, f.eks., ved alvorlige ulykker. Direktoratet kan med full rett si at det ved lov er pålagt å lyge.

Når det gjelder disse lovene må det være naturlig å sammenlikne med hva som gjelder, f.eks., i Sverige. Der har det aldri vært noen sjøfartslov innblandet, som har pålagt myndighetene taushetsplikt. Der er det forvaltningsloven som gjelder, og den har ikke tilnærmedelsesvis de samme krav på



Leserbrev



taushet i skipsfartsspørsmål som den norske. Med forbehold om at det kan finnes andre spesifikasjoner, er det følgende hva som gjelder for *Svenska Sjöfartsinspektionens* arbeid: Det er den svenske *Sekretesslagen*, som hører under *Grundlagen*. Den lyder i utdrag slik:

1 §. Sekretess gäller för uppgift angående planläggning eller annan förberedelse för inspektion, revision eller annan granskning, som myndighet har att företa, om det kan antas att syftet med granskningsverksamheten motverkas om uppgiften röjs. (Taushetsplikt gjelder for opplysninger angående planlegging eller annen forberedelse, som myndighet har å foreta, om det kan antas at formålet med granskingsvirksomheten motvirkes om opplysningen røpes).

Her er det altså myndighetens planleggingen av inspeksjonen som er hemmelig og ikke resultatet av inspeksjonen. I Norge er det annerledes. Her er det selve resultatet av inspeksjonen, som av hensyn til redere, er hemmelig. Finnes det slike lover innen andre offentlige transportgrener, fly, tog og buss? Man undres på hva som er så tidsriktig og internasjonalt ved denne loven. Det er fremdeles en lov som hemmeligholder lovbrudd til sjøs, og er forkastelig i et samfunn som kaller seg demokratisk. – En offentlig kontrollinstans som er underlagt en slik lov, som også innebærer at direktoratets arkiv er hemmelig og lukket for offentligheten, er per definisjon korrupt. – Legg så til at ikke bare sjøfartsdirektøren, men også underdirektører og inspektører har bakgrunn som rederiansatte offiserer. Også når det gjelder disse må det være tillatt å spekulere i hvor lojaliteten er når kapteiner skal kontrollere så vel sine tidligere arbeidsgivere som andre kapteiner. Det arbeides nå med dannelse av en felles havarikommisjon i transportsektoren. Dette må også bety samordning av lovene i de forskjellige sektorer. Det kan ikke

bli enkelt. Uten at jeg kjenner lovgivningen i andre transportsektorer, fly, tog og buss/lastebil, vil jeg anta at det største problemet med en felles havarikommisjon vil være Sjøfartsdirektoratets lovfestede arbeidsinstruks.

Andre lover, derimot, er svært strenge, men har neppe noen gang kommet til anvendelse. I Sjødyktighetsloven av 1903 under 30. Kapitlet *Forbrydelser i Sjøfartsforhold* § 304 at:

Går fører av skip til sjøs med sjødyktig skip (...) eller gjør han forbedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt, straffes han med fengsel i inntil 3 år. På samme måte straffes reder eller den som handler for reder, eller maskinsjef eller den øverste av styrmennene når han rettsstridig bevirker eller medvirker til at et sjødyktig skip går tilsjøs eller at det gjøres forbedelser som tydelig viser at dette er hensikten. Som medvirkning regnes også unnlattelse av å hindre at skipet går tilsjøs.

Skal en lov ha noen kraft, så må også noen anmelde lovbrudd, men hvem? Ingen anmelder sine overordnede, og ingen anmelder redere. Denne loven var like umulig den gang som nå, men så lenge den står i lovboken, så gjelder den. Denne paragrafen holder altså så vel reder som kaptein, styrmann og maskinsjef ansvarlig for sikkerhetsbrudd, og måten den er utformet på åpner muligheten for at også underordnede kan anmelde slike lovbrudd. Men virkeligheten ser helt annerledes ut. Enhver som har satt sine ben i dette miljøet vet at bare tanken på slike anmeldelser er umulig. Da diskusjonen gikk som mest for at titall år siden om gamle "rustholker" og tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs, ble muligheten for slike anmeldelser diskutert internasjonalt. Og dette skrev også norsk media om, uten å være klar over at landet allerede har en slik lov – og har hatt den i hundre år. For ytterligere å understreke

alvoret i denne loven heter det under *Forseelser mod offentlige Myndighed* § 339 at:

