

Nr. 2 - 2005

4. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Arven fra
fortiden**

**Distriktene, arbeids-
ledighet og sjøfart**

**Atles
kommentarer**

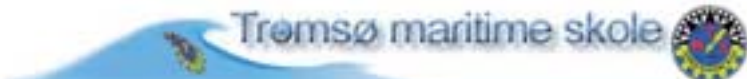
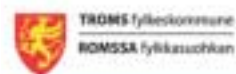


Annonsepriser i Dråpen

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	176x250
1/2 side	176x122
1/4 side	85x122



Vi har tilbudene
- Valget er ditt

Vil du bli:

Navigator - Sjøkaptein
eller **Skipsmaskinist - Maskinsjef?**

Vi tilbyr:

- utdanning for Dekks- og Maskinoffiserssertifikat klasse 4, klasse 3 og klasse 1
- kurs på de fleste områder innenfor maritim opplæring



www.tos-mar.vgs.no

Ta kontakt med oss:
telefon: 77 66 62 00
e-post: tos-mar.vgs@tromsfylke.no

www.ffffs.no

info@ffffs.no



Arven fra fortiden Distriktene, arbeidsledighet og sjøfart Atles kommentarer

DRÅPEN

nr. 2 juni – 4. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@fffs.no

Internett:

http://www.fffs.no

Forside:

Brennholm ved Bradbenken i Bergen
foto FFFS

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

innhold

DRÅPEN NUMMER 2 – JUNI 2005



Distriktene, arbeidsledighet og sjøfart side 9



Atles kommentarer
side 14

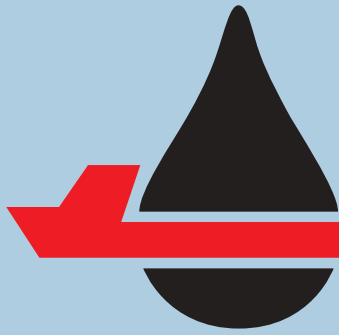


Viktigheten av et stort forbund side 17



Skipstunell gjennom Stadtlandet side 22

Leder	side 4
Hva er distriktspolitikk?	side 5
Arven fra fortiden	side 6
Hvor lenge skal sjøfolk ha lov til å seile?	side 8
Distriktene, arbeidsledighet og sjøfart	side 9
Kysten som transportåre	side 10
Containerfrakt med beredskapsfartøy	side 12
Norge ofret dykkerne	side 13
Atles kommentarer	side 14
Leserinnlegg	side 16
Viktigheten av et stort forbund for sjøfolk	side 17
Tidenes kometkræsj	side 18
Samarbeid mellom FFFS og Fjord Line	side 21
Skipstunell gjennom Stadtlandet	side 22
Norsk senter for sjøfartsmedisin	side 24
“Atlantehavet endelig innendørs”	side 28



Det er en glede å kunne fortelle at vi får stadig flere medlemmer, fra alle fartsområder. Noen kommer fra andre forbund, mens andre ikke tidligere har vært medlemmer noen steder. Årsaken de nye medlemmene oppgir for å melde seg inn er at de opplever at FFFS har et bedre opplegg for sjøfolk. Det de mener er vår største styrke er at vi er et forbund for alle seilende, uansett stilling eller fartsområde. De har også gjennom erfaring sett at vi tar medlemmene på alvor, enten det er et stort eller lite problem de strir med. Vi er takknemlig for tilbakemeldingene og vil alltid gjøre vårt beste for å hjelpe våre medlemmer.

I dette nummer av Dråpen kan du lese hva vi mener om monopolstillingen de andre forbundene har når det gjelder seilende på NIS-registrerte skip. Er man ikke medlem i noe forbund, blir man like fullt trukket full kontingent, men da blir det kalt Tariffavgift.

Vår advokat har noen betraktninger i sakens anledning lenger bak i bladet.

For seilende er det ikke sikkert at man kan ta seg råd til den ferien man hadde planlagt. Vi har nemlig fått skatt på kostpengene, noe som fører til at vi får en del tusenlapper mindre i hyre.

Alt etter hva jobb man har om bord vil det bli fra fem-seks tusen kroner og oppover. Det er klart at det merkes. Dessuten er det en dypt urettferdig skatt, med tanke på at vi betaler alle skatter og avgifter som om vi er hjemme hele året. Dette kan dere lese mer om lenger bak i bladet.

Det er ikke bare hyggelig nyheter vi får servert i avisene om dagen. 30.05.05 kunne vi lese i Haugesunds Avis at «Tove Knutsen» skal flagges ut, på tross av nettolønnsordningen. Nå har rederne i offshore/service flåten fått det de ba om,

nemlig nettolønn for sine seilende. Likefullt viser de ikke samfunnsansvar. Rederiet Knutsen OAS har de siste tre årene tjent nesten 1,3 milliarder kroner, likevel er det ikke nok til å utvise god moral og ta ansvar for sine ansatte. Når ikke rederne selv kan ta ansvar, er det på tide at andre tar det for dem. Når de nå har fått det de ba om, men likevel flagger ut, burde det vært noen heftelser ved det de ber om, og får. Hva med nektelse til å drive shipping fra Norge, når de ikke vil samarbeide? Det er helt vanlig med gjenytelser andre steder, det må også rederne finne seg i.



Leif R Vervik
formann.

Vi har grunn til å tro at utflaggingen er en bevisst strategi for å få NIS-registeret inn til fjæresteinene. Som vi bittert har erfart tidligere, vet vi hva som skjer om det skal skje igjen. La ikke Knutsen OAS og andre redere få drive igjennom utvidelse av NIS-området. Det vil føre til arbeidsledighet for alle norske sjøfolk, innen kort tid.

Til sist vil vi utfordre alle sjøfolk som ønsker å beholde jobbene sine, om å arbeide for at vi blir ET forbund, med politisk tyngde. Det får vi bare til om vi står samlet i ET stort og slagkraftig forbund.

VI I FFFS ØNSKER ALLE VÅRE MEDLEMMER OG ANDRE LESERE EN RIKTIG GOD SOMMER.

Hva er distriktspolitikk?

Distriktspolitikk er ganske enkelt at distriktene får arbeidsplasser og levedyktige vilkår!

Dersom rammevilkårene for skipsfarten tilrettelegges vil distriktene profitere på dette, både med hensyn til trygghet og stabile arbeidsplasser. Satsing på skipsfart vil skape grobunn for stabile arbeidsmiljøer i Norge.

Vi har i dag ca. 60 000 arbeidsplasser i den norske handelsflåten. Pr. 01.01.04 var over 45 000 av disse besatt av utenlandsk arbeidstakere. (Dessverre vet vi at mange utenlandske sjøfolk blir ansatt på slavekontrakter, hyren er for eksempel helt ned i \$ 50 måneden for cubanske sjøfolk. Vi vet ikke om dette skjer på norsk eide skip).

Dersom politikerne hadde forstått betydningen av skipsfarten, hadde de ganske sikkert fingransket rammevilkårene for handelsflåten. Det har seg nemlig slik at de aller fleste sjøfolk kommer fra distriktene. Sjømenn er viktig for å opprettholde sysselsetting og bosetting, der urbane mennesker ikke hadde funnet seg til rette, borte fra kaffebarne og bylivet.

Hadde det rike Norge, som ikke har råd til å bruke penger sett litt på virkeligheten slik den er, hadde de sett at norsk skipsfart burde vært et satsingsområde av mange grunner.

Vi har tusenvis av ungdommer i Norge som drømmer om en fremtid til sjøs, men muligheten er ikke til stede. Om politikerne hadde åpnet øynene, ville de sett at det er fullt mulig å skape arbeidsplasser til sjøs. Det er bare å gjøre som resten av Europa, satse på skipsfart.

Den kompetansen Norge har opparbeidet seg gjennom årtier er snart en saga blott. Norge er i ferd med å spare seg til fant. Isteden for å satse på skipsfart, har vi lagt strammere og strammer betingelser på næringen for hvert år. Det hevdes at rederne har for mye. Men mitt spørsmål blir; skal norsk sjøfartspolitikk styres av Janteloven?

Om prinsipper og misunnelse hadde blitt lagt til side, kunne vi fått en sunn sjøfartspolitikk. Vi kunne beholdt sjøfartsrelatert industri, skoler og kompetanse.

I dag har vi nettolønnsordning for offshore/serviceflåten, men vi krever at den må utvides til å gjelde hele den norske flåten, både NOR- og NIS-registrene. Jo da vi vet det vil koste, men vi vil få mye mer tilbake. Om vi på sikt hadde klart å besette alle utenlandske stillinger på norske skip med norsk arbeidskraft, ville vi ha seilt inn i underkant av 200 milliarder kroner i utenlandsk kapital i året. Bort i mot halvparten ville vært ren netto. Hva er det vi venter på?

SV har som prinsipp at de ikke vil støtte noen spesielle næringer. Dette er et selvmordsprinsipp! Det verste er at de er ikke alene om å ha slike holdninger, Høyre som kom i regjeringssposisjon blant annet grunnet løftene til sjøfolk, har løpt fra både løftene sine og ansvaret sitt. Venstre har nok med å støtte bøndene, og KrF har aldri vært et parti som har ivaretatt sjøfolk. SP er så langt det eneste partiet, som har bekreftet skriftlig, til oss at de støtter skipsfarten.

Paradokset er at alle snakker pent om å redde distriktene fra avfolking. Den eneste vi så langt har sett som tenker distriktspolitikk er Kjell Inge Røkke. Og han kan vel knapt kalles en politiker, men en forretningsmann som vet å ivareta ressursene der de er.

Det distriktene trenger er en offensiv skipsfartspolitikk, det vil sikre og utvikle arbeidsplasser, samtidig med at vi får kontroll med norske rederees gjøren og laden.

Når rederne tjener penger, gjør sjøfolkene det samme.

En offensiv sjøfartspolitikk vil medføre en solid og god utvikling i distriktene

*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Maritimt repetisjonskurs?

Det tar du hos:

NOSEFO Bergen

Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00
for mer informasjon

• www.nosefo.no



*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Jobb i Nordsjøen?

Godkjent kurs tar du hos:

NOSEFO Bergen

• Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00
for mer informasjon

• www.nosefo.no



Arven fra fortiden

Som dere har lest i tidligere utgave av Dråpen, har vi mottatt flere henvendelser i forbindelse med tvungen kontingent/tariffavgift på NIS-registrerte skip.

Grunnen til denne urettferdige praksisen er at da NIS-avtalen ble inngått, ble også en avtale mellom sjømannsforeningene og Norges Rederiforbund (NR) inngått. Den går kort og godt ut på å monopolisere sjøfolkene i NIS. Det vil si at ingen andre fagforbund skulle få lov til å blande seg inn. Avtalen har ført til at sjøfolkene er blitt bundet økonomisk, samtidig som forbundene har håvet inn penger.

Det står selvsagt i overenskomsten at det er fri forbundstilhørighet, men derifra til frihet er tydeligvis et langt steg. Når man signerer på hyrekontrakten, signerer man samtidig på at de respektive forbund kan trekke kontingent eller tariffavgift, som er det samme beløpet. Vil man ha jobb, må man signere, og dermed er frivilligheten bare proforma. Dersom man blir man trukket for tariffavgift, har man heller ingen rettigheter fordi man da ikke tilhører noe forbund. Man blir ikke automatisk medlem i noe forbund før man aktivt har meldt seg inn. Det er ikke alle som ønsker å være medlem i forbund som ikke opptrer som demokratiske. Men betale, det må man, medlem eller ikke.

Tariffavgiften skal være en kompensasjon for det det koster å føre forhandlinger. Når denne er like høy som kontingenten, er det noe som skurrer. I kontingenten ligger det også en del medlemsfordeler, i tariffavgiften ingen.

Om du har noen meninger i forbindelse med dette er det bare å ta kontakt.

Vi har tatt dette opp med vår advokat for vurdering. Vi vil etterstrebe å få klarhet i om dette er lovlig, demokratisk, og moralsk riktig å drive fagforbund på denne måten.

Her er deres betraktninger:

Betraktninger om kontingent/tariffavgift i NIS flåten

Vedr. "organisasjonstvang" for sjømenn som seiler på NIS - registrerte fartøy - Deres anmodning om foreløpig vurdering av dagens system.

1. GENERELT

Begrepet

Organisasjonsrett er et sentralt prinsipp i norsk rett og i vid betydning er dette det samme som foreningsfrihet.

I snevrere forstand er begrepet en del av foreningsfriheten som omfatter arbeidstakeres rett til å danne seg og slutte seg til fagorganisasjoner, samt den enkeltes rett til å velge hvilke fagorganisasjon han eller hun vil være tilsluttet, og retten til å ikke stå i noen fagorganisasjon.

1.2 Hensyn

I arbeidslivet gjør det seg gjeldende en rekke hensyn som taler for at kollektiv organisering er til fordel for den enkelte arbeidstaker og samfunnet som helhet. På denne bakgrunn er det tillagt

fagforeninger å fremforhandle felles tariffavtale mellom arbeidstakere og arbeidsgiver.

Det er et grunnleggende prinsipp i tariffavtalene og arbeidsmiljøloven at ingen skal kunne ansettes på dårligere vilkår enn det som er fastsatt i tariffavtalen. Tariffavtalene er følgelig ufravikelig og det vil ikke være adgang til å inngå arbeidsavtaler som bryter med tariffavtalens bestemmelser.

1.3 "Tariffavgift"

I denne sammenheng er begrepet "gratispassasjerer" et opphetet tema og henspiller seg på arbeidstakere som ikke er fagorganisert, men som på tross av dette "nyter godt av" tariffavtalen.

