



DRÅPEN

NR. 4 • 2012 • 11. ÅRGANG • FELLEFORBUNDET FOR SJØFOLK



● VERDEN HAR FÅTT SEG ENDA
ET NYTT SKIPSREGISTER

● STORE BLOKSENS HEMMELIGHET
● CRUISE INDUSTRIEN

*Vår gode
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

firmapost@xpartner.no



INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2012



Human factor side 10



Naboplanet og stjernereiser side 28



Julatrefod side 31



Cruiseindustrien - en industri å være stolte av? side 48

Nr. 4 desember 2012 - 11. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Redningsselskapet

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Hvordan vil vi at norsk sjøfartsnæring skal være i fremtiden?	side	5
Kronikk - 50 år for sikkerhet til sjøs	side	6-7
Hvorfor bruker NAV FFFS som rådgivere?	side	8
Er det misunnelse eller uvitenhet?	side	9
Human Factor	side	10
Kronikk - Beklag! - ovenfor krigsseilerne og deres pårørende	side	11
Magnus "Wolf" Larsen - sjømann og bokser	side	12-15
Gratulerer med dagen: - du har sparken	side	16
Ønsker vi monopol langs kysten?	side	17
Hvorfor er det så vanskelig å finne eiere til enkelte skip	side	18-19
I disse dager er det mye snakk om vennetjenester...	side	20-21
Vi skal ikke påta oss æren for at Europris og Norsk Hydro bruker sjøveien mer og mer. De leser vel neppe Dråpen?	side	22-23
Verden har fått seg enda et nytt skipsregister	side	24
Med millioninntekter på shipping...	side	25
Har alle seilende krav på sjømannsfradrag?	side	26-27
Naboplanet og stjernereiser	side	28-30
Julatrefod	side	31
I Dråpen nummer 1-2012 stilte vi spørsmålet om vi var synske	side	32-33
Store Bloksens hemmelighet	side	34-35
Regjeringen fortsetter sin "stø kurs" politikk	side	36-37
Din kompetanse - egen og andres trygghet	side	38-39
Leserbrev	side	40-43
5 viktige saker som alle våre/ følgende forbund fortløpende bør vurdere	side	44-47
Cruise industrien - En industri å være stolte av?	side	48-50
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

*Leif R. Vervik
formann*

Leder

God jul



Først av alt takk for god respons på nyhetsbrevene. Direktekontakt nytter. De ønskene vi har kommet til dere med har dere lojalt, stort sett, fulgt opp, men vi ser at det fremdeles er noen som ikke har gitt oss beskjed om adresse endring. Vi vet at det er lett å glemme ting i en flyttesjau og forstår problemet, men det er trist å se at en del av den posten vi sender ut kommer i retur.

Vi lovde i et av de siste nyhetsbrevene at Jarle Andhøy (Berserk) ville skrive i denne utgaven av Dråpen, men dessverre blir det ikke i dette nummeret. Vi har så mye stoff at det ble ikke plass denne gang. Kanskje ved en senere anledning. FFFS vokser sakte men sikkert, samtidig som rykte om vår kompetanse også vokser. Nå er vi ikke lenger noen rabulister i myndighetenes øyne lenger, vi er blitt en høringsinstans for de forskjellige departementer. Vi blir tatt på alvor. De har vel sett at det ikke bare er å skyve oss til side og håpe på det beste. Vi er som en terrier, liten og hissig på å få rett. I dette nummeret av Dråpen kan dere lese om hvordan våre kolleger i cruise industrien har det. Det er virkelig trist å se hvordan andre sjøfolk lever. Vil/kan noen gjøre noe med det?

I november hadde jeg årets første og siste ferie. Min kone og jeg reiste på cruise i Karibien, en drøm vi hadde hatt lenge. Skipet var Bahamas registrert og hjemmehørende i Nassau. Norsk kaptein og maskinsjef og delvis norsk eid. Besetningen kom fra hele 72 land, i følge kaptein Tommy Nysæter. Det var ikke tillatt å organisere seg ble vi fortalt, men som en fortalte meg- «NSU ivaretar våre interesser». Les mer inne i bladet.

Vi har i det siste fått støtte og hjelp fra uventet hold i Scandinavian Star saken. En representant fra Lloyds har nå kommet inn i teamet som vil ha klarhet i hvem som satte båten i brann og drepte 159 mennesker, han har kommet med en del nye momenter. Videre har vi fått meget gode råd fra lagdommer Hanne Sophie Greve i forbindelse med Prosesskrivet vi har sendt EMD på vegne av enken etter han som urettmessig er beskyldt for mordbrannen. Vi har nå fått fornyet tro på at vi skal klare å løse saken før den foreldes om to år.

Vet DU noe må du gi oss beskjed.

Helt til sist vil vi ønske alle våre lesere en riktig god jul og et tilsvarende godt nyttår.

Hvordan vil vi at norsk sjøfartsnæring skal være i framtiden?

Skal 0,6 % skatt være nok til å få mange millioner i statsubsidier? Eller skal vi forlange høyere «medlemskontingent» for allerede styrtrike redere?

Når vi snakker om skattedeltakelse, tar vi utgangspunkt i en vanlig inntekt, hvor det normale innslaget er 28 % skatt av lønnen. Når man tenker på hva en vanlig lønn skal dekke, er det i mange tilfeller nesten magi, hva enkelte klarer å få til uten å måtte ty til lån. Mange yter langt over evne i å betale skatt.

Derfor blir det vanskelig å forstå for vanlige lønsmottakere at de er med på å betale for at rike redere skal slippe unna med 0,6 % i skatt. Enda vanskeligere blir det å forstå når vi ser kontorpalassene enkelte rederier har skaffet seg. Ytterligere forverring blir når de ser de private hjemmene, hyttene, yachtene og all ekstravagansen rederne omgir seg med. Vi skriver ikke dette av misunnelse, men for at enkelte skal forstå at det må være en grense for hvor mye man skal grafse

til seg, uten å yte noe tilbake.