Med bøder straffes den, som

- 1. unnlader at afgive lovbefalet Anmeldelse eller lovbefaledede Opplysninger til offentlig Myndighed, eller**
- 2. overtræder nogen offentlig Myndighed i Henhold til Lov og under Trussel med Straff given Forskrift.**

Ja, det står virkelig at det er straffbart å unnlate å melde fra til myndighetene om feil og mangler man oppdager. Disse lovene tar jeg som en påminnelse om Magnus Andersens tid som sjøfartsdirektør, og de er ennå i dag oppsiktsvekkende, men de er gjemt og glemt av alle – ikke minst av myndighetene selv. Det mest oppsiktsvekkende er at de ikke for lenge siden er fjernet fra lovverket. Når det gjelder kapteinens ansvar, så begrenser det seg til det rent daglige driftsmessige. I dag er det rederiet som bærer ansvaret for sikkerheten. Hvis en kaptein får beskjed om å ta ut et skip med feil og mangler, så har han ikke annet å gjøre – ellers er han ikke kaptein mye lenger. Men det overordnede ansvar bærer Sjøfartsdirektoratet. Hvis et skip går til sjøs med Sjøfartsdirektoratets tillatelse, hvem er det da som bærer det øverste ansvaret hvis skipet ikke er sjødyktig? Samrøren mellom redere og de kontrollerende myndigheter er forkastelig og en skam for et land som kaller seg en sjøfartsnasjon, og det bør snarest opphøre. Lovene bør endres, og Sjøfartsdirektoratets arkiv bør åpnes for offentligheten.

John N. Omark

Ps! Legg merke til sammensetningen av medlemmer i lovutvalget til Sjøfartsdirektoratet, tenk så over hvem det er som tar beslutningene i forbindelse med for eksempel nedbemanningen innen ferjetrafikken.

LRV



Leserbrev



Jobb på ferge og krav om sjømannsfradrag

Nå er det snart på tide å levere inn selvangivelsen, og det har fått meg til å begynne å tenke litt på hva som gjør at man har krav på sjømannsfradrag.

Jeg jobber som overstyrmann om bord på M/F Åfjord som går i rute mellom Hasvik og Øksfjord i vestfinnmark. Her ombord går vi en form for sjøvakter og har et 1-1 system, med 21 dager ombord og 21 dager hjemme. Det er samme turnus som man går på hurtigrutene og de er berettiget sjømannsfradrag. Jeg har forstått det sånn at det er distansen mellom 2 havner, en gang i året, som utløser sjømannsfradraget, denne distansen skal være på 150 nm. Da hurtigruten ikke har denne distansen inne når de går i rutetrafikk, men er innom havner flere ganger i døgnet og får sjømannsfradrag, må vel jeg i min situasjon kunne sammenlignes med dem.

Da vi er på verksted en gang i året mener jeg at vi har denne distansen inne, og er berettiget sjømannsfradraget.

Jeg synes også det er veldig stor forskjellbehandling av den norske sjømann. Jeg ser med forundring på at de som

jobber i kystverket og på redningsskøytene. De har fått fradraget i alle år, mens vi som er i fergefart ikke får det.

En sjarkfisker her oppe på finnmarka får noe som kalles fiskerifradrag, dette er i grunnen det samme som sjømannsfradraget, alt han trenger å gjøre er å ta 2 åretak få en fisk, levere den og så fere hjem for å sove på sofaen. Når jeg er på jobb har ikke jeg noen mulighet å komme meg hjem. Jeg mener at jeg, har minst like stor rett på sjømannsfradraget som de jeg har nevnt i dette leserbrevet.

Da sjømannen i norsk innenriksfergefart mistet sjømannsfradraget skulle dette kompenseres med lønnsøkning. Så vidt jeg kjenner til er ikke dette fullført enda. På grunnlag av dette kommer jeg til å føre opp sjømannsfradraget i min selvangivelse med en god begrunnelse. Om det er flere som er i samme situasjon som meg vil jeg anbefale dem å gjøre det samme.