Det er et viktig mål for fagforeningene å komme "problemet" til livs og ett av virkemidlene er å avkreve uorganiserte for såkalt "tariffavgift". En slik tariffavgift kan pålegges uorganiserte arbeidstakere gjennom tariffavtalen.

Imidlertid vil "tariffavgift" ovenfor uorganiserte reise visse rettslige spørsmål og kan karakteriseres som et angrep på prinsippet om organisasjonsfrihet, samt som tvangstiltak fra fagforeningen. Dette vil være hovedtema for her-værende vurdering.

2. KONKRET

2.1 Bakgrunn

I forbindelse med opprettelsen av NIS registeret ble det fremmet krav om at nye arbeidstakere på norske skip, registrert i NIS, skulle være sikret tariffavtaler. Kravet vant frem og det var Sjømannsforbundet som ble tildelt oppgaven med å fremforhandle tariffavtalene på vegne av sjømennene.

Lønnstrekket for avgift/ kontingent til fagforeningene er regulert i gjeldende tariffavtale mellom Norges Rederiforbund og de tre store sjømannsorganisasjonene. Lønnstrekket er der- nest videreført i den enkeltes arbeidskontrakt/ NIS – kontrakt. Dagens system medfører at samtlige som ansettes på NIS – registrerte fartøy forutsettes å inngå den aktuelle arbeidskontrakt.

I gjeldende overenskomst mellom Norsk Sjøoffisersforbund og Norges Rederiforbund er det regulert:

"Rederiet skal hver måned trekke alle ansatte i stilling som omfattes denne tariffavtale den til enhver tid gjeldende tariffavgift".

I utgangspunktet må det således legges til grunn at arbeidstakerne positivt har samtykket til lønnstrekket og arbeids-

giver har dermed tilstrekkelig hjemmel for å gjennomføre det tariff pålagte lønnstrekk. Imidlertid må det påpekes at lønnstrekket ikke medfører at den enkelte arbeidstaker faktisk blir medlem av fagforbundet. Det fremkommer av overenskomsten:

”Medlemskapet gjelder fra det tidspunktet innmelding finner sted. For medlemmer er trekket å anse som kontingenttrekk”.

Situasjonen er dermed at arbeidsgiver trekker den enkelte i lønn, uavhengig av om man er innmeldt eller ikke. Tariffavgiften medfører således at uorganiserte betaler en form for kontingent og dette reiser en rekke problemstillinger.

I forhold til overenskomsten mellom Sjømannsforbundet og Norges Rederiforbund skiller man følgende mellom henholdsvis ”kontingentsavgift” for organiserte, og ”tariffavgift” for uorganiserte.

I realiteten er det etter vår oppfatning ingen reell forskjell på de to begreper. Standpunktet underbygges av at de to avgiftene lyder på det samme beløp og oppjusteres på lik linje.

I den anledning henvises det til Rundskriv nr. 2 fra Norsk Sjømannsforbund vedrørende kontingentøkning på faste kontingentsatser fra 1.1.2005. Tariffavgiften økes fra kr. 330,- til kr. 360 pr. mnd. Derneft viser Sjømannsforbundet til Overenskomstens §17 vedrørende ”tariffavgift” og rederiene bes øke lønnstrekket fra og med 1.1.2005.

Det faktum at tariffavgift og kontingentsavgift er sammenfallende er et moment som etter vår oppfatning klart taler for at avgiften i realiteten er en medlemsavgift. Lønnstrekket omfatter alle som seiler på NIS – registrerte fartøy og Sjømannsforbundet har følgende ”monopol” på arbeidstakere som seiler på NIS – kontrakter.

Konsekvensen er at sjømenn som ønsker å melde seg inn i alternative organisasjoner, slik som Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS), uansett trekkes i lønn for kontingenten til Sjømannsforbundet. Arbeidstakere som melder seg inn i alternative organisasjoner, må dermed dekke denne kontingent personlig, og i tillegg til det tariff pålagte lønnstrekk. Det sier seg selv at dette system begrenser den reelle organisasjonsfrihet for arbeidstaker.

2.2 Problemstillinger

Den overordnede problemstilling blir følgende om ”tariffavgiften” er forenelig med prinsippet om organisasjonsfrihet, herunder om det foreligger tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag.

Et automatisk og fast lønnstrekk er en alvorlig inngripen og i henhold til det alminnelige legalitetsprinsippet må det kreves positiv lovhjemmel for lønnstrekket, herunder gyldig samtykke gjennom tariffavtale. Dette er lovfestet i Sjømannsloven § 23.

Tariffavtalen pålegger ikke arbeidstakerne selve medlemskapet og dermed kan det vanskelig hevdes at det foreligger et direkte brudd på organisasjonsfriheten. Begrunnelsen er at det ikke er automatikk i innmelding, samt at det er fritt frem for utmeldelse.

Imidlertid kan det stilles spørsmål ved frivilligheten ettersom det uansett påløper lønnstrekk i form av tariffavgift. Det kan være nærliggende å karakterisere dette som et tvangstiltak pålagt av fagforeningen og problemstillingen kan være et mulig grunnlag for rettslig prøving av rettmessigheten.

Den sentrale problemstilling vil etter dette være om det foreligger tilstrekkelig rettslig hjemmel for arbeidsgivers automatiske lønnstrekk. Dette må sees i forhold til hvilken motytelse arbeidstaker får og om lønnstrekket kan gjennomføres uavhengig av om arbeidstaker er medlem eller ikke. Derneft hvorvidt det er adgang til å kreve tariffavgift og i hvilket omfang en slik avgift kan kreves.

Tariffavgift er et virkemiddel som flere store organisasjoner (LO/YS) vurderer å ta i bruk, men som svært få fagforbund faktisk praktiserer. I den anledning vises det til at flere store organisasjoner har en pågående debatt vedrørende om tariffavgift er den rette måten å styrke fagbevegelsen på, eller om man bør fokusere på økte medlemsfordeler.

Under transportarbeiderstreiken var det oppe et lignende spørsmål, imidlertid var det i den sak spørsmål om et tariff tillegg og ikke en tariffavgift. Således var den ordning man der kjempet for betydelig mildere enn den man opererer med på NIS registrerte fartøy - der det foretas direkte trekk i hyren til mannskapet.

Transportarbeiderne ønsket ikke en slik

løsning, men heller å fremme interessen for medlemskap ved å premiere de organiserte. NIS ordningen har for så vidt samme effekt (hindre ”gratispassasjerer”), men har en betydelig mer inngripende form.

Løsningen på transportarbeider streiken ble som kjent et fond som skal bidra til å styrke oppslutningen om arbeidstakerorganisasjonene på arbeidsplassene. Således gir denne sak, etter vår oppfatning, liten veiledning for herværende spørsmål tilknyttet tariffavgift.

Situasjonen er som tidligere påpekt at tariffavgiften er regulert i gjeldende tariffavtale, samt den enkeltes arbeidskontrakt. Således foreligger det samtykke fra arbeidstaker og hovedspørsmålet om adgangen til lønnstrekk kommer ikke på spissen. Imidlertid kan det stilles spørsmål ved om ikke denne betraktning er en forenkling av de aktuelle rettslige spørsmål vi står ovenfor.

For det første gjelder dette vurderingen av om samtykket til lønnstrekk faktisk er avgitt frivillig. Bakgrunnen for problemstillingen er at samtlige som ansettes på NIS registrerte fartøy må inngå den gjeldende NIS arbeidskontrakt.

2.3 Omfanget av samtykket

Derneft kan det stilles spørsmål til omfanget av samtykket og da om man må innfortolke begrensninger i forhold til beløpsmessige begrensninger av tariffavgiften.

I herværende tilfelle fastsetter og reguler Sjømannsforbundet avgiften ensidig. I realiteten er det således tale om et ”passivt” medlemskap der man må betale full kontingent. Medlemsfordelen får man ikke før man faktisk melder seg inn i organisasjonen.

Etter vår oppfatning bør det være grunnlag for å kreve at tariffavgiften faktisk må relatere seg til fagforbundets arbeid med inngåelsen. Når det gjelder den del av avgiften som relaterer seg til medlemsfordeler er det vår oppfatning at denne ikke kan belastes ”ikke – medlemmer”.

3. KONKLUSJON

Samlet sett vil det etter vår oppfatning være mest hensiktsmessig å fremme et eventuelt søksmål i forhold til omfanget av lønnstrekket. Ettersom det kun er de tre store sjømannsforbundene som er i

tariffposisjon, vil en form for tariffavgift hjemlet i hovedavtalen, vanskelig kunne angripes som urettmessig.

Samtidig kan det hevdes at denne avgift ikke bør være sammenfallende med medlemskontingenten, men at den bør ligge betydelig lavere for ikke-medlemmer.

Dersom dette ikke gjennomføres vil man kunne argumentere med at det foreligger et brudd på arbeidstakeres foreningsfrihet.

Ved at tariffavgiften settes betydelig lavere enn kontingenten, vil man

samtidig gi sjømenn på NIS og NOR fartøy, en større valgmulighet i forhold til hvilken organisasjon man ønsker å være medlem av. Dette vil bidra til å minske de store organisasjonens "monopol" og styrke uavhengige organisasjoner som FFFS.

Med vennlig hilsen
Advokatene Erland, verling, Mjell & Co.

Erik Ulvesæter
advokatfullmektig

Hvor lenge skal sjøfolk ha lov til å seile?

Vi vet at mange rederier praktiserer automatisk oppsigelser ved fylte 62 år. Det har de full rett til, i følge § 19 i Sjømannsloven.

En ting er hva de har rett til, en annen sak er hvordan retten forvaltes. Det er mange seilende, som mener denne retten forvaltes feil. Mange av dem som rammes av loven mener selv at det er for tidlig å gå av med pensjon.

I Arbeidsmiljøloven på land heter det i § 60 tredje ledd:

Oppsigelse med fratreden før fylte 70 år som alene skyldes at arbeidstageren har nådd pensjonsalder etter folketrygdloven, skal ikke anses å ha saklig grunn. Etter at arbeidstaker er fylt 66 år, men ikke senere enn seks måneder før pensjonsalderen inntreffer, kan arbeidsgiveren skriftlig forspørre om arbeidstageren ønsker å fratrukke sin stilling ved nevnte pensjonsalder. Forespørselen må besvares skriftlig senest tre måneder før arbeidstakeren når pensjonsalderen.

Nå kan man selvfølgelig spørre om det er noen fordel å ha det slik på land, om de har det bedre enn oss sjøfolk? Til det vil vi svare ubetinget ja.

På land blir man ikke "avskiltet" på grunn av alder. Man har mulighet til selv å avgjøre om man vil slutte å arbeide. For mange vil det være en kjærkommen mulighet til fortsatt å

være i arbeid, for andre det motsatte.

Med den loven vi har i dag har sjøfolk ingen valg. Dersom arbeidsgiver ønsker å kvitte seg med oss har vi ingen medbestemmelsesrett. Årsakene kan også være andre enn alder. Tilbudet vi får, kan for eksempel være å være avløser i ferier. Dette må vi svare ja til, enten det passer eller ikke. Så lenge vi er i arbeid kan vi planlegge, vi har faste arbeids- og fritidsrutiner. Som avløser vet vi ikke når vi må på jobb. Sier vi nei til å reise, er det ikke sikkert vi blir spurt igjen. Da blir det også vanskelig å planlegge, man vet aldri når rederiet ringer.

En annen ting er den faste hyra vi har som ansatte, det er ikke sikkert at det passer økonomisk å gå av ved fylte 62 år, da er hyra bedre en liten felle pensjon, som sjøfolk blir tilbudt.

Dette er bare en av mange grunner til at vi vil ha Arbeidsmiljøloven til sjøs.

Skatt på kostpenger

Når det gjelder skattelegging i Norge har fantasien ingen grenser. Som dere vet er det nå også innført skatt på kostpenger for sjøfolk i friperioden. Spørsmålet er om sjøfolk er på fri tur eller om de avspaserer opptjent fritid? Etter vår mening er det siste tilfelle, altså avspasering av opptjent fritid. Sjøfolk er dermed, per definisjon, alltid på jobb.

En sjømann som går på 1-1 avtale (og det gjør de aller fleste) er faktisk på jobb hele tiden og har ikke ferie. Den tiden man er om bord arbeider vi 84 timers uke, det utgjør 42 timers uke 52 uker i året. Sjøfolk er faktisk den eneste yrkesgruppen i Norge som er uten obligatorisk ferie. Etter vår mening er derfor skatt på kostpenger for vår yrkesgruppen basert på feil grunnlag.

På samme måten som feriepengene, er kostpengene en integrert del av hyren. Når skattemyndighetene så finurlig har funnet ut at sjøfolk har ferie, er det etter vår mening en merkelig og feil begrunnelse. Enda snodigere blir det når våre egne foreninger ikke har informert de rette myndigheter om de faktiske forhold. Sjøfolk har i en årrekke stått mer eller mindre på stedet hvil når det gjelder lønnsutvikling. Når en matros med alle fartstillegg har ca. 85 kroner per time, er det hoderystende at man nå skal skattes for kostpengene man får utbetalt, den tiden man er hjemme.

Man skulle nesten tro at sjømenn har gjort rett og skjelt for seg i alle år når det angår skatt. Vi seiler minimum halve året, men får vi skattereduksjoner av den grunn? Svaret er nei. I tillegg har vi helårsavgifter på alt, fra NRK lisens, til veiavgift, kirkeskatt, kommunalavgifter og så videre.

Hva blir det neste? Skal vi kanskje også snart betale skatt på kjøplass om bord?