Dette må ikke misforstås, vi ønsker rike redere, vi ønsker også at de skal få gjøre med sine penger som de vil, fortrinnsvis ved at de ansetter norske sjøfolk i arbeidet med å tjene mer penger. Norge trenger virkelig skattebetalende redere, for oljepengene kan, i følge politikerne ikke brukes, for det fører til inflasjon. De rederne vi ikke trenger, er de som skal ha alle norske goder, men som ikke vil yte noe som helst tilbake til det norske samfunnet.

Vi mener at de rederne som bare vil ha sosiale goder som skoler, helsetjenester, barnehager etc. og ikke vil yte på lik fot med andre i Norge, de kan like godt flytte til det landet de har registret flåten sin. Der blir de sikkert godt mottatt. Der kan de også ansette billige kontormedarbeidere og hushjelper, på samme betingelser som de mener er nok for de sjøfolkene som opererer pengemaskinene for dem. Vi er fullstendig klar over at denne redertypen ikke gjør alt arbeidet alene, og at de har mange ansatte som betaler full skatt, men det rettfærdiggjør ikke at de som eiere er hevet over det å ha samme

plikter som andre nordmenn, nemlig å gjøre opp for seg og betale inntektsskatt. Vi er ikke så enfoldige at vi ikke forstår at stor-redere tjener mye penger, og at hyttene båtene og alt annet, på papiret er rederiet sin eiendom.

Slik vi ser det, har vi mer enn nok snyltere i Norge, derfor trenger vi ikke hvitsnippsnyltere som får i pose og sekk av sine venner i statsadministrasjonen. Om de ikke vil yte, skal det heller ikke hjelpe og syte. Har man penger nok, er sikkert både Liberia, Mongolia, Panama og andre land fine å bedrive nullskattevirksomhet i. Da blir det vår og andres oppgave å stille pent med og legge forholdene til rette for de rederne, som tar ansvar for seg og sine.

Det vi derimot er enige med rederne i er at formueskatten må fjernes. Å betale skatt av samme pengene to ganger eller mer, er direkte åger. Staten må vise, ikke bare i festtaler, men også i virkeligheten, at de ønsker norske gründere. Den sikreste måten å få folk interessert i å drive storbutikk fra Norge på, er å fjerne formueskatten. De lovene som gjelder for Hvermansen, må også gjelde for staten.

Illfoto: Far Scout - Farstad Shipping



50 år for sikkerhet til sjøs!

50 år med spesiell opplæring, har det gitt noen synlige resultater? Hva var motivet? Hvor startet det og hvem drog den spesielle opplæringen i gang? Hva var sikkerhetsopplæring den gang og hva er det i dag??

Går vi tilbake i tid finner vi at organisasjoner som Sjømannsforbundet, utstyrs leverandører, sjømannsskoler, kommunale brannvesen- alle har bidratt med sine forskjellige tiltak. Det meste under begrepet sjømannskap. Øvelse med livbåter var mulig og ble gjennomført ombord, men realistiske brannøvelser var det den gang vanskelig å arrangere. Utviklingen av nytt utstyr som pressluftapparater, oppblåsbare redningsflåter, slokkemidler m.m. medførte at det oppstod et tomrom mellom utstyr, noen store skipsbranner og kunnskap.

Så, rundt 1961 – 62, inntraff en endring, en systematisk brannvernopplæring begynte i det små 2 steder i Norge. Ved Sjøforsvarets Havari og ABC vern skole (Horten) og ved Sjøaspirantskolen på Laksevåg – Bergen.

I offentlig regi, ved Stortingsmelding nr. 58 av 1961 ser vi at utdanningen ble styrket:

- 1 Brannverninstruksjon skal gjennomføres for sjømannsskolene.
- 2 Skoleskipskursene økes fra 8 til 11 uker med 3 uker på land. De 3 ukene ble etablert som Sjøguttskoler (VG2 Maritime fag) i tidligere militærforelegninger henholdsvis på Laksevåg og Horten. Her var det gode muligheter for å drive brannøvelser og Bergen Brannvesen var behjelpelig. Fra 1962 fikk de unge sjøaspirantene 2 dagers brannkurs og i 1965 etablerte skolen ukeskurs i brannvern for rederiene i Bergen.

- 3 12 år senere er opprettet 7 Sjøaspirantskoler og i NOU 14. 73 referert som: ” *Utvalget har funnet at så vel sjøaspirantskolenes kapasitet, som skolenes øvelsesanlegg og utstyr-materiell peker seg ut som særlig egnede til fellesanlegg for de praktiske brann og redningsøvelser som de maritime skolers sikkerhetsundervisning forutsetter.* ”.

I regi av næringslivet ser vi det første initiativ fra Stavanger:

- Johs. Thorsen var innkjøpssjef i rederiet Bergesen i Stavanger. Under en konferanse på Ellengård Hotell i Østfold presenterte Sjøforsvaret ved hovedinstruktør Kristiansen sin sikkerhetsopplæring i Horten. (Sjøforsvarets Havari og ABC Vernskole ble etablert i Horten 1956.) Samtalene resulterte i at rederiet Bergesen fikk arrangert brannkurs i Horten senhøstes 1962, Senere Haakonsværn i Bergen hvor Havarivernskolen flyttet i 1963. To år senere, i 1965, samordnet SAF – Norges Rederiforbund påmelding til brannkursene ved Haakonsværn.. Disse kursene gikk frem til Statens Havarivernskole i Haugesund overtok utdanningen i 1974. Skolesjef Jansen ble styreformann ved Statens Havarivernskole i Haugesund – nå RESQ.

Den endring som finner sted i 1962 er at 2 utdanningsinstitusjoner bygger seg opp og tar ansvar for utdanningen. Oljekar, krypekanaler, gassøvelser, pressluftapparater og brannhus ble bygget. Sikkerhetsopplæringen som alene bestod av brannvern frem til ca. 1970 hadde fått 2 permanente adresser men frem til rundt

1970 var opplæringen bare tilgjengelig for nye sjøaspiranter og seilende toppofiserer. Elever ved landets sjømannsskoler får først tilbud fra 1972. Vi ser at en institusjon begynner å ta form i 1962 og i 73 er den referert til som en etablert anbefalt standard.