**Mvh Overstyrmann
Oddbjørn Jensen**

Forbund og organisering av konkurrerende arbeidskraft

I dag, som det er så mye skriving og debattprogrammer om polske og andre fremmedarbeidere, samt sosial dumping i Norge, vil jeg minne om at dette har vært systematisert i den norske handelsflåte i flere tiår. Siden dette har vært et praktisert innen sjøfarten i flere år, kan jeg ikke forstå at det ikke har vært mer i fokus.

I Norge har vi 3 store sjømannsorganisasjoner, som man skulle tro var til for Norske sjøfolk, men sannheten er vel at de organiserer konkurrerende arbeidskraft, med hjelp av den norske sjømannskontingent. Her kan jo bare nevnes at det er etablert skoler og mønstringskontor, for filippinere, i Manila med penger de har tjent på norske sjøfolk.

Det rare er at ett av forbundene er et LO forbund, og at LO som en hovedorganisasjon ikke har reagert på dette. Når jeg prater med folk organisert i disse tre forbundene, ser de med forundring på meg og sier; dette kan ikke være sant. Men fakta er at dette har vært kjent i flere år, men forbundene har ikke nevnt dette for sine medlemmer.

Så mitt spørsmål til alle medlemmene organisert i disse 3 forbundene blir: Hvorfor i all verden betaler dere for å være medlem i et forbund som jobber for å organisere konkurrerende arbeidskraft, som går for halvparten av den lønna av det norske sjøfolk gjør? Dette er jo det samme som å grave sin egen grav...

Mvh Overstyrmann Oddbjørn Jensen

info@fffs.no

IKKE BARE OFFSHORE



nå kommer vi også på **Trainingportal** med MINTRA!

www.nosefo.no

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

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



STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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

NAKEN				MAMMA	FORF.	P. NAVN	RISP	KÅRM	TITT	INSEKT	INIT.	RUSS	RETN.	ENHET	ENER	KNIFE	
				ORDRE													
				VOKAL	PET				RÅME					FORB.			PAR-
				S			V		HÅR		VERN		MÅL				
BIL	NABO.	ORDNE	GLØDE	FORK.	MÅNE								DYR			FORK.	
ORD				FASE													KONS.
F					NEDBØR	INIT.	VOKAL	INIT.	CELLE	FLY		KONS.				PAV	
OR																VE	
B	GLOR	TRE		BY			ØYBOER	VRANG-					AFTEN	FILM	FJOTT	LAND	VEKT
SK							LÆRE										
L				BUSK													
S																	
K																	
H	REP	S	DOVEN		GNOM				RUTE		REKKE			KONS.			MANN
A		S			TÅL												KONS.
S											BAD			TALL			
T						NAVN			IKK		MÅL			LITT			
E																	
R			HULL						INIT.		DEP.				NAV		KONS.
K																	
V									KONS.				DRIKK	TALL	ØYNE	INIT	MÅL
Z																	
N																	
T																	NABO.

Riktig svar sendes innen 01.06.08 til: FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
 Vinner av kryssord 04-07: Torunn Edel Hansen Gokssem, Spangereid
 Magnhild Korsmo, Sortland





INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

FULLMAKT

Jeg

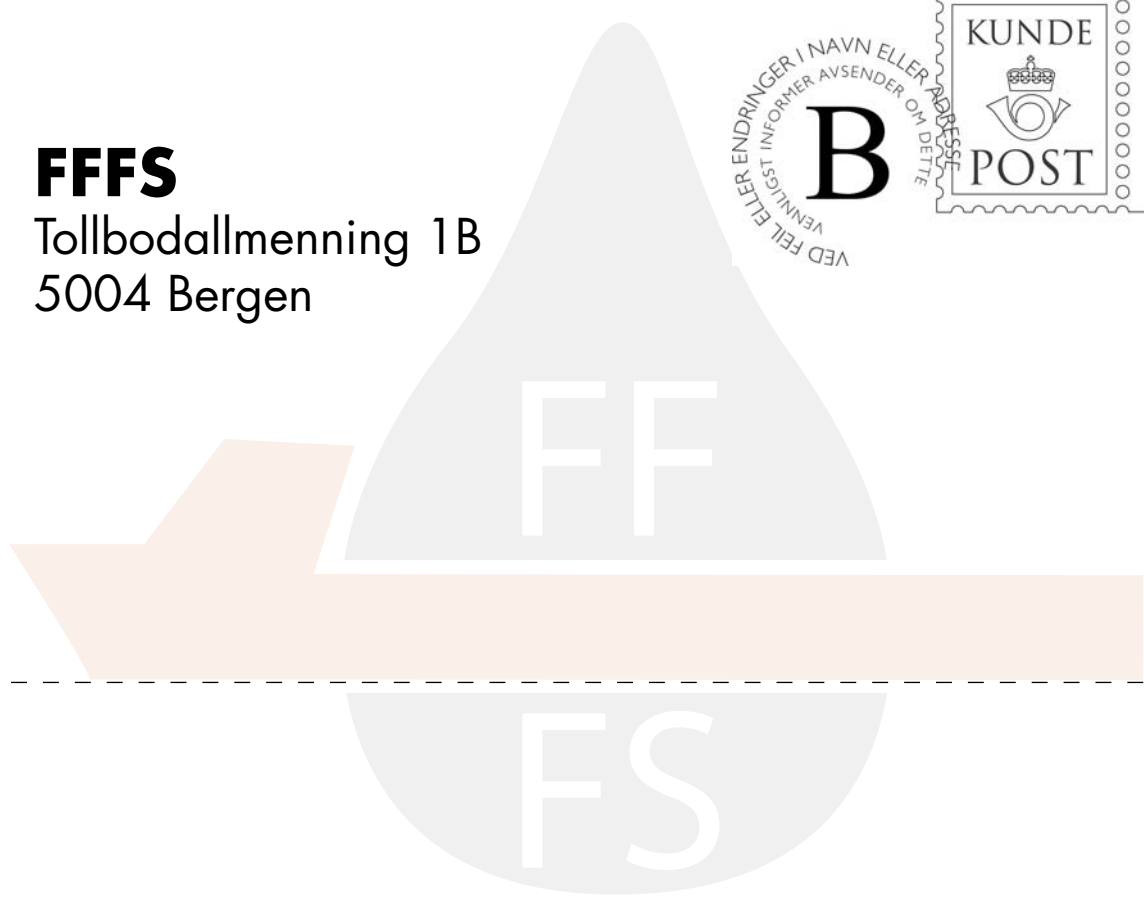
i..... Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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



*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*



www.netshop.no
www.netshoposlo.no

BEST PÅ MERKEVARER - BEST PÅ PRIS!



Pioneer 50" Plasma PDP-508XD KURO

Denne plasma TVen trenger ingen ytligere introduksjon. Utrolig mye kvalitet til en like utrolig pris!

Varenr: 27293

22.995,- inkl.mva



Panasonic

42" BEST I TEST - KNALLPRIS!

Panasonic TH-42PX70 tilhører den nye generasjonen plasmaskjermer, her i en størrelse som er perfekt tilpasset for å by på skikkelige filmopplevelser uten at du behøver å bygge om hele stuen.

Varenr: 27294

9.395,- inkl.mva



TOSHIBA

TOSHIBA 42" FULL-HD LCD-TV

Regza Z serien representerer selve høydepunktet i high-end LCD TV når det kommer til ytelse. Hurtige action sekvenser flyter jevnt og selv de minste detaljene blir gjengitt med utrolig presisjon.

Varenr: 28194

13.395,- inkl.mva



Panasonic

32" BEST I TEST - LYD & BILDE

Den elegant designede skjermen på 32 tommer passer bra i en ikke altfor stor dagligstue, soverom eller på hytta!

Varenr: 28282

8.995,- inkl.mva



SONY

Sony BDP-S300 Blu-ray!

BD-spiller som støtter 24p True Cinema, Bravia Theatre Sync og x.v.Colour.

Varenr: 27929

3.495,- inkl.mva



Apple

IPOD TOUCH REVOLUSJON!

Dersom noen TVer kunne defineres som begjær, ville det være Toshiba's nye REGZA XF Serie. Skjermens fantastiske utseende med den ekstremt smale TV-rammen i pianolakk "finish".

Varenr: 27820

1.895,- inkl.mva



SONY

40" RIKSTV KLAR SONY

40-tommers full HD W3000 Sony Bravia LCD-TV med HD-oppløsning på hele 6,2 megapiksler, bildeforbedringsteknologien Bravia Engine EX

Varenr: 27621

13.895,- inkl.mva

Vi leverer over hele Norge!

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

Oslo

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

Sandefjord

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