Skatt på kostpenger er en urettferdig skatt. **Fellesforbundet For Sjøfolk krever at den fjernes umiddelbart, og at reglene fra 2004 blir gjeninnført.**

info@fffs.no

Distriktene, arbeidsledighet og sjøfart

Sjøfarten har gjennom lange tider vært nesten helt enerådende, når det gjelder arbeidsplasser i kystnære kommuner, det har forandret seg svært lite i de senere årene. Mange kommuner er fremdeles helt avhengige av en vital og levedyktig næring. Ut i fra de undersøkelser vi har foretatt, finnes det aktive sjøfolk i alle landets kommuner, noen kommuner mer representert enn andre. Enkelte kommuner er helt avhengig av sjøfarten. Aktive sjømenn er faktisk den viktigste skatteingangen flere kommuner har.

I tillegg til å ha aktive sjøfolk, har mange av kystens kommuner både skipsverft og skipsverksteder, alle 100% avhengige av skipsfart. I tillegg er det mange underleverandører til verftene/verkstedene, som ikke har annet arbeid enn det som brukes til eller i forbindelse med, skipsreparasjoner/-nybygg.

Industrien som lever av skipsfart er en meget sammensatt industri, det spenner fra møbelindustri til matproduksjon. Vider nevner vi i fleng, malingsprodusenter, elektrisk industri, rørleggere, produsenter av redningsutstyr, utvikling og forskning, skoler, kontrollinstitusjoner, skipshandler, kontoransatte, samt en hel mengde underleverandører til nybygg og reparasjoner av skip.

Som det klart går frem av yrkessammensetningen, er det slett ikke bare sjømenn, som vil miste arbeidet om det ikke blir lagt bedre til rette for norsk skipsfart. Det reelle tallet på de som vil miste arbeidet, vil ligge nærmere 100 000 enkelt personer, enn det aktuelle tallet på aktive sjømenn på ca 16 000. Disse aktive sjøfolkene, en stor del av disse er familieforsørgere, er for det meste bosatt i kystkommuner og grisgrendte strøk. Steder av

landet hvor der er liten annen virksomhet å få arbeid i. I mange tilfeller er stedenes industri meget skipsfart- relatert. Med andre ord forsvinner arbeidsplassene på havet, så gjør de landbaserte arbeidsplassene det samme.

Det som vil skje, er at så snart et skip flagger ut til et annet land, forlanger vedkommende lands forbund, at deres medlemmer får jobb om bord. Dermed står norske sjøfolk uten annet å gjøre enn å stille seg i arbeidsledighets køen.

I dag har vi sjøfolk med lang kompetanse, forsvinner den, nytter det ikke å prøve å få den tilbake med det første. Maritime skoler og utdannings institusjoner knyttet til skipsfart vil gå konkurs, lærekreftene vil forsvinne sammen med nedleggelsene.

Vil virkelig norske politikere stå ansvarlig for at så mange som opp i mot 100 000 nordmenn (enkeltmennesker og skjebner) skal bli arbeidsløse. Mange arbeidstakere vil miste hus og hjem, familier blir oppløst. Mange vil i tillegg havne i sykehuskøer, som nevrologer og psykiske pasienter.

De som mister arbeidet vil selvsagt bli trygdemottakere. I dag har de arbeid og tilfører kommune og statskassen hardt tiltrengt valuta, det motsatte vil skje om det ikke snart blir innført rammebetingelser næringen kan leve med. Resultatet om det ikke skjer er veldig lett forutsigbar; arbeidsledighet og fraflytting i distriktene, skoler blir nedlagt, butikker stenges og hele samfunn går i oppløsning.

Løsningen på problemet, slik vi ser det, er å gjøre, som andre nordiske og europeiske land, vi konkurrerer med: Innføre nettolønn for hele NOR -registeret så fort som mulig.

Da vil vi på sikt få tilbakeflagging og hjemføring av flåten. Det skaper vekst og trygghet langs hele kysten og landet for øvrig.



Kysten som transportåre

Kysten har i flere hundre år vært en viktig transportåre. Fra Vestlandskysten er flere sjøfunn fra middelalderen og tiden etter undersøkt av Bergens Sjøfartsmuseum. Funnene sammen med bevarte dokumenter belyser bruken av leia.

Bård Gram Økland, Bergens Sjøfartsmuseum

Fleslandsviken i Bergen er en lun havn mot tung sjø. Trolig ble viken brukt av sjøfarende som seilte på Bergen. I 1999 undersøkte arkeologer fra Bergens Sjøfartsmuseum området og hentet opp en skipslast fra middelalderen. Selve fartøyet var forsvunnet, men en last av bygningsmaterialer ble påvist og hevet. Lasten besto hovedsakelig av vegg- og taktegl og kan tidfestes til perioden 1200-1400. Taksteinen i middelalderen ligner to halve koniske rør som ble lagt vekselvis opp og ned. Overliggeren kalles munk og underliggeren kalles nonne. Denne form for takstein ble avløst av vingeteglen på 1600-tallet. Det ble også funnet murstein av en større type enn de som brukes i dag, i tillegg til andre teglprodukter. Kanskje var skipet på vei til en byggeplass i Bergen?

Ved Moster på Bømlo kom et annet funn for dagen i 1991. Fra før visste man om et spansk armadaskip som havarerte i dette området 1588. Nyheten om et mulig gjenfunnet armadaskip spredte seg raskt. Gjenstandsmaterialet samsvarer likevel ikke med den spanske armadas tokt mot England. Det spesielle ved dette funnet er skipslasten: bygningstein fra middelalderen, never til tetting av tak, keramikk fra Rhinenområdet og en spansk krukke for olivenolje. En samlet vurdering av funnet gir en datering til 1650-1720. Mostraskipet reiser flere spørsmål enn svar. Funn av torskebein tyder på at det fraktet fisk. Kanskje gikk det i fart på Middelhavet? Etter reformasjonen ble flere kirker og klostre revet. Kanskje fraktet fartøyet stein fra slike anlegg ut av landet, for eksempel til danske herregårder.

Skipet var et mye brukt symbol for handel i middelalderen. Vi finner det

avbildet på bl.a. mynter og bysegl som på baksiden av Bergens segl fra 1299. På Vestlandet var Bergen et senter for sjøfarten i middelalderen. På 1200-tallet kunne folketallet i byen komme opp i nærmere 10.000 om sommeren. Da kom de mange tilreisende sjøfolk og handelen gikk som livligst. Sommeren 1248 forteller den engelske historiskriveren Mathæus av Paris at det lå over 200 skip på havnen i byen. Fra Nord-Norge og Vestlandet kom det bl.a. fiskeprodukter, jordbruksvarer, pelsverk, kvernsteiner og bygningstein til Bergen. Her omsatte kjøpmenn varer og flere titalls ulike grupper av håndverkere skapte nye produkter som for eksempel skomakere, bøkkere, gullsmeder, kammakere, skreddere og smeder. Bergen



Spansk krukke til olivenolje funnet i Mostraskipet

var også sentral i den norske utenriks-handelen. Herfra gikk det skip mellom engelske byer som Lynn, Boston, Lincoln og Yarmouth. Farten gikk også på Flandern, Rhinområdet og nordtyske byer som Hamburg, Bremen, Rostock og Lübeck samt til Danmark og Gotland. I tillegg kommer handelen med skattlandene i vest: Orknøyene, Shetland, Færøyene, Island og Grønland.

På grunn av vinterstormene måtte handelsferdene gjennomføres i sommerhalvåret. Vinteren var tid for vedlikehold. Bokverket Kongespeilet, trolig forfattet i Bergen på 1200-tallet, gir råd for kjøpmannsvirksomhet: "Hvis du skal gjøre deg i stand til kjøpferd over havet og du eier skip selv, så tjærebre det vel om høsten og la det stå slik bredd om vinteren om det kan. Hold skipet ditt slik at det ser godt ut, da vil gode menn velge det, og det blir godt bemannet. Gjør helst skipet ditt klart tidlig på sommeren, og far ut på beste sommer-tiden, og ha alltid pålitelig utstyr på

skipet ditt. Vær aldri lengre på havet om høsten om du selv kan rå."

Det fans flere typer handelsskip i middelalderen. Til kystfarten ble det brukt små handelsskuter som trolig lignet de yngre jektene. De omtales gjerne som byrding i sagaer. For utenriksfart trengte man større handelsskip benevnt som knarr eller busse. Handelsskip mer generelt ble omtalt som kaupskip. Ved utgravninger på Bryggen er det funnet deler av et fartøy fra omkring 1200 som var minst 8 meter bredt og over 25 meter langt. Så store skip kunne krysse åpne havstrekninger. Fra 1200-tallet brukte man gjerne skip som lignet vikingskipene i nordsjøfarten, med høye krumme stevner og styrebord. På Østersjøen dominerte tyske kogger alt da med rette stammer og stevnrør. På 1200-tallet seilte også koggene på Norge og utover på 1300-tallet ble de den dominerende skipstypen også i Nordsjøfart. Med bedre lastekapasitet var de velegnet for den massehandel som utviklet seg i senmiddelalderen. Utover på 1300- og 1400-tallet ble de tyske kjøpmennene dominerende i utenriks-handelen på Bergen og tok over mye av handelen til byene rundt Nordsjøen og Østersjøen. De var godt organisert og kunne levere de viktigste importvarene til Norge: korn og salt. At norske skip fremdeles seilte i utenriksfart har vi spor etter i Folderøyhavn på Bømlo. Her har Bergens Sjøfartsmuseum undersøkt et skipsvrak datert til siste del av 1400-



Bygningstein av kleber fra middelalderen. Funnet i skipslasten til Mostraskipet.

tallet. Lengden er anslått til 22 meter og bredden hele 6 meter. Altså et langt og bredt skip med flat bunn som gav et



Arkeologer i arbeid under utgravningen av Mostraskipet. Funnstedet blir slamsuget og massene ført til overflaten slik at man kan plukke opp mindre gjenstandsfunn.

drektig og stabilt fraktestartøy. Skipsmaterialet var eik, med mose og dyrehår som tetningsstoff. En bronsekrukke fra vraket og fartøyets fasong styrker teorien om at fartøyet er av nordisk opphav.

Av de varer som ble utskiptet var fiskeprodukter viktigst. Tørket, saltet og røkt fisk, hovedsakelig torsk, sild og kveite, ble i store mengder ført til utenlandske byer. I engelske diplom kan vi lese om kong Edvard I (1272-1307) som bestilte 10.000 torsk og 20.000 stokkfisk fra Norge. Det ble også eksportert tørket hvalkjøtt, tran eller hvalolje og selolje. Arkeologiske byfunn og tollrekneskaper viser at utførselvarene var mange og varierte: smør, svovel, bord, sperr, tjære, skinn, pelsverk, hvalrosstener, jaktfugler og kvernsteiner. Av importvarer nevnes korn, vin, homle, klede, lin, vadmél, voks, sølv, krydder, røkelse, salt, bly, frukter, kjeler, gryter og rep m.m. I tillegg forsynte bønder i byens omland bybefolkningen med jordbruksvarer, tømmer og ved. Slike leveranser kom ofte sjøveien. Med andre ord kunne folk i Bergen omkring 1300 få kjøpt det meste av de varer som var tilsalgs i andre store byer som London eller Lübeck.

I middelalderen var Norge et moderne land i Europa på lovarbeid. Ved kong Magnus Lagabøtes hoff i Bergen ble det laget både en landslov i 1274 og en bylov i 1276. Landsloven nevner bl.a. takster for losen langs kysten. For hver av distansene Trondheim-Bergen, Bergen-Tønsberg og Tønsberg-landsenden skulle losen ha 1/2 mark sølv. Hvor vanlig det var med los på

1200-tallet er vanskelig å si, men i Bergen hadde losene eget gilde før 1295. Vi ser her at styresmaktene aktivt ønsket å forbedre sikkerheten til sjøs. Mye tyder på at vrakplyndring var et problem. Landsloven inneholder også en vrakrett for å hindre vrakplyndring. Om sjøfolkene kunne bevise sin rett til vrakgodset så skulle de ha det tilbake. Alt annet gods var kongens.

Byloven fra 1276 omfatter middelalderens sjørett for Norge, den såkalte Farmannabolken. Lokal varetransport på Vestlandet ble ikke regulert av byloven, men det ble utenrikshandelen. Forklaringen er at denne sjøfarten skulle skje via byene. Det var da lettere for kongens ombudsmann å kontrollere og beskatte handelen. Sjøretten omtaler bl.a. varetransport, handelsvarer og kontrakter mellom befrakter og kjøpmenn. Loven skulle også gi rammer for en mer sikker sjøfart. Her finnes regler for hvor mye skip kunne lastes og hvor ofte det kunne øses for fortsatt å kunne kalles sjødyktig. I sjøretten anerkjente kongemakten også andre lands jurisdiksjon.



Liten kvernstein til å male korn om bord i Mostraskipet.

Om en sjømann begikk overgrep mot borger i fremmed land, skulle han bare bøte til myndighetene på det stedet lovbruddet fant sted. Farmannabolken var i bruk helt til 1561 da Norge fikk ny sjølov. Den delen av loven som gjaldt mellom Nord-Norge og Bergen ble først tatt ut av bruk i 1740.

Langs kysten finnes det mange typer kulturminner som handels- og gjestgiverier, fiskevær, fortøyningsringer, naustmiljø, brygger, fyr og lykter for å nevne noe. Også sjøfunn som skipsvrak er kulturminner om enn med mindre tilgjengelighet. De hører alle til det maritime kulturlandskap som gir kystlandskapet historisk tyngde. Kulturminnene har en opplevelsverdi i seg selv, men de er også en kilde til forståelse av hvordan kysten har blitt brukt og de viser klart at det landskapet som vi bruker i dag er skapt gjennom menneskes virke i flere hundre år før oss.