Det faglige innholdet ble tidlig på 70 tallet utvidet fra de rene brannkurs til også å innbefatte: Brannvern, redning og vernetiltak. Tre tema ble differensiert over 3 nivå med sjøaspiranter på grunnleggende nivå. Styrmenn, maskinister, stuerter og telegrafister på mellomnivå. På topp med mer taktiske øvelser var Kapteiner og maskinsjefer.

En spørreundersøkelse fra 1995 viser sikkerhetsutdanning av minst en ukes varighet på følgende steder med årstall:

Stad	År
Bergen	1965
CroftHolmen	1970
Borre	1972
Trondheim	1972
Stavanger	1973
Haugesund	1974
Tromsø	1975
Bodø	1976
Aukra	1981

En del sikkerhetsopplæring var etablert før disse årstallene, men nå var skolene skikkelig i gang.

Fra 1978 ble 2 ukers sikkerhetsopp-

læringen regulert ved STCW og IMO og en internasjonal standard derved etablert. Fagtema var brannvern, redning og vernetiltak. Førstehjelp var et eget kurs. I dag er beredskapsopplæring delt med en del i det ordinære sjøfartsstudiet under hva vi benevner som «Funksjon 3» og IMO-Modellkurs, samt en del på godkjente sikkerhetssenter

Skal vi nevne noen personer som var med i startfasen og virket i alle år frem til pensjonsalder på 1990 – tallet, må det bli:

Brannmester Nygård	Fra 1962 til ut på 70 tallet
Willy Myran	Fra 1962 og frem til 90 tallet
Odd Larsen	Fra 1962 og frem til 90 tallet
Knut Kristiansen	Fra 1962 og frem til 90 tallet
Johs Thorsen	Fra 1962 og en del år fremover

Knut Kristiansen ved Havarivernskolen på Haakonsværn var også sentral med ”Sikkerhetsopplæring for fiskere” fra 1972.

Olav Skarstein var rektor ved Sjøaspirantskolen fra 1968 og bidro spesielt til at senteret på Laksevåg ble en felles institusjon for alle maritime skoler i Bergen. Senere rektor ved Statens Havarivernskolen i Haugesund.

Dette var starten, med steder, personer, årstall og fagtema frem til IMO overtok

styringen fra 1978. Faktisk tok ett nytt skoleslag form langs hele kysten i den beskrevne perioden. Men er vi i dag fornøyd, står opplæringen i forhold til behovet?

Dette er en viktig debatt vi må ta for å komme videre mot en tryggere hverdag. Står innsatsen i forhold til ønsket mål, hva har vi mistet underveis og hvor ligger forbedringsmulighetene?

All brannvernopplæring er noe overdrevet i forhold til ulykkesstatistikken og det er lite fokus rundt de forhold som topper ulykkestallene. ISM er lite brukervennlig og har fått for lite oppmerksomhet noe 2 doktoravhandlinger underbygger.

MVH.
Paul Utne
Pensjonert Lektor v. Bergen Maritime Fagskole.

Hvorfor bruker NAV FFFS som rådgivere?

Kan det bare være fordi vi tar NAV problemer og relaterte saker opp i Dråpen? Det kan se ut som om flere og flere ansatte i NAV leser Dråpen. De har vel fått øynene opp for at det vi skriver ikke er tull.

FFFS tar ikke alle avgjørelser fra NAV for god fisk. Etter som tiden har gått, har vi hatt mange medlemssaker hvor NAV har vært nødt til å innse at de har tatt feil avgjørelse. Det har enkelte NAV kontorer tatt konsekvensen av, og har derfor begynt å bruke

oss som rådgivere i enkelte saker.

Om ikke daglig, så i alle fall ganske ofte, får vi henvendelser fra et eller annet NAV kontor, og spesielt fra kontorer i store sjøfartskommuner. Det er vel kanskje ikke så rart at de tar kontakt med oss i og med at de aller fleste NAV kontorer er på vår adresseliste for Dråpen. Derfor er den lett tilgjengelige og blir tydeligvis lest. Vi er også takknemlige for de tilbakemeldingene vi får fra dem.

Til å begynne med, da vi hadde saker som involverte dem, hadde vi det ikke fullt så lett, da ble vi sett på som bråkmakere og det som verre var. Men etter som tiden har gått, og NAV har sett at vi ikke gav opp sakene, og at vi hadde rett i vår sak, ble de mer samarbeidsvillige. Og nå har vi altså blitt rådgivere for en del av dem. Uansett hva som er årsaken til at de bruker oss, så er dette en gledelig utvikling som vi setter stor pris på. Og vinnerne av vårt samarbeid med NAV, er selvfølgelig FFFS medlemmene!

Er det misunnelse eller uvitenhet?

I forbindelse med at FFFS har tatt opp spørsmålet om 62 års aldersgrense for sjøfolk, går utvalget som har brukt mesteparten av året på å gjennomgå Sjømannsloven inn for at sjøfolk skal få oppsigelsesvern til fylte 70 år. Dette er selvsagt gledelig, men det skaper også splid blant enkelte. Enkelte tror at når seniorene får sin åpenbare rett, vil det gå ut over opptrykks mulighetene til yngre sjøfolk.

De som lanserer slike tanker kan umulig ha forstått at også de får stå lenger i yrket. Om det nå endelig etter flere års kamp for rettferdigheten blir slik at sjøfolk også får oppsigelsesvern etter fylte 62 år, og kan arbeide i trygg forvisning om at de har de samme lovlige beskyttelses lover som andre, vil det samme også skje for de som er juniorer i dag. De vil også trenge denne beskyttelsen, om de får beholde helsen og ønsket om å arbeide i eldre år.

FFFS har fått innbydelse til å komme med en uttalelse i forbindelse med høringen av NOUen- «Rett Om bord» som er utvalgets mening om hva som bør gjøres med Sjømannsloven. Og det er ikke lite, NOUen er på mer enn 230 sider.