Handelsskip på Bergens bysegl fra 1299. Skipet var som symbol nært knyttet til byen og handel

Kilder

Bjørge, Narve: Skipstypar i norrøne samtidssoger. Sjøfartshistorisk årbok 1965.

Bugge, Alexander: Skipsfarten fra de ældste tider til omkring aar 1600. Fra Den Norske Sjøfarts Historie bd. 1. Kristiania 1923.

Hansen, Arild Marøy: muntlig informasjon om Flesland- og Mostrafunnet.

Høiaas, Knut & Økland, Bård Gram: Med lov skal byen bygges. Magnus Lagabøtes bylov fra 1276. Bryggens Museum 2001.

Lorentzen, Bernt: Bergen og sjøfarten bd. 1. Fra Olav Kyrres tid til året 1814. Bergen 1959.

Thowsen, Atle: Folderøyskipet. Sjøfartshistorisk årbok 1965.

Fellesforbundet For Sjøfolk skifter adresse i løpet av sommeren

Havnevesenet i Bergen har fått nytt bygg i Bergen, derfor har de nå solgt sitt gamle, hvor vi har kontor. Fra mai neste år blir det hotell i våre gamle kontorer på Bryggen.

Vi har fått ny kontoradresse i gamle tollboden, på andre siden av Vågen, på Nordnes.

Adressen er:

**Nordre Tollbodkai
5005 Bergen**

Stedet ligger sentralt, med gode parkerings muligheter. Om man bruker apostlenes hester er det ca ti minutters gange fra fisketorget mot Nordnes, vis a vis Skoltegrunnskaaien, hvor utenlandsfergene til Fjord Line har sin base.

Nærmere opplysninger blir lagt ut på våre hjemmesider www.fffs.no når alt er klart.

Hvem vet hva om nettolønnsordningen?

Vi ønsket å finne ut om hvem som vet hvordan nettolønnsordningen skal fungere. Derfor kontaktet vi blant andre Stortinget, Fylkesskattesjefens kontor i Møre og Romsdal, Skattedirektoratets data avdeling, kontoret for personbeskatning, Skattekontoret for utenlandsaker, Skattedirektoratets informasjonskontor, Statistisk Sentralbyrå og Finansdepartementet. Ingen kunne svare på verken spørsmål om hvor mye penger som blir ført tilbake til rederen, eller hvordan nettolønnsordningen skal fungere i praksis.

Vårt ønske er å få vite hvor mye hver enkelt sjømann bidrar med for å sikre jobben. Samtidig vil vi gjerne bytte navn på ordningen. Slik det er det lagt opp nå er det store misforståelser ute og går, både blant sjøfolk og andre.

For oppklaringens skyld: Sjøfolk innenfor de berørte fartsområder betaler like mye skatt som de alltid har gjort. Sjøfolkene er altså ikke blitt nullskatteyttere.

Containerfrakt med beredskapsfartøy

Er det meningen at beredskapsfartøy skal drive godstrafikk mellom plattformene?

Nei selvfølgelig ikke.

Om ting skal fraktes fra et sted til et annet på feltet, er det andre skip som skal gjøre den jobben. De fleste standbyfartøy har en klart definert oppgave; de skal være i beredskap. Mange av dem er heller ikke utstyrt til å drive supply tjenester. Ved å forlange dette brytes en del regler som gjelder sikkerhet, både for skipets egentlige oppgave, og sikring av last om bord.

Når godt erfarne sjøfolk blir satt til slike oppgaver, forlanger man faktisk at de skal gå på akkord med seg selv. De vet

utmerket godt at dette ikke er lovlig, men trykket fra oljeselskapene er så stort at de fleste kapteiner ikke tør å sette seg opp mot dem. Man gjør som man er bedt om og håper på det beste. Vi lurar på om oljeselskapene vil ta det hele og fulle ansvar, om det skulle oppstå en ulykke ved slik praksis?

Det blir nok da hevdet at de bare spurte om skipet kunne frakte en konteiner fra A til B. Ansvarer blir adressert til kapteinen/rederiet, eller forsikringselskapet.

Beredskapsfartøyet har bare en oppgave, drive beredskap.

ill foto: fffs



Norge ofret dykkerne for å bli strategisk gassleverandør til Europa

Da Norge begynte å finne store gassreserver i Nordsjøen på 70 og 80 tallet, ønsket de å finne et stabilt, sultent og geografisk nært marked for denne gassen. USA, vår mektige allierte og selvutnevnt verdenspoliti, ønsket først og fremst at Europa ikke skulle bli avhengig av gass fra Sovjet, samt at den Sovjetiske økonomien ikke skulle få den vitamininnsprøytingen som en monopol leverandør av gass til Europa ville fått.

I dette kraftfeltet av kryssende interesser greide Norge å plassere seg i en forhandlingssituasjon hvor de framstod som en stabil og særdeles troverdig leverandør av gass. Prisen som Norge har fått for gassen sin, baserer seg på regularitetsberegninger for forutsetter at vi har full kontroll helt frem til leveransepunktet, både teknisk og politisk. Skulle det likevel oppstå problemer har vi de nødvendige systemer, teknologi og ressurser til å ordne opp, med midlertidige leveranser av gass, politisk kontroll, og tekniske reparasjoner, slik at kjøperen kan planlegge sin energiforsyning basert på sikre leveranser av gass fra Norge.

Norge greide å manøvrere seg vekk fra den usikre situasjon som aktør i spotmarkedet ville innebære, til en særstilling som stabil hoffleverandør. Som hoff-

leverandør fikk vi selvsagt en pris som lå 10 - 15% over andre, noe som over tid har gitt milliarder i ekstra gevinst til både staten og de involverte firmaer.

For å belyse situasjonen referer vi til Aftenbladet 18. august 2001, hvor tidligere Statoildirektør Terje Vareberg beretter fra situasjonen da Sleipner Plattformen sank, og sier "vi hadde hele tiden klart for oss at realiseringen av Troll-avtalene, kalt verdens største kommersielle kontrakt, var forbundet med alvorlige forpliktelser og prestisje. Det var på mange måter nasjonens troverdighet som gassleverandør som sto på spill. Men det var først i møter med kjøperne da vi startet leveransen som avtalt senere, det fulle alvor i situasjonen gikk opp for meg. Hva skulle de gjort uten gass? Det ville vært som om det plutselig ikke var strøm i ledningene."

Men hele denne tiden har en av forutsetningene for regularitets beregningene i kontrakten basert seg på falske forutsetninger. Norge hadde riktignok installert rørledninger både i Nordsjøen og over Norskerenna, koblet disse til plattformer, pumpestasjoner og knutepunkter, men de som utførte arbeidet på havets bunn, ble alvorlig skadet i forbindelse med dette arbeidet. Dette medfører at en ikke kan reparere rørledninger som måtte bli skadet eller utslitt.

Det har vært brukt svært store ressurser både fra det offentlige og fra de

involverte firmaene for å dekke over dette begredelige faktum.

Dykkerne mistet sine medisinske sertifikater, fikk deretter sparken i jobben, og ble overlatt til å klare seg selv.

Ingen ville innrømme at dette var et resultat av uakseptable prosedyrer i jobben, dykkerne ble selv gjort ansvarlige.

Skadete dykkere, med bl.a. redusert korttidsminne og konsentrasjonsevne, skulle både forsørge seg og sin familie samt omskolere seg selv til et nytt yrke. Myndigheten og industrien vendte det døde øret til, fakta skulle forties, og nye dykkere skulle lokkes til å ofre sine liv og helse. Dykkerne har, i dette spillet om milliardene, på en svært kynisk måte blitt forbruksgjenstander, uten verdi som mennesker. Mer enn 20 tidligere dykkere har tatt sine egne liv i den fortvilte situasjonen som de har havnet i.

Disse fakta har nå begynt å komme frem, men på grunn av sterke motkrefter og dramatiske konsekvenser, er det meste skjult ennå. De som er ansvarlig for dette, sitter ennå med makten, og de har "ubegrensede"ressurser til å dekke sine spor, og kan dra både land og folk inn i en kriminell og etisk forkastelig situasjon.

Vi håper at våre fremste politikere på Stortinget nå tar fatt i uvesenet, og nedsetter en ny granskningskommisjon som kan få alle fakta frem i lyset en gang for alle. Det er ennå tid å forhindre et svært pinlig oppgjør, og få denne situasjonen under kontroll.

www.fffs.no



Atles kommentarer



Kjære Dråpen!
Vi har nettopp sett avblåst en langvarig strek i Nordspen som i all hovedsak dreide seg om å bevare norske folk på norske rigger. De strekende ville at utenlandske arbeidstakere på norske rigger skulle ha norske betingelser. Vi har også sett avblåst en annen strek som dreide seg om det samme, nemlig heismontørene. Det kommer nå i bransje etter bransje og jeg tror ikke det er...

Beredskapssituasjonen på Norsk sokkel

Hvor mange milliarder håver staten og oljeselskapene inn hver dag ved de forskjellige olje- og gassproduksjonsfeltene på norsk sokkel? Jeg vet ikke den eksakte summen, men jeg vet at det er snakk om mange penger. Hvor mye blir brukt for å trygge arbeidsplassene til arbeiderne som har sitt levebrød på disse installasjonene og på boreriggene som leter opp oljen og gassen som senere blir produsert hvis feltet blir utbygd? Jeg kan heller ikke svare på det, men jeg vet at i 1999 kostet en standbybåt på Troll C plattformen ca. 0,7 promille av årsproduksjonen (Hydro, ifølge Kommuniké sin rapport 15.03.2000). Da hadde de standbybåt på alle 3 Troll plattformene. I dag vet vi at de tre standbybåtene er erstattet av en stor og godt utrustet beredskapsbåt. Båten er hypermoderne, med hypermoderne utstyr.

I teorien, så kan man være enig i at totalt sett er denne båten bedre enn det de 3 gamle var til sammen, problemet er bare at den kan ikke være flere steder på en gang. Hvis beredskapsbåten må rykke ut til en ulykke på en av installasjonene den skal passe på, så er de andre uten beredskap i mellomtiden. Hvis en av Daughtercraftene er opptatt med nærstandby på en av installasjonene, og det skjer noe på en installasjon på motsatt side av feltet; hva skal man da velge? 1; vente på at Daughtercraften får avsluttet sitt oppdrag, eller 2; gå direkte til unnsetning der den nye situasjonen oppsto? Jeg har ikke svaret, for etter mitt ringe skjønn vil det være umulige og vanskelige prioriteringer og valg.

Går man fra sitt mannskap, er dette i beste fall dårlig overfor de som sitter nede i denne "forvokste" MOB - båten, og må humpe og skumpe seg tilbake tvers over et felt på kanskje 10 - 15 nautiske mil. De klarer seg nok til de får avslutte sitt oppdrag og seilt tilbake til sitt moderfartøy, det er ikke det, men det må bli fryktelig ubehagelig i dårlig vær, som det ofte er når uhellet er ute.

Dette er imidlertid ikke det verste scenarioet: Hovedproblemet er at man går til unnsetning til den andre installasjonen, med for lite mannskap igjen ombord. For det er et kjent faktum av rederiene ikke setter ombord mer mannskap enn de er pålagt av myndighetene, eventuelt av charter. I tillegg til dette, så er som sagt resten av feltet uten beredskap når moderfartøyet må rykke ut.

Skjøner ikke myndighetene dette? Er det slik at beredskapen er opprettholdt kun mens standbybåten ikke har noe å gjøre, så har vi i virkeligheten ingen beredskap.

Som sagt så går kun 0,7 promille av årsproduksjonen til beredskap! Hvor stor var årsproduksjonen på Troll C i 1999? Jeg vet ikke, men jeg vet at en gjennomsnittlig rate for en standbybåt av den type det var snakk om her, lå på mellom 20 000 - 40 000 kroner per dag. Dette gir en årskostnad på knappe 15 millioner kroner, pluss et par millioner i drivstoffutgifter. Dette er hvis vi velger det best betalte alternativ.

Overnevnte rapport peker på at beredskapsskipene samlet sett kostet oljeselskapene 1,1 milliarder kroner i 1999, og at ratene lå på mellom 10 - 30 millioner kroner dette året. Da må det påpekes at de som kom opp i 30 millioner selvfølgelig var de absolutt grommeste og beste skipene, gjerne de som var spesialbygget for et oljefelt. De gamle og mer eller mindre utrangerte skipene lå i laveste skikt av stigen. De sistnevnte er det definitivt flest av. 30, 40, 50 år gamle skip som er mer eller mindre oppgradert slik at myndighetene så vidt godkjenner dem som sjøførende farkoster.

De samme myndigheter blir daglig lurt trill rundt av oljeselskapene når de definerer behovet for standarden på beredskapsskipene.

Etter min mening burde man både i oljedirektoratet og i sjøfartsdirektoratet ha tatt inn seilende personell til en form for sakkyndig råd, hvor problemstillingene ved de forskjellige oljefeltene ble diskutert og definert, slik at beredskapstjenesten kunne bli "skreddersydd" til det aktuelle feltet.

Hvis man virkelig la vekt på disse rådene man fikk fra oss som faktisk er ekspertisen på området, kunne man få til en virkelig god beredskapstjeneste.

Jeg sier ikke at helikopter i alle tilfeller ikke kan brukes, men det kan ikke baseres på det. Det må bli som supplement til den basale beredskapen som MÅ bli ivaretatt av beredskapsfartøy.