Det er et tankekors at de forbund som har ledet sine respektive forbund i årevis

ikke har sett nødvendigheten av en gjennomgang av den antikverte Sjømannsloven, ikke har gjort noe anskrik for lenge siden.

Nå blir det til at de feilinformerer sine tillitsvalgte på grunn av at de ikke kan fortelle at initiativ takerne til moderniseringen og vurderingen av Sjømannsloven er etter påtrykk av FFFS. Gjør de det, stiller de seg selv i et merkelig lys, siden de ikke gjort noe. Derfor blir det også misforståelser og gnisninger de seilende i mellom.

Vi håper inderlig at yngre sjøfolk forstår at dette er like mye hjelp til dem som det er til seniorene.

BIKS AS startet opp høsten 2003 med kurscenter i Bergen. Våre instruktører har yrkesfaglig bakgrunn fra on/offshore-industrien og innehar en solid kompetanse mht HMS.

BIKS AS er en leverandør av industrielle kompetansegivende kurs innen arbeidsutstyr og HMS. Våre kurs bygger på Arbeidsmiljøloven, og er tilpasset NORSOK standard R-003N og R-005N.

BIKS AS har et ønske om et nært samarbeide med partene i arbeidslivet, samt å være faglig i forkant av industriens interne krav til HMS. BIKS AS er en bedrift som kontinuerlig vurderer faginnholdet ut fra myndighetenes og industriens bestemmelser.

BIKS AS skal være problemløser for industrien, med de behov den enkelte bedrift har for ansattes kompetanseheving innen bruk av arbeidsutstyr.

BIKS AS er en sertifisert opplæringsbedrift. Vi oppfyller de normative bransjekrav og utsteder godkjent dokumentasjon ved alle våre kurs.

BIKS AS holder til i Vågsgaten nr 6 på Laksevåg. Lokalene ligger like nedenfor Laksevåg Storsenter. Samme bygg som Active Service og Byggeriet.

Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs – Truckførerkurs - Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø

Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



BIKS
INDUSTRIOPPLÆRING

Vågsgaten 6, 5161 Laksevåg - Tlf: 55 70 70 55 - Fax: 55 70 70 56 - E-post: kurs@biks.no - Internett: www.biks.no

Human factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Det menneskelige element som myndighetskrav

Det er mye fokus på human factor i den maritime industrien for tiden. Det vil ikke ta lang tid før det foreligger krav om hvordan det menneskelige element skal integreres i trening av sjøfolk. Dette er etter min mening nødvendig dersom man ønsker å få dyktige sjøfolk i dagens kompliserte verden.

Prosessten frem til det foreligger et godt regelverk er viktig når det dreier seg om human factor. De tekniske parameterne har klare forhold som lett kan beskrives i en industristandard som bransjen må forholde seg til og som myndighetene kan beskrive i en lovtekst.

Når det gjelder det menneskelige element så er dette noe annet. Her dreier det seg om flytende parameter som ikke lar seg måle (hvordan skal man måle situasjonsforståelse for eksempel) eller hvor det ikke finns en etablert standard. Om det ikke finns klare begreper på dette når regelverket implementeres vil industrien generere sine egne standarder. Da vil det oppstå forskjellige definisjoner på ett og samme begrep som vil gjøre det vanskelig for myndighetene å godkjenne en spesifikk standard i ettertid.

Dersom myndighetene bruker en standard som et treningsmiljø har laget som grunnlag for regelverket så vil det ganske raskt oppstå uenighet blant andre treningsinstanser som har en annen defi-

nisjon om hvorfor denne ble foretrukket. Det er slik at man bygger plattformen først som består av beskrivelser og standardbegreper og nedfeller dette i et regelverk. Ut ifra det bygger man relevante treningskonsept. Problemet med human factor er at de fleste begrepene er uklare og mangler definisjoner som bransjen har blitt enig om å bruke. Da blir det vanskelig å lage plattformen. Da vil et eventuelt regelverk bli mangelfullt

og ikke være i stand til å fange opp det som ligger i human factor konseptet.

Myndighetene vil få store problemer med å sikre kvaliteten på trening, og at de som underviser, har den nødvendige kompetansen innen human factor. Det menneskelige element i trening er komplisert og det betinger et grundig arbeid i hvordan regelverket utformes og settes ut i livet.

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

Norges største sjømannslegekontor har erfarne og autoriserte sjømannsleger klar til å ta imot for helseundersøkelser for: sjømann, offshore, fiskar, los, fritidsbåtfører, brovakt, førerkort

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

Beklag! – ovenfor Krigsseilerne og deres pårørende

Vi har de siste årene opplevd beklagelser fra regjeringen ovenfor en rekke folkegrupper og minoriteter, det opp gjennom historien har vært øvd urett mot fra samfunnets side. Senest i januar i år beklaget statsminister Jens Stoltenberg norske politifolk 's arrestasjon av norske jøder under krigen. Dette er prisverdig. Det historiske perspektiv gjør uretten klarere, behovet for beklagelse større og det er den sittende regjerings ansvar å beklage ovenfor dem det er begått overgrep og urett mot. Det er aldri for sent

AV FILMSKAPER EILERT MUNCH LUND

Det er derfor jeg med undring konstaterer at krigsseilerne og deres pårørende som 2 ganger har opplevd grove overgrep og neglisjering fra myndighetenes side, etter begge verdenskriger, ennå ikke har fått noen offisiell beklagelse fra våre myndigheter. Paradoksalt nok er deres innsats i to verdenskriger, Norges viktigste bidrag noensinne til fred i internasjonal sammenheng.

Deres innsats ble verdsatt i utlandet av både President Roosevelt og Statsminister Churchill, som mente norske Sjøfolks innsats var verd mer enn en styrke på en million soldater. Hans transportminister sir Philip-Noel Baker sa det enda sterkere; norske sjøfolk var helt avgjørende for at de allierte vant krigen. 38.000 norske sjøfolk transporterte 40 % av oljen til de allierte i krigens avgjørende fase vinteren 1942-43. Dette gjorde de med livet

som innsats, - og hver tiende mann måtte dø. Men i Norge ble innsatsen tiet i hjel etter krigen, det var hjemmefronten som hadde vunnet krigen. Denne skjevfordeling av honnør og ære, har fortsatt frem til i dag. I lærebøkene for ungdomsskolen, nevnes ikke krigsseilerens innats og betydning, og i våre historiebøker oppgis 9. april 1940 som dato for den første som falt for Norge.