Utvidelse av NIS' virkeområde

Rederne vil ha det til at å få registrere offshore-flåten i NIS er et Alpha & Omega for å drive videre i bransjen. Dette grunngir de med at virksomheten deres er blitt global, og at andre lands myndigheter ikke slipper til skip på rene utenlandske flagg å operere på deres sokkel. Dette er for så vidt riktig, men vi vet at de samme landene er så proteksjonistiske at de ikke slipper til de internasjonale flaggene heller, uten at skipene blir bemannet med en viss prosent av deres egne borgere. Da hjelper det fint lite å komme med et Norsk Internasjonalt Skipsregister, når man likevel må bemanne skipet med folk fra det respektive land. Jo da; rederne får brukt skipet sitt, og får høste de fordelene det er i å stå registrert i dette bekvemmelighetsflagget (NIS), men det gir ingen jobber til norske sjøfolk (på litt sikt i hvert fall).

Det jeg mener er at de må likevel bemanne skipene med en viss prosent personell fra den aktuelle flaggstat. (For Australia

sin del er dette bortimot 100%). Brasil, Canada, USA, o.s.v. har sine proteksjonistiske regelverk, så det rederne oppgir som grunn til at det skal være så viktig for dem å få registrere seg i NIS holder ikke. Det er andre ting som ligger bak.

Jo da; jeg er svært opptatt av at rederiene skal ha gode rammebetingelser, både økonomisk og ellers, samt at rederne som står bak rederiene skal ha betydelig bedre inntekter enn oss som arbeider for dem. De har jo satset ganske mye både penger og risiko, ofte med hus og hjem som innsats. Men en viktig og ufravikelig betingelse må være oppfylt; nemlig, at de skal sysselsette norske folk, både på sjø og land. Den dagen denne betingelsen ikke lenger er til stede, ser jeg ikke lenger noe poeng i å være en sjøfartsnasjon, da kan rederiene flytte til de landene de finner sitt underbetalte mannskap.

Risikotillegg for opphold innenfor sikkerhetssonen ved en utblåsning

Det har kommet meg for øre at de, som var innenfor risikosonen under utblåsningen på Snorre før jul, ikke fikk tillatelse av Statoil til å gå ut av sonen. Nå i etterkant vil ikke det samme Statoil innvilge kompensasjon til rederiet for det risikotillegget som mannskapene har krav på i henhold til avtalene, som er undertegnet av alle parter.

Ja, jeg vet det; det er ikke oljeselskapet som er forhandlingsparten til mannskapene, det er rederiene. Derfor burde ikke dette være noe problem for mannskapene, da overenskomsten som begge parter har skrevet under sier at det skal ytes et tillegg tilsvarende krigstillegg i slike situasjoner, d.v.s. 100% tillegg på lønnen i den tiden de er innenfor sonen. Den saken burde vært ordnet på første avlønning, uten forbehold.

Vi er da seriøse partnere, er vi ikke?

Det jeg synes er like galt, ja faktisk verre, er oljeselskapenes totale mangel på ansvarstagen i slike situasjoner. De vet også meget godt at sjøfolkene har dette i sin overenskomst, for de har jo gjort en avtale med rederiet, som jo må forhandle på bakgrunn av de avtaler og forpliktelser de har overfor sine

folk, og da regner jeg med at de sørger for at oljeselskapet vet om dette, slik at deres avtale tar høyde for dette også. Men nei da. Historien gjentar seg gang etter gang. Sikkerhet er god sort så lenge det ikke koster penger. I det øyeblikk det begynner å koste noen kroner, så prøver man desperat å vri seg unna. Nærmest som en fisk på kroken. Det er direkte ynkelig å se av og til.

Jeg skriver ikke dette for at rederiene skal komme seg unna sitt ansvar, for de må bare oppfylle sitt ansvar overfor mannskapene, så får de selv sørge for å slåss mot sine forhandlingspartnere på den andre siden for å få dette kompensert. Det skal ikke være slik at mannskapene med sine organisasjoner skal slåss for rederiene opp mot oljeselskapene før de får det de har krav på, slik som det ser ut for i dette tilfelle.

Hvis det er slik å forstå at de andre organisasjonene har gitt inntrykk, til sine medlemmer, at det er slik det skal gjøres, så anbefaler jeg de som dette gjelder å ta kontakt med FellesForbundet For Sjøfolk, og melde seg inn her hos oss, så tar vi mer enn gjerne saken. Vi har en av landets dyktigste arbeidsrettsadvokater til å hjelpe oss, så kom igjen. Ikke nøl

info@fffs.no

Leserbrev - Leserbrev - Leserbrev

Arbeidsinnvandring fra øst

For noen få tiår siden hadde vi en stor norsk sjøfartsnæring med over seksti tusen norske sjøfolk. Disse ble såkalt konkurranseutsatt med folk fra lavkostland. I dag er næringen så godt som borte.

Det viser seg å være svært vanskelig å konkurrere med kvalitet når prisen på annen arbeidskraft blir lav nok.

En tankevekker i dag bør være at den gang Norsk Sjømannsforbund (LO) først var i mot denne formen for konkurranse, men så fikk de tilslag på å inndrive kontingentpenger fra de nye arbeidstagerne. Da var alt greit. Kan det hende at LO synes medlemmer og penger fra øst er like gode nå, som de før var fra sør?

Norske arbeidsfolk har tydelig fått det for godt, de bør i hus, kjører egen bil og har t.o.m. ferie. Dette er for mye av det gode, tilbake til arbeidsbrakker, sykkel og almisser, slik våre konkurrenter har det. Vanlige arbeidsfolk har til og med ungene sine på høyere utdanning, og foreldrene på gamle hjem (hvis de er heldige). NB. (Les betalt av skattepengene).

Nei, Høyrefolk stå på, få "crewet" ned i gjørma igjen. 20-30 kr timen er jo rent for mye det og, det finnes sikkert afrikanere eller asiater som er sultne nok til å jobbe for kost og losji.

Kjære SV Thommasen, hvorfor ikke la disse komme i stedet for, så blir det virkelig billig, eller hva? Da kan Andersen og Jensen få pusset opp badet sitt billig, oi, oi, oi vi glemte visst at Andersen og Jensen var snekker og rørlegger, og de går jo på trygd betalt av våre nye bidragsytere for 20 kr timen (hvorav i fremtiden LO sikkert kommer til å trekke sin andel lovmessig).

Vi nyrike sosialister har dårlig kunnskap om første, annen, tredje og siste rangs arbeidsfolk, men vi lærer vel. Vi kan jo for eksempel snakke med våre gamle, de husker sikkert hvordan det var—før krigen.

– Otto J. Sørensen –

Leserinnlegg til Dråpen om forsikring

Vi som er mønstret på norske skip har en forsikring som gjelder over alt i verden, både i arbeidstid og fritid, referert til Noregs Rederiforbund i rundskriv: "Orientering om yrkesskadeforsikring og trygghetsforsikring".

Da jeg skulle bli en friperiode i utlandet, tok jeg kontakt med rederiet og ba disse forespørre Rederiforbundet om det fantes noe dokumentasjon (forsikringsbevis), helst på engelsk, slik at man i et gitt tilfelle kunne dokumentere forsikringen. Tilbakemeldingen var at et slikt bevis ikke forelå.

Regner Rederiforbundet med at en A4 folder på norsk skal være vårt forsikringsbevis? Det er en orientering som ingen ute i verden forstår noe av. Vil si det sann at dette er vel et heller dårlig dokument å vise fram. Vanlig reiseforsikring gjelder for opphold i utlandet i 45 dager. Når vi har vært om bord i 6 uker (42 dager) i utenlandsk farvann, har vi bare 3 dager med forsikring igjen.

Konklusjon: Jeg og flere med meg er 100 % avhengig av forsikringen for sjøfolk, og like avhengig av et forsikringsbevis når vi oppholder oss utenfor Norge, spesielt i land hvor folk blir behandlet etter hvilken forsikring de har. En kollega som ble skadet i utlandet for en tid siden kom til riktig sykehus bare fordi at det på mottaksentralen ble det funnet et visittkort i lomma hans.

Bare tilfeldig at han hadde dette visittkortet i lomma denne kvelden.

Da forsikringen gjelder både i arbeidstid og fritid, bør Rederiforbundet utstede forsikringsbevis til alle som mønstrer på skip som sorterer under dette forbundet.

– Med vennlig hilsen Svein Aase –

Send oss gjerne flere leserbrev



Ill foto: FFFS

Viktigheten av ett stort forbund for sjøfolk!

Å være eller ikke å være, det er spørsmålet. Uenighet og indre strid har alltid vært sjøfolkenes kors, men nå må vi snart enes. Vi har et felles ståsted og felles interesse.

Som separate grupper, delt inn i offiserer (offiserene er også delt) og mannskap, har vi gått glipp av det å stå i sammen i en felles front. Det er en av de viktigste årsakene til at det har gått som det har med norsk skipsfart. Når hvert forbund slåss for særinteresser, kan det ikke bli samhold. Det trengs både rederier, offiserer og mannskap for å drive skipsfart! Og vi må etterstrebe fellesskap.

Husk: 01.07.87 da NIS-registeret ble innført, trodde offiserene de var sikret fortsatt arbeid. Det var de ikke. Ca 18 000 norske sjøfolk forsvant nesten umiddelbart.

Vi får stadig vekk henvendelser fra seilende om hvor viktig det er å stå sammen, men fra mening til handling er det desverre et langt stykke.

Historisk sett er det sjøfolk som har holdt "gamlelandet" økonomisk oppe. Nå blir vi takket på samme måten krigsseilerne ble etter krigen. Denne gangen er det ikke tilbakeholdelse av penger det dreier seg om, det er mye verre. Nå er det fjerning av hele flåten og næringen som er på gang. Derfor er det viktig at vi står samlet, slik at vi blir hørt!

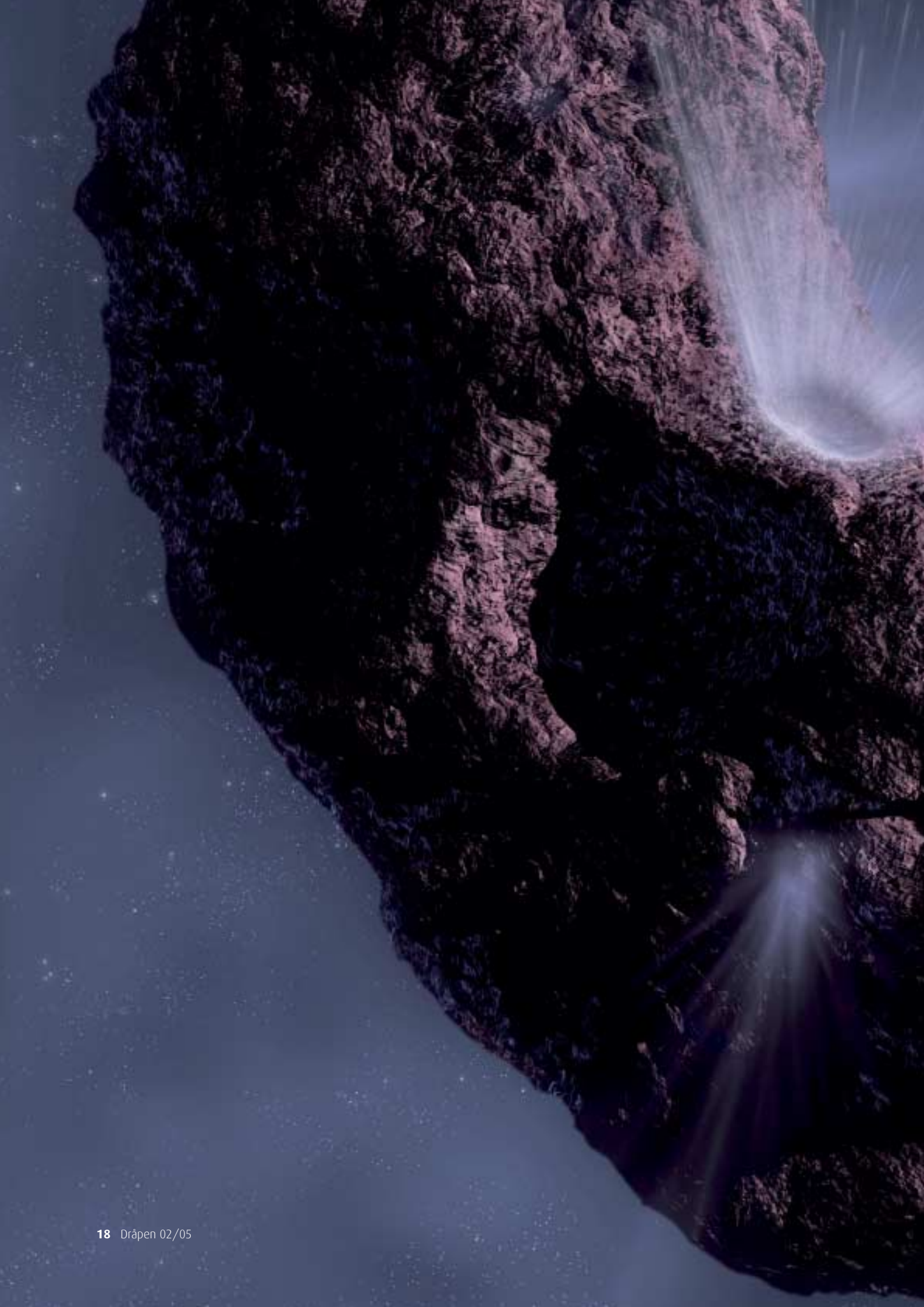
Ut i fra det som skjer på Stortinget, er flertallet mot norsk skipsfart. Det illustrerer hvor lite politikerne har satt seg inn i problemstillingene og ringvirkningene av skipsfarten. Skipsfart i Norge er ikke bare skipsfart, det er også noe så viktig som liv og død for distriktene, for industri, skoler og kompetanse. Uten skipsfart blir distriktene et sted for romantikere og

andre spesielt interesserte. Distriktene blir fraflyttet og nedlagt. Folkene som engang bodde her vil være vekk.

Skal Norge i fremtiden ha en skipsfart som vi har hatt, er det ikke nok å ønske, vi må handle. Det er opp til dere å bestemme om så skal skje. Vi i FFFS har engasjement og kampvilje å tilby, men ikke å nøde.

I tillegg til at vi må stå sammen, må vi også vise ansvar. Vi må ikke bare arbeide for bedre vilkår for oss selv, men arbeide i sammen med rederiene for bedre rammevilkår, slik at vi har en sikkerhet for fremtiden. Sammen blir vi en stor politisk faktor, som ikke kan ignoreres av politikerne. Vi har nå en unik sjanse som vi aldri før har hatt, vi kan være med på å fargelegge det politiske kartet i Norge.

Det er snart valg, bruk den retten til å fjerne dem som ikke vil ha skipsfart.



Tidenes kometkræsje!

Om morgenen 4. juli skjer en av de mest spektakulære hendelsene i moderne romforskning: en 370 kg tung sonde treffe en kometkjerne med 37 000 km/t og lage et krater som kan bli på størrelse med Ullevål stadion! I tillegg til meget spektakulære bilder vil vi trolig få kunnskap om kometenes indre og på den måten bedre forstå Solsystemets barndom.



*En del av Deep Impact treffer komet
Tempel 1 med 37000 km/t mens
kameradelen fotografierer det hele fra
trygg avstand.*

Illustrasjon: NASA/D.I. Rawlings

I slutten av april fikk sonden Deep Impact øye på målet sitt - komet Tempel 1 som vi ser som en tåkeflekk mitt på bildet. Foto: NASA/JPL/UMD

Kometkjernen skjuler seg inne i midten av kometens hode, nede til høyre på dette bildet. Kjernen er gjerne noen få kilometer stor, hodet opptil 100 000 kilometer bredt og halen av og til over 100 millioner kilometer lang! Dette er komet C/2002 V1 NEAT som besøkte oss i 2002. Foto: ESA

SKITNE SNØBALLER

Kometer er skitne snøballer som er rester fra Solsystemets tilblivelse for 4,6 milliarder år siden. De består av is, snø, støv, steiner og frosne gasser. I milliarder av år har de beveget seg i de iskalde områdene meget langt unna Solen, langt utenfor den ytterste planeten Pluto. Milliarder av nedfrosne kometkjerne svever der ute, men fra tid til annen kan forstyrrelser få en av dem til å stupdykke innover mot det indre av Solsystemet. På vei innover tiner de i solvarmen og gasser og støv spruter ut.

En svær sky, opptil 100 000 kilometer i diameter, dannes rundt komethodet. Det kalles komaen. Solstrålingen og solvinden (en rask strøm av partikler fra Solen), dytter alt sammen utover og lager halen som vi forbinder med komet. Den kan være over 100 millioner kilometer lang.

Kometkjernen - selve kilden til kometen - ser vi aldri fra Jorden fordi den er så liten og fordi den skjuler seg inne i komaen.

KJERNEN I KJERNEN

Den 12. januar i år ble sonden Deep Impact skutt opp. Den har siden vært på vei mot stevnetøtet med kjernen til komet Tempel 1. Ett døgn før den når frem, deler sonden seg. Og så: 4. juli 2005 kl. 07.52 norsk tid ankommer sonden til den 3 ganger 6 kilometer store kjernen og en 370 kg tung del treffer kometkjernen med 37 000 km/t!. Man venter at det dannes et krater omtrent på størrelse med et fotballstadium og med dybde svarende til en 12-14 etasjers bygning. Is, støv og andre biter av kometen blir blåst ut og avdekker friskt materiale inne i kjernen. Dette er aldri tidligere sett!

Sollys vil treffe materialet som er kastet ut og forårsake en dramatisk økning i lysstyrken som gradvis avtar når materialet sprer seg eller faller ned på kometen igjen. Fra deler av kloden, spesielt Stillehavsregionen, vil dette trolig lett kunne sees med en prisme-kikkert og muligens også med det blotte øye.

Hovedsonden vil fly forbi kometkjernen på 500 kilometers avstand og observere i drøyt 13 minutter. Bilder av nedslaget og analyser av både materialet som

kastes ut og materialet i det ferske krateret sendes tilbake til Jorden.

Kollisjonen vil gi oss bedre kunnskap om Solsystemets dannelse og hva som skjer når kometer treffer Jorden. Sonden skal også ta en rekke bilder og gjøre andre målinger av kometen før kollisjonen.

EKSPLODERER BALLONGEN?

Når en kometkerne stuper inn mot solvarmen, fordampes stoffene inne i kjernen og skaper et ganske stort trykk. Gass og støv spruter ut gjennom åpninger. Noen forskere frykter at nedslaget av Deep Impact skal få samme effekten som når vi stikker hull på en oppblåst ballong med en nål: At den eksploderer!

Sannsynligvis overlever kometen, men det vet vi først sikkert 4. juli 2005. Forskerne er svært usikre på hva slags stoff kometkjernene består av og dermed hvor stort krateret blir og hvor mye materiale som blir slynget ut i rommet.

Dersom mye materiale blir slynget ut, kan det være mulig å se kometen med det blotte øye fra Jorden en kort stund. Hawaii er best plassert for slike observasjoner.

HVA KRÆSJER DEN MED?

Kometer er fortsatt mystiske objekter. Kometkjernene skjuler seg så godt at vi ikke klarer å observere dem anent enn i korte øyeblikk med romsonder som farer forbi. Likevel inneholder kometkjernene nøkkelen til livet opprinnelse og Solsystemets tidligste faser.

Kometkjernene er rester fra Solsystemets tilblivelse og inneholder urstoffet.

Ved å studere dem håper derfor forskerne å finne ut mer om Solsystemets tidligste faser.

Men kometene inneholder mer! De er store snøballer og kan ved kollisjon med planetene avlevere store mengder med vann. En god del av vannet på vår planet kan ha kommet nettopp fra kometer. Det samme kan være tilfelle med Mars - i fjor ble det jo bevist at den planeten har vært skikkelig fuktig en gang.

Ingen komet er mer berømt enn Halleys komet. Da den sist besøkte oss, i 1986, passerte den europeiske romsonden Giotto kloss ved og gav oss de første nærbildene av en kometkerne. Vi ser en nesten sort klump av stein, støv, organiske molekyler, is og frosne gasser som er 16 ganger 8 ganger 8 kilometer stor. Ut fra den ene enden spruter materiale som forårsaker kometens hode og hale.

Foto: ESA

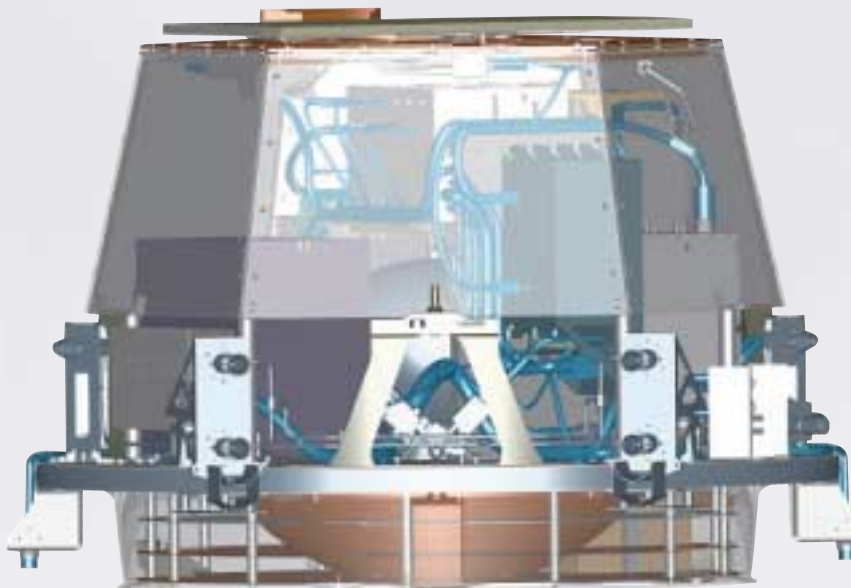
Når Deep Impact kolliderer med kometkjernen 4. juli får vi enestående informasjon om noe som hittil har vært helt umulig å observere: Det indre av en kometkjerne. Vi vet lite om hvordan den er bygget opp eller hvor tett de er. Selvsammenstøtet forteller oss mye.

Dersom snøballen er meget porøs, kan det hende at romsonden forsvinner inn i den nesten uten å lage krater. Dersom overflaten er ganske fast, blir det mer fyrverkeri og stort krater! Da vil all energien nemlig avsettes nær kometkjernens overflate.

Vi vet heller ingenting om den indre sammensetningen til kometkjernen. Alt dette vil vi forhåpentligvis få rede på i juli.

Følg denne enestående ferden på nettstedet www.astronomi.no!

Bildene og resultatene av begivenheten vil også komme i bladet *Astronomi* som utgis av Norsk Astronomisk Selskap.



Prosjektildelen som med en CD inneholdende masse navn skal kolliderer med komet Tempel 1 og lage et krater. Illustrasjon: NASA

Samarbeidet mellom FFFS og Fjord Line: **Reisetilbud til våre medlemmer**

Fellesforbundet og Fjord Line (FL) har inngått samarbeid for å gi et best mulig tilbud til våre medlemmer.

FL trafikkerer strekningene mellom Bergen, Haugesund, Stavanger, Newcastle, og strekningen Bergen, Haugesund, Egersund og Hanstholm. Samarbeidet betyr at våre medlemmer vil få tilbud på reiser til redusert pris på de nevnte strekninger. Tilbudet vil gjelde både personbilletter og bilpakker. Videre gjelder tilbudet samtlige

medlemmer med koner/samboere og barn under 20år.

To ganger i året vil vi motta spesialtilbud fra FL på turer, som burde være av interesse for de fleste.

Medlemmer i FFFS som går av med alderspensjon i avtaleperioden, kan få fri innmelding i FL's Ambassadørklubb. I tillegg vil de motta et gavekort på midtuke-cruise for to personer, til Danmark eller England.

Samtlige medlemmer vil få nærmere informasjon om bestillingsprosedyrer etter hvert.

Om det er noe dere lurer på i forbindelse med bestilling, eller andre ting i forbindelse med avtalen er det bare å ta kontakt med oss.

Direkte bestilling kan bare gjøres på telefon nr. 815 33 500. Husk å oppgi medlemsnummer.

I den utstrekning dere skal reise til de nevnte destinasjoner, håper vi dere vil bruke tilbudet for å støtte sjøfolkene om bord.

Jo flere som bruker tilbudet, dess sikrere blir vi på at utenlandsfergene blir på norske hender.

www.ffffs.no



Været ved Stadt kan til tider være livsfarlig.

Skipstunell gjennom Stadtlandet

- avgjørelse eller ytterligere trenering?

VIKTIGSTE TRANSPORTVEI

Det er hevet over enhver tvil at leden langs kysten er vår viktigste transportvei. Næringslivet, passasjerer og ikke minst fiskeriene er totalt avhengig av at denne transportveien er åpen og fungerer. Også militært er det avgjørende viktig at kystveien sør- nord fungerer. At det ikke finnes noe alternativ til kystleden understrekes ytterligere av vårt lands geografi. I

krisetider vil betydningen av leden øke, idet de begrensede alternativer som finnes på landjorden fort vil bli presset med hensyn til kapasitet og sårbarhet.

At dette er riktig kan man bl. a. se på den satsingen som er gjort på militær side, hvor en av Sjøforsvarets sentrale oppgaver er å sikre sjøverts transport langs kysten.

Ser en tilbake i historien, kan århundrene bekrefte det samme. Avhengigheten av kysten og ferdseien langs denne er åpenbar. Like tydelig fremtrer en rekke svakheter ved kystleden som transport- og ferdseisvei. Det skal ikke stikkes under en stol at svært store ressurser er lagt ned i å utbedre mange av svakhetene. Merking av leder, forbedring av kart, utbygging av havnefasiliteter, forbedring på fartøyene, militær beredskap osv. Det er imidlertid fremdeles rikelig rom for ytterligere forbedringer innen områder som kan øke kommunikasjonsårenes tilgjengelighet og sikkerhet.

RIKSVEI NR 1

Store deler av skipsleden sør- nord ligger i skjermet farvann, beskyttet av en ytre barriere av øyer, holmer og skjær som tar av for vind og vær. Noen steder er imidlertid geografien slik at fartøyene tvinges ut i åpent farvann. Disse stedene er godt kjent, eller snarere beryktet. Beryktet fordi de er farlige og gjennom årene har bidratt til at mange fartøyer og menneskeliv har gått tapt. I tillegg bidrar de jevnlig til at ferdseien på det som ofte kalles Norges hovedferdselåre - "RIKSVEI nr 1" - stopper opp, med de konsekvenser dette har.

Av områdene jeg tenker på, er Stad blant de farligste og utvilsomt det som hyppigst forårsaker avbrudd i ferdseien. Stad er også det området hvor man lengst har diskutert å gjøre noe - uten at dette har resultert i noe konkret. I flere tiår har det vært diskutert å åpne en passasje gjennom Stadtlandet, slik at fartøyer i dårlig vær kan slippe å gå ut og utsette seg for de farer dette kan medføre, eller måtte bli tvunget til å ligge stille i påvente av bedre vær. Problemet kan løses ved å sprengne en skipstunnel gjennom Stadtlandet.