De 377 sjøfolkene som ga sitt liv for Norge ble okkupert 9. april 1940 nevnes ikke.

Det er derfor ufattelig at myndighetene etter begge verdenskrigene holdt tilbake sjøfolkens rettmessige opptjente risikotilleggs hyre, Kølafondet etter første verdenskrig og Nortrashipfondet etter den andre verdenskrig. Det var verre enn simpelt tyveri; myndighetene legitimerte sitt tyveri ved å innrømme at det var sjøfolkens penger, pengene ble ikke utbetalt men skulle disponeres til sjøfolks beste. Med andre ord, menneskene som hadde bidratt mest til den allierte seier, ble umyndiggjort av vårt Storting etter krigen. Sjømannsforbundets formann Ingvald Haugen logret som en lydlig pudel for Einar Gerhardsen og hans menn, som en Judas gikk han på Stortingets talerstol og talte mot sjøfolkens sak. *(Som om det sluttet der. Red anm.)*

Krigsseilerne som kom hjem etter opptil 6,5 år ved fronten, ble møtt av en kald skulder; folk overså dem, journalistene skrev ikke noen om verken deres innsats eller hjemkomst. Tvert imot; krigsseilerne kom bakerst i boligkøen, fikk ikke matrasjoneringskupper – og skulle de ha nytt pass måtte de vise politiet attest for nasjonal holdning. Krigsseilerne ble umyndiggjort av rikstrygdekontoret – og måtte søke om å få bruke av egne penger til mat og klær. Rikstrygdeverket har aldri bedt om unnskyldning for dette overgrepet.

Som Ingvald Wahl sier i filmen «Krigs-

seilerne med æren i behold», «skulle neste tro vi hadde vært på feil side under krigen».

Ikke alle krigsseilere tålte krigens belastninger, mange ble nervevrak, alkoholisererte og noen frøs i hjel ved Aker Brygge. Myndighetene gjorde ikke noe for de som ikke klarte seg. Alle var merket for livet, men til tross for det, dro de fleste til sjøs igjen, og seilte inn viktig utenlandsk valuta for gjenoppbyggingen av Norge etter krigen. De lærte også opp de sjøfolkene ble en del av gullalderen i norsk skipsfart.

Under skipsfartskrisen og innføring av NIS (Norsk Internasjonalt Skipfartsregister) mistet 35.000 sin arbeidsplass på sjøen. Men aldri så galt at det ikke godt for noe, for det var disse menneskene, som var lært opp av krigsseilerne, som ble ryggraden i det norske oljeeventyret. Så vi har meget å takke våre krigsseilere for.

Myndighetenes behandling av Krigsseilerne og deres pårørende under og etter krigen må ha vært opplevd spesielt ydmykende for på den tiden da hver tiende norske sjømann måtte dø, doblet rederne sin formue og etter krigen fikk Heimefronten eget museum, og hjemmefrontens menn ble blant Norges mest dekorerte personer og tjente penger på bøker om egen innsats.

Norge kan ikke leve med den største skampletten i vår nyere historie, derfor Jens Stoltenberg;

beklag! - også ovenfor Krigsseilerne og deres pårørende, og få krigsseilerens betydning og innsats inn i pensumplanen for Ungdomsskolen. Vi må ikke glemme og det er aldri for sent.

MAGNUS «WOLF» LARSEN - SJØMANN OG BOKSER

I 2010 kom boka «Ørkenen Sur. Den norske uteliggerkolonien i Brooklyn» av Thor Gotaas og Roger Kvarsvik. I arbeidet med boka kom forfatterne stadig borti den norsk-amerikanske bokseren Magnus «Wolf» Larsen. Han var omtalt i aviser og tidsskrifter på begge sider av Atlanteren, av personer vi intervjuet og i private arkiver. I boka om Ørkenen Sur fikk denne fargerike sjømann og bokseren noen få sider, men vi bestemte oss ganske raskt for at Larsen fortjente en egen bok. Livet hans var ingen rettlinjert saga der han arbeidet seg opp og ble noe stort i Amerika. Tvert i mot. Det gikk ikke så bra. Drømmen om Amerika forble nettopp det, en drøm, og han ble slukt av storbyen.

AV ROGER KVARSVIK.
BERGEN SJØFARTS MUSEUM.

EN TØFF OPPVEKST

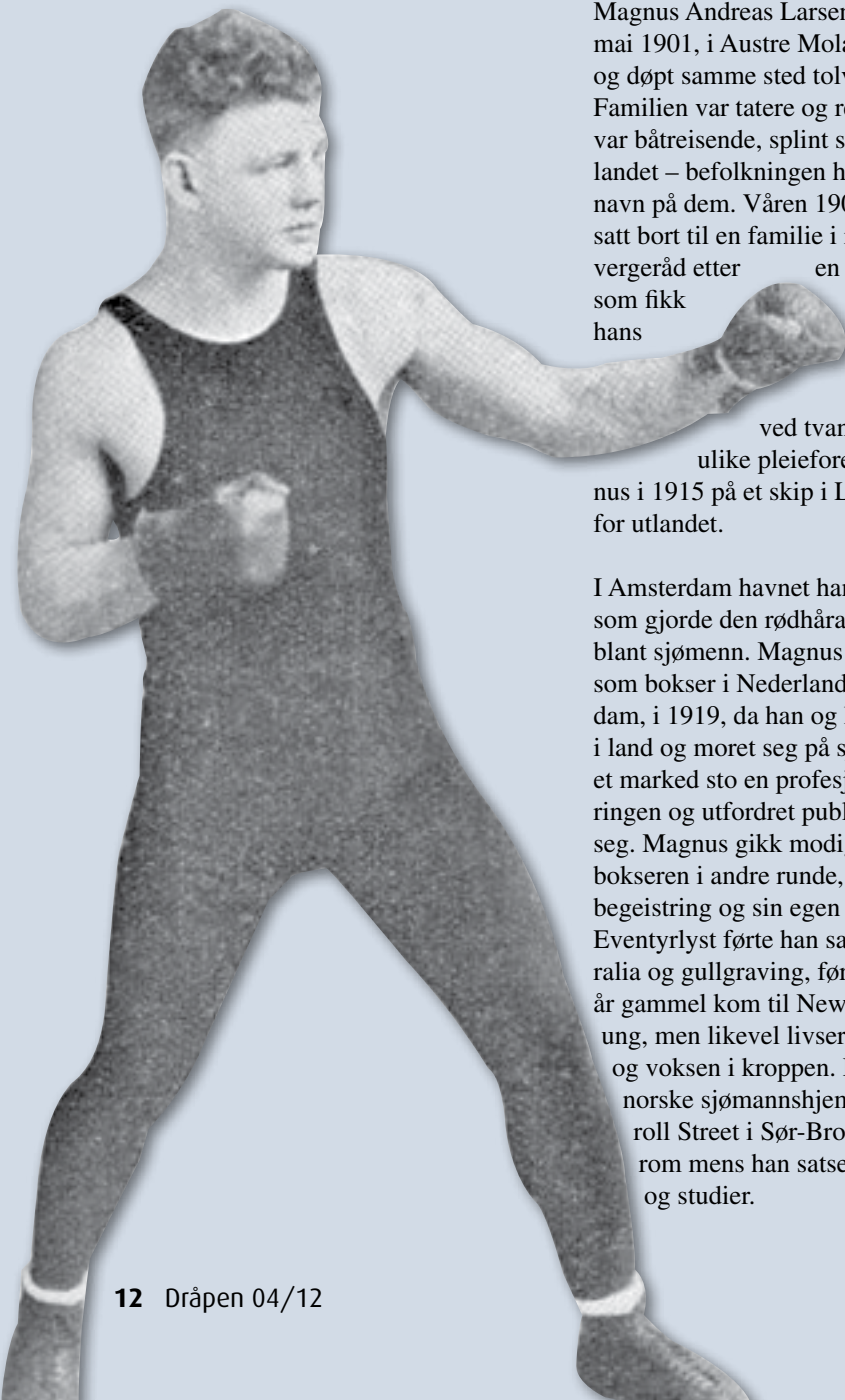
Magnus Andreas Larsen Ros ble født 14. mai 1901, i Austre Moland i Aust-Agder, og døpt samme sted tolv dager senere. Familien var tatere og reiste omkring. De var båtreisende, splint som sa de på Vestlandet – befolkningen hadde flere titalls navn på dem. Våren 1904 ble Magnus satt bort til en familie i regi av Kristiania vergeråd etter en tragisk hendelse som fikk fatale følger for hans foreldre og deres seks barn. Etter opphold ved tvangsskoler og hos ulike pleieførelde hyrte Magnus i 1915 på et skip i Larvik med kurs for utlandet.

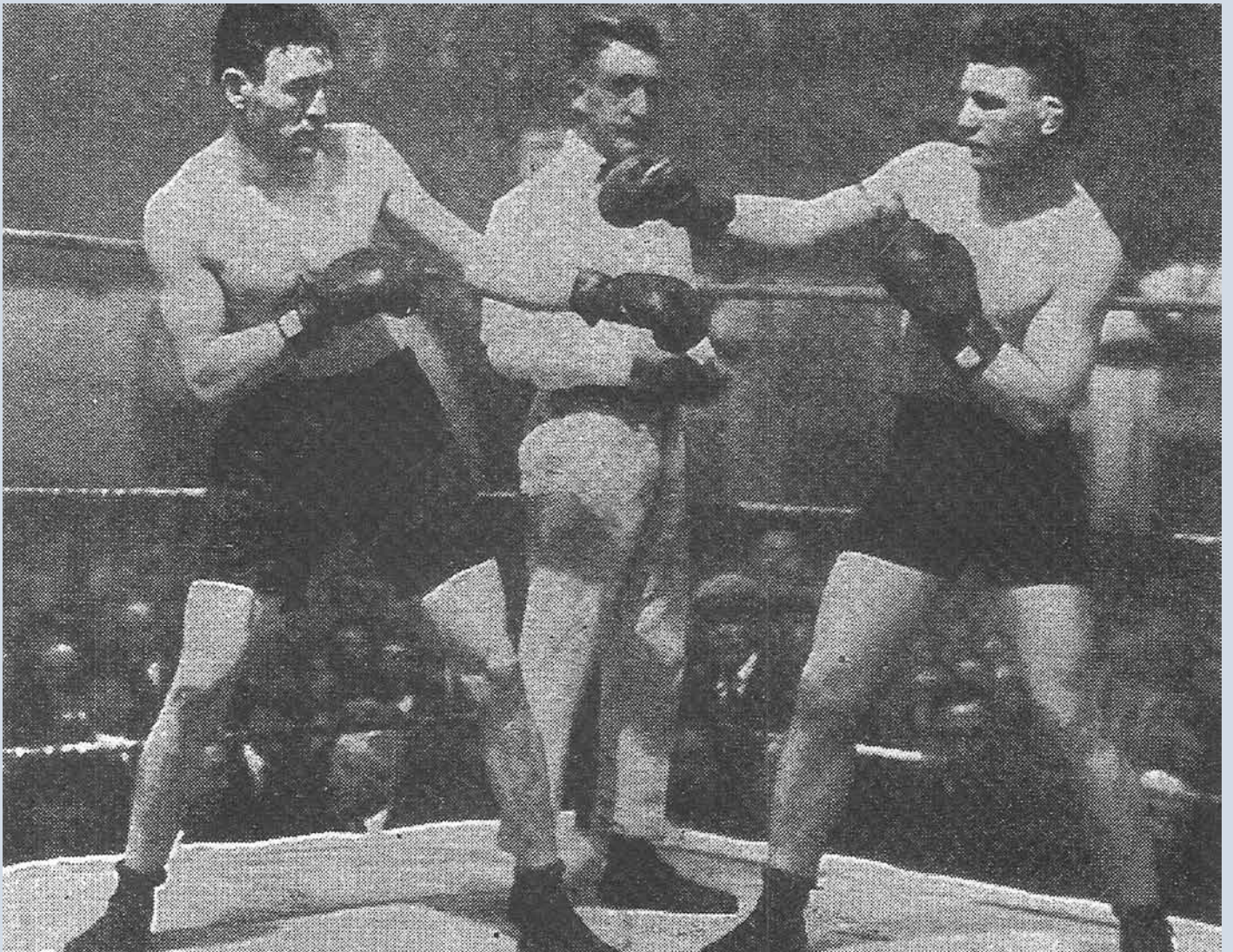
I Amsterdam havnet han i en slåsskamp som gjorde den rødhåra villmann kjent blant sjømenn. Magnus Larsen debuterte som bokser i Nederland, trolig i Rotterdam, i 1919, da han og kameratene gikk i land og moret seg på sjømannsvis. På et marked sto en profesjonell bokser i ringen og utfordret publikum til å prøve seg. Magnus gikk modig opp og slo ut bokseren i andre runde, til publikums begeistring og sin egen overraskelse. Eventyrlyst førte han samme år til Australia og gullgraving, før han i 1920, 19 år gammel kom til New York. Han var ung, men likevel livserfaren – grovbygd og voksen i kroppen. Han dro til det norske sjømannshjemmet i 172 Carroll Street i Sør-Brooklyn og leide rom mens han satset på boksingen og studier.