Så kan en spørre seg hvorfor en slik løsning ikke er realisert. Årsakene er selvsagt mange og vil avhenge av hvem man spør.

PRIORITERING

I prosessen rundt Stad tunnelen har i alle fall problemet lenge vært klart. Problemet er, som påpekt tidligere, at skipstrafikken, og spesielt fartøyer opp til en viss størrelse, har problemer med å forsere det åpne farvannet utenfor Stadlandet i dårlig vær. Alternativ led finnes som kjent ikke. Når det er dårlig vær i området, og det er det i flg. statistikken relativt ofte, har fartøyene to valg;

- å ligge stille til været igjen bedrer seg,

- å prøve å tvinge seg forbi.

Begge løsninger er i bruk i dag. Førstnevnte har ofte store konsekvenser, både økonomisk og på annen måte. Sistnevnte gir ofte mer dramatiske konsekvenser i form av at fartøy og menneskeliv går tapt. I lys av at alternativer finnes, er begge løsninger samfunnsmessig forkastelig. Dette har også politikerne innsett. Problemet ligger derved i å finne midler til å gjennomføre prosjektet. det er en prioriteringssak. Prioriteringssaker blir ofte rene økonomiske regnestykker og vurderinger. Det er egentlig her politikernes problem ligger. De må ta en avgjørelse og si at noe er viktigere enn noe annet. I denne kontekst fremstår Stad tunnelen som særlig spektakulær. Den kan ikke stille opp mot Hovedflyplass, Gardermobanen med Romerriks-tunnelen, Rikshospitalet eller hovedstadens nye Opera. Disse prosjektene er jo mer synlig (fra hovedstaden) og derved samfunnsmessig "viktigere". At Stad tunnelen

ikke vil koste mer enn en brøkdel av bare overskridelsene ved Rikshospitalet eller, for å sitere skipperen på redningsskøyten i Måløy, "en limtube i Romerriks-tunnelen" er det ingen som synes å vektlegge.

Igjen er det Kyst-Norges verdier som står mot det sentrale Østlandets mer "høyprofilerte" verdisyn. Hva teller det da at over 50 menneskeliv har gått tapt utenfor Stad bare etter siste krig? Det var jo "bare" sjøfolk og fiskere.

TRENERINGENS KUNST

På den annen side har politikerne problemer med å argumentere mot et prosjekt som dette med begrunnelse i sikkerhet eller med at det ikke vil være økonomisk forsvarlig. Det er faktisk få som står frem og sier at de er imot prosjektet. Statsministerens parti har faktisk programfestet at de vil gå inn for bygging av Stad tunnelen. Men hvis man ikke ønsker å argumentere direkte mot og heller ikke ønsker å foreta den nødvendige prioriteringen, må det "søkes andre løsninger." Eller sagt på en annen måte; når argumentene er dårlige eller oppbrukt, er trenering neste skritt. Det synes dessverre som om trenering er vesentlig årsak til at prosjektet ikke allerede er realisert. La meg derfor gå litt nærmere inn på treneringens kunst.

Trenering er et ord som ikke har særlig god klang i de politiske miljøer, verken lokalt eller sentralt. Da må man kalle det noe annet. Et godt, og ofte benyttet, politisk ord for trenering er utredning. Vi

befinner oss m.a.o. i utredningsfasen. Hvor lenge vi har vært i denne fasen er vanskelig å si eksakt (men det er vel også litt av hensikten). Det sentrale nå må imidlertid være å komme seg ut av denne fasen. Men også det å komme seg ut av en slik fase er forbundet med store vanskeligheter. For på dette stadium, hvor en nærmer seg tidspunktet for beslutning, er det tid for å trenere å spille ut sitt siste våpen. Det er nå de alternative forslagene dukker opp. Nå lanseres de i tur og orden; ny lokalisering, nye metoder, ny teknologi, alternative beregningsmodeller osv., osv. Hensikten er selvsagt å sende prosessen tilbake i en ny loop slik at endelig beslutning kan utsettes ytterligere.

Jeg kan ikke tolke det som annet enn trenering når man nå i slutten av "utredningsfasen" kommer på banen med nye alternativer. Selvsagt ønsker man å "utrede" også disse, og bare man klarer å "utrede" lenge nok, dukker det nok opp noe som det kanskje kan bli midler til en gang i fremtiden.

ET SAMLET KYST-NORGE

Nå er imidlertid tiden inne for å si stopp. Prosessen er kommet så langt at alle fakta man trenger for å ta en avgjørelse ligger på bordet. Nå må derfor Kyst-Norge stå sammen og forlange at nettopp så skjer. Alle nye forsøk på trenering må derfor kontant avvises.

Einar Ebbesen
Fylkespartileder Kystpartiet
i Møre & Romsdal

info@fffs.no

Norsk Senter for Sjøfartsmedisin i startgropen

I sjøfartsnasjonen Norge med over 30 000 sjøfolk på norske skip og rigger har sjøfolks helse aldri fått særlig oppmerksomhet. I en tid hvor helse, kostvaner og livsstil i befolkningen for øvrig er gjenstand for bred diskusjon, er det liten interesse for disse forholdene på den meget store arbeidsplassen som norsk skipsfart og oljevirksomhet representerer. Det faktum at dødeligheten blant sjøfolk er halvannen til to ganger høyere enn befolkningen på land, har ikke satt mange sinn i kok. Seksti prosent av dødsfallene ved ulykker i sjøfarten i en tiårsperiode skyldtes mekaniske årsaker som fall, støt, tråkk og klem, noe som tyder på mangelfulle sikkerhetsrutiner. Men detaljene omkring ulykkene er lite kjent. Forskningsresultater som viser at forekomsten av hjerte/karsykdommer og kreft er høyere på sjøen enn til lands har høstet bare moderat oppmerksomhet. Er farlig last noe av forklaringen? Eller er sykdommene et resultat av en uheldig livsstil med dårlige kostvaner?

Hvilken innflytelse har det multikulturelle miljøet om bord på den mentale helse. Hva betyr kommunikasjonsproblemer for sikkerheten? Hvilke helsekrav bør stilles til sjøfolk før mønstring. Er hjelpen de får ved akutt sykdom om bord tilfredsstillende? Er offiserenes opplæring god nok til å ivareta sjøfolkenes helse om bord?

Dette er bare et lite utvalg av de spørsmål som knytter seg til sjøfolks helse. Svar på spørsmålene kan en bare få ved først å erkjenne at problemene eksisterer, deretter definere deres karakter og omfang, og endelig sette inn ressurser for å fjerne årsakene. Det er dette som er sjøfartsmedisin.

Land med langt mindre flåte enn Norge har lenge hatt institusjoner som arbeider med slike problemer. Særlig Danmark har kommet langt på dette området. Der har de i Esbjerg en sjøfartsmedisinsk enhet hvor de har samlet undervisning, forskning og legerådstjeneste.

Det er egnet til forundring at interessen for sjøfolks helse har vært så liten i Norge. Jeg tror noe av forklaringen er uklare ansvarsforhold. I Danmark har Søfartsstyrelsen ansvar både for tekniske og helsemessige forhold, og har to leger i sin tjeneste. I Norge har Sjøfartsdirektoratet ansvaret for de tekniske, mens Helse- og sosial-



departementet skal ha ansvaret for det helsemessige. Sjøfartsdirektoratet har ingen medisinsk kompetanse og Helse- og sosialdepartementets mandat når det gjelder sjøfolks helse virker uklart.

Jeg deltok nylig i en internasjonal konferanse om sjøfartsmedisin. Der var det bidrag fra de fleste av verdens sjøfartsnasjoner. Med unntak for cruisefarten var bidragene fra Norge pinlig spinkle.

Det var med dette utgangspunkt at noen få entusiaster på begynnelsen av nittiårene tok fatt i arbeidet med å etablere et norsk senter for sjøfartsmedisin. De dannet en komité som med bidrag fra Rederiforbundet prøvde å vinne myndighetenes interesse. Dette viste seg å være meget vanskelig. For å få

større slagkraft, ble det dannet en utvidet komité med deltagelse fra alle institusjoner som hadde et forhold til sjøfarten. Et langvarig arbeid endte med en innstilling til Helse- og sosialdepartementet. Innstillingen havnet hos Sosialkomiteen som uttalte at det burde finnes et senter for sjøfartsmedisin. På Statsbudsjettet for 2005 ble dette tatt med, men bevilgningen ble begrenset til kr. 200 000.- for dette året.

Oppdraget med å etablere et senter ble av Departementet gitt til Helse Vest. Helse Vest, som ga oppgaven videre til Helse Bergen, som i sin tur engasjerte Yrkesmedisinsk avdeling ved Haukeland universitetssykehus og Seksjon for arbeidsmedisin ved Universitetet i Bergen.

Etttersom det var klart at den aktuelle bevilgningen ikke kunne dekke et senter med full drift, ble det nedsatt en lokal komité for å etablere senteret i en interimperiode i påvente av full finansiering for 2006. Komiteen består av avdelingsoverlege Tor Aasen, professor Bente Moen, seksjons- overlege Leif Aanderud og professor Aksel Schreiner, med sistnevnte som interimsleder.

Med utgangspunkt i den begrensede bevilgningen ga komiteen seg selv dette mandatet:

- Skaffe egnede lokaler ved Yrkesmedisinsk avdeling
- Etablere et nettverk med samarbeidspartnere i et fagråd.
- Opprette et styringsorgan med deltagelse fra sykehus og universitet
- Utarbeide en aktivitetsplan
- Søke etter egnede personer til stillinger i senteret
- Arrangere et introduksjonsmøte med internasjonal deltagelse

Det fullfinansierte senteret vil ha at skillig større ambisjoner. Det overordete mål vil være å innhente alle tilgjengelige data som angår sykkelighet, dødelighet og ulykker i sjøfart og oljeindustri. Med en slik viten tilgjengelig vil neste skritt være å anbefale tiltak og intervensjon med forebyggende virkning.

I den første fasen av full drift vil aktiviteten være konsentrert om følgende:

- * Prosjektarbeid med tittelen "Inkluderende arbeidsliv til sjøs"
- * Kartlegging av arbeid og helse til sjøs blant alle ansatte i den norske handelsflåten, med oppfølging. Fokus vil være på ulykker med og uten dødelig utgang, og strategi for forebygging. Dette må bli et samarbeid mellom mange forskere i hele landet.
- * Forskningsobjekter vil være: sykefravær, hjerte/karsykdommer, luftveissykdommer, psykosomatiske sykdommer, infeksjonssykdommer og livsstil
- * Et felles nordisk prosjekt med registerstudie av kreft hos sjøfolk

Vi som arbeider med opprettelsen av dette senteret gleder oss til å ta ordentlig fatt. Vi håper de bevilgende myndigheter vil forstå betydningen av at Norge blir et foregangsland, ikke bare når det gjelder størrelsen på tonnasje og produksjonstillene for olje og gass,



men også når det gjelder å ta vare på dem som skaffer oss vår ære og vår makt

Norsk senter for sjøfartsmedisin ga for kort tid siden ut denne boken på Fagbokforlaget.

I løpet av året vil det komme en DVD med multimediafremstilling av 16 medisinske prosedyrer som kan utføres om bord



Illustrert 2005 norsk skipsliste

Illustrert Norsk Skipsliste /
Illustrated Norwegian Shiplists

Del 1 2005 Handelsflåten/

the Merchant fleet

Utgitt juni 2005

Del 2 Fiskeflåten, brønnbåter, ferjer

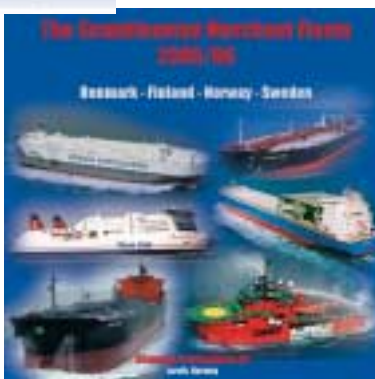
og passasjerbåter i innenriksfart

Utgitt desember 2004

Del 3 Fiskeflåten

(8-10.5) 10.5 - 15 m

Utgitt desember 2004



CD rom 1

The Scandinavian Merchant Fleets

Handelsflåtene for Danmark, Finland, Norge og Sverige.