MAGNUS I NEW YORK.

For en nordmann var det naturlig å bo i Brooklyn. Der lå den norske sjømannskirke, i Pioneer Street, og der la flere hundre norske skip til ved havnene hvert år. I 1920 bodde det rundt 40 000 nordmenn og sønner eller døtre av norskfødte i New York, emigranter eller personer som arbeidet i noen år, før de vendte hjem med tjukkere lommebok enn ved ankomsten. Brooklyn hadde den største norske bosetningen utenom Norge, med mange sørlendinger og vestlendinger, personer med maritim tilknytning. Brooklyn var USAs hovedpulsåre. Bydelen passerte et innbyggertall på to millioner i 1920, og vokste enormt.

Magnus Larsen begynte med boksing like etter ankomsten til Brooklyn. Da veide han 196 pund, 88 kilo, mest muskler, men også valpefett. Det var mye for en kar på rundt 1.78 meter, motstandere i tungvekt var helst høyere og hadde større rekkevidde. Han ble derfor rådet av treneren sin til å trene knallhardt og leve asketisk for å oppnå suksess. I 1921 vant han til alles stor overraskelse det amerikanske amatørmeisterskapet i boksing. Flere agenter var ute etter Magnus, men det var Tom O'Rourke han undertegnet en kontrakt med, og det var han som gav han oppnavnet «Wolf» Larsen etter Jack Londons roman fra sjølivet. Allerede 12. mai 1921 sto det med fete typer på førstesiden i Sportsmanden, en av datidas to norske idrettsaviser: «Bor der en verdensmester i norskamerikane-ren Magnus Larsen?» Som undertittel var det føyd til:





Hambone Kelley til venstre og Magnus Larsen i kampen Boston 11. april 1929

«Hans motstandere blir rædde bare ved at se paa ham.»

Etter et par profesjonelle kamper sto det Magnus «Wolf» Larsen mot Gene Tunney på plakaten. Datoen var 25. oktober 1921 og stedet var Pioneer Sport Club i New York. Da han møtte Larsen var begge på vei opp, men nordmannen tilhørte en lavere klasse. Tunney var ingen hvem som helst. Fem år senere slo han Jack Dempsey, og ble verdensmester i tungvekt og var det inntil han sluttet som bokser to år senere. Han tapte bare en av sine 86 profesjonelle kamper og ble en av sportens største legender. Mens Tunney tjente stor beløp på boksingen er det uvisst hvor mye Magnus tjente.

Han skal, på sitt beste, ha fått pene beløp for hver kamp, i en sport hvor summene økte nettopp i 1920-åra. En vandrehistorie sa at han tjente 30 cents på en av sine første kamper og flere tusen dollar på det meste.

MAGNUS PRØVER Å SLÅ IGJENNOM

I oktober 1922 og januar 1923 møtte han to forskjellige bokserere og lot seg lure av manageren til å tape, det handlet selvsagt om penger. Boksekommissjonen i New York hørte om det og Magnus ble dermed nektet å bokse i staten New York. Etter en diskvalifikasjon var det lurt å flytte, og havnebyen Boston pekte seg ut. Her bokset han kamper med vekslende hell, mens alkoholen fikk stadig større innpass i hans hverdag. Gradvis fikk han bokserens typiske trekk: brukket nese, arr og hevelser i ansiktet. En bokser måtte tåle det eller slutte. Magnus fortsatte og ble ekstra rammet fordi han tilsynelatende tålte mye juling.

I 1925 kom Magnus Larsen tilbake til New York, etter to år i Boston, men var likevel ikke bofast. Han dro stadig fra New York, sliten etter storbylivet med boksing og barbesøk. På typisk sjømannsvis forflyttet seg han mellom

havnebyer i innlandet som Buffalo, Detroit, Duluth, Milwaukee og Chicago. Han jobbet på de store «leikene», med frakt av korn og mais i sommerhalvåret. Etter en periode med mye arbeid og flere boksetap kom han nå tilbake til Brooklyn. Magnus oppsøkte stadig den norske sjømannskirka, som fram til 1927 lå i Pioneer Street, ikke akkurat i Brooklyns tryggeste nabolag. Her vokste Al Capone opp, før han ble gangsterkonge i Chicago, og her sjanglet fulle norske sjømenn midt i gata. Men bokseren Magnus Larsen var ikke begravd ennå. Utover i 1920-åra var det stadig snakk om kamper i Europa. Men det begynte å gå i nedoverbakke, og i 1926 havnet Magnus på fylla igjen.