CD rom 2

Den norske fiskeflåten

CD rom 3

Fiskeflåten for Danmark, Færøylene, Grønland og Sverige

CD rom 4

The Fishing Vessels of Britain and Ireland

Published by Heighway/Fishing News, London

CD rom 5

The Merchant Vessels of Germany

Krohn Johansen Forlag AS

P.O.Box 43 Sentrum

N-3251 Larvik -Norway

Tlf: +47 331 81180 Fax +47 331 83676

E-mail: info@shipping-publ.no

www.ship.info.com

www.offshorevessels.info

www.tanker-info.com

GT 28670 NT 11527 Mdw 5656
Loa 205.46 Br 25.20 Dr 7.55
4 x 4694 Bhp MAN B&W 7L32/40 (05)
20 kn 65 t/day
Passengers 974
Bow thr 2x KaMeWa
Ex. Royal Viking Star(91)
Star Odyssey(96) Westward(94)
Sat. B: 110 4507 Tel: +47 51 64 86 30
Nassau
CRSS 7108930
Foto: Maritime Photo - Ottosen, Bjørn



Blankenes
MA: Wilson EuroCarriers AS Bulk
OW: Österreichischer Lloyd/Krohn Shipp
1978 Götaverken Solvesborg AB (88)
LR
GT 4061 NT 2510 Mdw 6433
Loa 105.64 Br 14.90 Dr 6.84
3345 Bhp Wärtsilä Vasa 6R32
2 HO 1 DK 2 HA G/B 6415 m3/7746 m3
TEU 238 HC 139 DK 100
HA 33.50 x 12.50 HA2 32.30 x 12.50
Bow thr 350 Hp
Ex. Black Sea(93)
E-mail: p32b4@globalmail.com
Mob: 0045 204 03 302 bridge
P32B4 7707839
Foto: C Lous Limassol



Blue Angel
MO: Bourbon Offshore Norway AS Supply
OW: Bourbon Ships AS
1999 Simek AS (91)
DNV
GT 3102 NT 1396 Mdw 4640
Loa 84.60 Br 18.80 Dr 6.31
16.4 kn
DK 960 m2 Deck cargo 2600 t
Fuel Oil/Oil rc 1177/1006 m3
Water, Potable/Dist/Bilast 1104/1072/1579 m3
Slop 392 m3 Brine 719 m3 Base oil 231 m3
Mud 692 m3 Methanol 169 m3
Bow thr 1x 882 kW Ulstein 375TV
Stemthr 1x 882 kW Ulstein 150 TV
Azimuth thr 882 kW Ulstein VROS
Ex. Havilla Lisa(03)
PPPN 9188130
Foto: Maritime Photo - Ottosen, Bjørn



Boa Deep C
MA: Taubakompaniet AS AH-Tug/Multipurpose
MO: Boa Ltd
OW: Boa Deep C AS
2004 Vulcan S.A., Factorías, Vigo (485)
HLDK/MOONP
DNV
GT 12473 NT 3822 Mdw 7900
Loa 120.00 Br 27.00 Dr 6.80
DK 1150 m2 L 50.0 B 23.0 Max load 15 Vm2
Bollard pull max/Cont./Stem 260/30/23 t
Fuel Oil 3400 m3 Water, Potable 1400 m3
Lockers 1600 m3 Accommodation, Crew 80
ROV 2 hangars (8 x ss) ROV 3000 m depth
Tow winch 500 t, AH Winch
Stem roll 2x diam 500 mm, 750 t, downw pull
Crane 1x 250 t stem, heave comprehensiv
Bow thr 2x 1425 kW
ECDE 9265342 Santa Cruz De Tenerife



Introduksjonstilbud med Fjord Line

FFFS har inngått et samarbeid med Fjord Line som gir alle FFFS-medlemmer reisefordeler med Fjord Line. Vi gir dere her et introduksjonstilbud på cruise og langweekend til Danmark.

God reise!

CRUISE & SHOPPING
16.08 - 30.09

pr. pers
fra kr **290,-**

Prisen inkluderer:

- Båtreise tur/retur Bergen/Haugesund/Egersund-Hanstholm i innvendig 2-sengs lugar (T2)
- Shoppingbuss til Aalborg tirsdag og fredag med hel dag til shopping
- **TURKODE DSC228**
- Tillegg for andre lugarkategorier
- **PRISEN GJELDER ALLE MANDAGER, TORSDAGER OG LØRDAGER FRA 16.08-30.09**



WEEKEND & HOTELL
18.08 - 30.09

pr. pers
fra kr **990,-**

Prisen inkluderer:

- Båtreise tur/retur Bergen/Haugesund/Egersund-Hanstholm i innvendig 2-sengs lugar (T2)
- 2 netter på utvalgt hotell inkl. frokost i Aalborg eller Århus
- Busstransport til/fra hotellet
- **TURKODE AALBORG: DSF333 TURKODE ÅRHUS: DSF332**
- Tillegg for andre lugarkategorier, hoteller og enkeltrom
- **PRISEN GJELDER I PERIODEN FRA 18.08-30.09**
- **UTREISE TORSDAGER/FREDAGER, RETUR FRA HANSTHOLM SØNDAGER**



For seilingsplan, se www.FjordLine.com

FL Branding Med Forbehold om trykfeil/endringer



BOOKING 815 33 500
MAN - FRE 8-20, LØR 9-17

FJORDLINE

E-POST: BOOKING@FJORDLINE.COM
WWW.FJORDLINE.COM

Leserbrev

“Atlanterhavet endelig innendørs”

Rapport fra et annerledes sikkerhetskurs

På frituren min i februar, fikk jeg beskjed, fra rederiet, om at jeg skulle på oppdateringskurs, STCW- 95. Min første tanke var, to kalde dager med neglesprett og snue. Heldigvis ble jeg positivt overrasket.

NOSEFO i Bergen, ligger langt fra sjø og havtrekk og er ett nytt og moderne innendørs sikkerhets- og beredskaps-senter. Alle aktiviteter er lagt innendørs, er oppvarmet og trekkfritt. Senteret drives uten miljøskadelige utslipp til vann eller luft. De kan tilby en rekke teoretiske og praktiske sikkerhets- og beredskapskurs innen brann, sjøredning og førstehjelp. Her trenes det på ulike situasjoner og kriser som kan oppstå på offshoreinstallasjoner, skip eller industribygninger.

Det siste tilskuddet til sentret er ett helikopterveltanlegget som ble tatt i bruk ved prøvekurs i april, med offisiell åpning i mai i år.

Her gikk jeg på oppdateringskurs STCW-95 på ettermiddagen. Å gå på slike kurs i vinterkulden var en behagelig opplevelse, sammenlignet med det jeg har vært med på før.

Her er noen av øvelsene som ble gjennomgått.

Brann/ledelse

Her er kurset lagt opp med en teoridel på repetisjon og test. Gjennomgang av alarmplan, brannplan, mønstringsplan og øvelsesleder.

Taktikk/kommunikasjon/pro-aktiv ledelse.

Brannslukking

Dette foregår hovedsakelig med å slukke gassbranner. Opplæring i bruk av brann-apparater og bruk av brann-slangere med vann og skum.

Praktiske øvelser i samkjøring mellom bro, skadestedsleder og innsatslag.

Her ble det en del tøffe tak for røykdykkerne. Søk i containerseksjoner etter savnede personer med brannslukning underveis. Personer som ble funnet skulle hjelpes, eller bæres ut for en fortsatte søket. Øvelsene var meget realistiske og har med de fleste situasjoner vi kan møte i hverdagen. Ved å ha gjennomført disse øvelsene vil jeg si at nøkkelpersonellet er meget bedre



Kursleder og professor Aksel H. Schreiner får smake sin egen medisin. Foto fffs.

utrustet til å løse problemene i en krisesituasjon.

Redning

Vi fikk oversikt, beskrivelse, rednings- og overlevningsutstyr som finnes på oljeinstallasjoner og skip, samt opplæring av hvordan det skal brukes i en nødsituasjon.

Førstehjelp/medisinsk behandling

Denne delen var spesielt interessant fordi instruktørene Øystein Tviberg fra Ship Training og professor Aksel H. Schreiner fra Radio Medico har en meget god måte og legge frem stoffet på.

Vi fikk til og med leke leger, under kyndig veiledning, satte vi infusjon og sprøyter på hverandre. Det var en nyttig lærdom, en lærdom vi håper skal bli nødvendig å bruke.

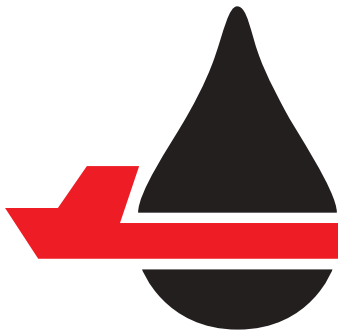
Kurset hadde dyktige instruktører som satte kursdeltagerens sikkerhet i høysetet, og kurset var meget godt planlagt og ble med dette svært lærerikt.

Jeg håper at mitt neste kurs blir en gjentakelse av dette.

- H. Prytz -



Brannslukking med Co₂. Foto fffs.



innmelding

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Slottsgt. 1
5003 BERGEN
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

BRETT HER

FFFS
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

Vervekampanjen fungerer!

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

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

Det vi ønsker av deg er å påvirke og verve så mange av dine arbeidskammerater 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 navet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.



FFFS

medlemskontingent satsen pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

Kaptein og maskinsjef.	Kr. 275,-	Lettmatros og smører.	Kr. 225,-
Styrmann, maskinist, teknikker, ingeniør, elektriker, assistent, reparatør, båtsmann, pumpemann og stuert.	Kr. 265,-	Lærling.	Kr. 50,-
Kokk, matros og motormenn.	Kr. 250,-	Skoleelever, langtidssykemeldte over 6 mnd, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt, har kontingent fritak.	

SPØRREKONKURRANSE

- 1 Hvor reiste vikingene til når de skulle til Gardarike?
- 2 Hvor dro de når de skulle til Miklagard?
- 3 Hvilket land i verden produserer mest sement?
- 4 Hvilket våpen brukes til leirdueskyting?
- 5 Hvor i landet ligger Norsk Bremuseum?
- 6 I hvilket fylke ligger Folgefonna?
- 7 Hva er kryptologi?
- 8 Fra hvilket land kommer sjakkspillet?
- 9 Hvilken stjerne er det som også kalles morgenstjernen?
- 10 Hvem ledet popgruppen Wings?

Riktig svar sendes til:
FFFS Slottsgaten 1, 5003 Bergen
innen 01.09.05

De første tre riktige uttrukne besvarelser
belønnes med fire Flax lodd hver.

GPS til alle formål!

Netshop.no tilbyr de beste prisene på Garmin produkter i Norge. Vi har satt fokus på å være en leverandør som kan tilby gode produkter og tilbehør til markedes beste pris. Ring oss på 33 42 22 24, send oss en mail på salg@netshop.no, eller ta en tur innom vår webside www.netshop.no for mer informasjon rundt GPS-er hos oss.



4.295,- GARMIN



5.595,- GARMIN

Varenr.: 12261

Garmin 60cs GPSMAP m/kompass

Perfekt til jakt, fiske og friluftsliv! Elektronisk kompass og høydemåler på en krystallklar skjerm i alle lysforhold.

- Bærbar GPS med 56 mb internminne
- Vanntett, høy batterikapasitet
- Sjø/vei/topokart, autoruting

Varenr.: 16885

Garmin StreetPilot c320 GPS

Dette er et ultimat produkt for deg som kjører mye!

Streetpilot c320 er bærbar og kan lett plasseres i bilen. Den har "Turn by Turn" system som forteller deg i forkant både visuelt og med stemme hvor du skal kjøre. En tydelig 3,5" skjerm med touch funksjon, 512MB minne og City Select.



Beste PC-tilbudet i sommer!

TV2 skriver: Her får du en svært kraftig og velutstyrt pc med stor flatskjerm, og maskinen passer like godt til spill og multimedia som til nettsurfing og arbeid på hjemmekontoret.



NetShop PC

9.995,-

Varenr.: 16781

Netshop kampanje PC for mai/juni - Testvinneren alle snakker om!

- BenQ FP931 19" LCD-skjerm
- Sort støysvakt 350W kabinett
- Gigabyte GA-K8NF-9 hovedkort med nForce 4
- AMD Athlon™ 64 3500+, Socket 939
- 1024MB DDR-dimm PC-3200 minne (400MHz)
- 250GB 5-ATA harddisk 7200RPM
- GeForce 6600GT 128MB PCIe skjermkort
- 16x dual layer DVD-brenner
- Logitech Quickcam webkamera
- Logitech S-100 Høyttaleresett, stereo



NetShop PC

11.995,-

Varenr.: 15482

Netshop 2591A3 "SmartBook"

- Spesifiser hvordan du vil ha din bærbare PC!
- 15,4" widescreen TFT skjerm
 - ATI RADON 9700 m/256MB
 - 512MB mine, 60GB harddisk
 - DVD-RW, 10/100MBIT nettverkort



LACIE

649,-

Varenr.: 16561

30GB P2 Ekstern Harddisk USB 2.0

Denne harddisken er laget for deg i farta, og lar det sikkert og enkelt ta med data, musikk, og bildefiler. Her trenger du verken drivere eller programvare. USB 2.0 tilkobling gir også rask overføring (4200RPM)



Canon

7.895,-

Varenr.: 15634

EOS-350D Digitalkamera kit

Det mest populære digitale speilrefleks-kamera i sommer! Kan ta 3 bilder per sekund og opptil 14 bilder i serieopptak!

- 8,0 megapiksler og 1.8" LCD skjerm
- 18-55mm linse



NYHET

CASIO

3.195,-

Varenr.: 16728

Casio Exilim EX-Z57 digitalkamera

EX-Z57 har kommet og er et høydepunkt!

- 5,0 megapiksler, 3x optisk zoom
- SUPER LIFE-batteri
- Superkompakt størrelse, kun 22mm tynn
- 2.7" LCD Skjerm m/FIL teknologi



CREATIVE

1.795,-

Varenr.: 14651

ZEN Micro MP3-spiller 5GB Silver

Ta med over 2.500 sanger på farta!

- Spiller MP3, WMA og WAW filer
- FM-radio
- Adressebok og kalender
- Koble opp enkelt med USB 2.0



SMC

895,-

Varenr.: 15231

SMC EZ Trådløs reisekit

Et alt-i-ett produkt, som du kan benytte for å gjøre et nettverk trådløst hvor enn du er!

- 802.11g aksesspunkt, bridge, WPA
- Auto-uplink, Repetisjonsmodus
- Kan administreres

☎ 33 42 22 22
✉ salg@netshop.no
www www.netshop.no

Ved å velge oss som din leverandør av datautstyr og elektroniske produkter på nettet kan du være trygg på at du er i gode hender. Menneskene du treffer hos oss har lang erfaring i denne bransjen, og vet hva som skal til for at du blir fornøyd.

NetShop®