EN GODHJERTET BRÅKMAKER.

Magnus Larsen var ofte samtaleemne når norske sjømenn møttes på barer i Brooklyn i 1920-åra. Mange kjente ham i området rundt Hamilton Avenue, fordi han vanket på de samme stedene og ofte



Det var ulike kostymer når man krysset ekvatorlinjen og sjømenn ble døpt. Magnus nektet å la seg døpe og fikk svi for det.

stakk innom. Da ble han gjerne spandert på og den rause fikk en eller tre som takk. Slik drakk han selv om han var blakk og moret også folk omkring seg. «Wolfs gode humør blev til en legende i kvarteret og hans evne til at skjemtet var et utslag av hans ubetvingelige livslyst. Han brukte til og med å ta av sig hatten for hestene – og det torde jo sies at være høydepunktet for all høflighet»

Såkalt practical jokes lå til Larsens skøy-eraktige natur. En gang stjal han en hest og vogn, og dro alt ned gata, og ville pantsatte det for å få drikke. En annen gang dro han i en fiskehandlers ponni, som ikke rikket seg, og løftet den med seg. «Jeg trodde det var en kalv», var forklaringen da seks politimenn stoppet ham.

Bråket ga advarsler, bøter eller korte

opphold i arresten. Konstablene i Brooklyn visste om Magnus og påfunnene, om trangen til å skape problemfylt moro, og evnen til å le seg ut av situasjonen. Få ble skikkelig forbannet på ham, som da han på sjømannshjemmet for moro skyld slo neven i en bordplate så møbelet ble ødelagt. Det hendte også at en speak easy var stengt, og Magnus heiv en gang en full bøtte mot døra. Noe av innholdet traff et spedbarn som lå i en barnevogn på fortuet. Da kom politiet og kjeffet, uten å arrestere ham. Spontane reaksjoner førte ofte galt avsted. Da han og en kamerat gikk langs brygga i New York, fikk Magnus plutselig lyst til å hive ham til sjøs. Det plasket i vannet og han hoppet etter, for kameraten måtte jo reddes. Begge holdt på å drukne da politiet hørte fortvilte rop på havna og berget dem. Slike episoder bare forsterket legende-statusen.

MAFIAENS SKREKK

Typer som ham kom lett i trøbbel, også for å hjelpe kompiser. En gang han ruslet rundt i Red Hook så han en kvinne og en mann som kranglet heftig. Kvinnen misforsto forsøket på megling og hogg Magnus i ansiktet, halsen og kroppen med en barberkniv. Han blødde fælt og kom på sjukehus. Sårene grodde, og snart gikk han igjen fleipende rundt i



Det norske sjømannshjemmet i Carrol street. Her løp Magnus ofte ut om morgenen og hit kom han etter trening og boksekamper.



Red Hook i Brooklyn i mellomkrigstida. De to hvite sirklene viser hvor Sjømannskirka lå. Til venstre i Pioneer Street, og til høyre First Place fra 1928.

Brooklyns norske nabolag. En nevø av kvinnen ble senere funnet skutt og drept. Politiet arresterte Larsen, som benektet ethvert kjennskap til drapet. Det ble ikke framført noen anklage, for politiet visste at han bare brukte nevne, ikke revolver. Han ble skutt på, knivstukket flere ganger. En gang flerret italieneren Patsy Giovinello opp en kniv og holdt på å drepe Magnus. Etter at Magnus ble utskrevet fra sykehus leverte han en anmeldelse, men det nyttet ikke å huke en som tilhørte mafiaen. 26. august 1929 ble Giovinello funnet døende utenfor leiligheten sin på Hamilton Avenue, med tre skuddsår i ryggen. Han døde på Long Island College Hospital. Dermed ble Magnus Larsen etterlyst, mistenkt for å ha med drapet å gjøre.

KONG ALKOHOL – EN TØFF MOTSTANDER

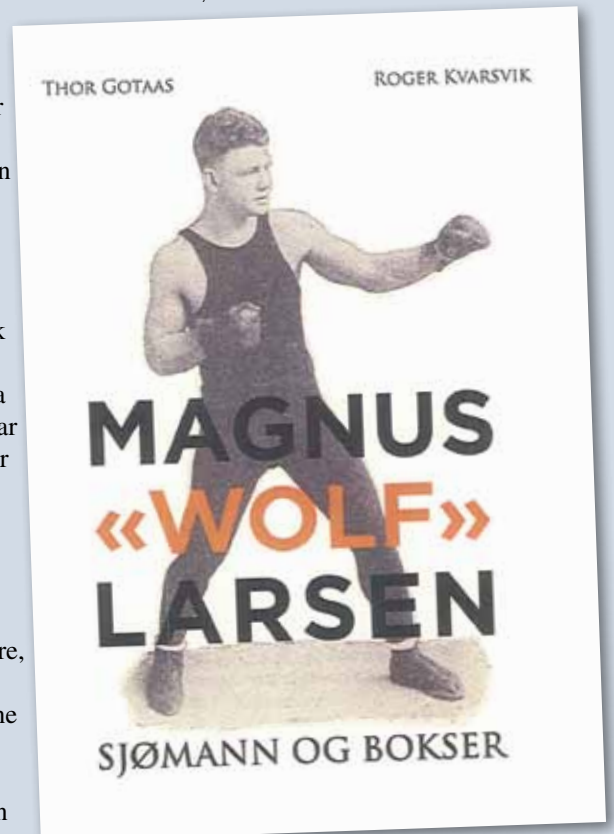
I Brooklyn vanket Magnus mye på Hamilton Avenue, selve gata der det foregikk mye lyssky virksomhet og italienske spritsjapper lokket til seg menn. I dette miljøet var han kjent som den rødthårete bokseren. Hamilton Avenue lå ikke langt unna brakkebyen Ørkenen Sur – søppelfyllingen nede ved havneområdet i Red Hook, kort avstand fra Sjømannskirken og den norskamerikanske Bethesda-misjonen. Etter børskraket i 1929 dro han hit til Ørkenen Sur hvor flere hundre hjemløse nordmenn bygde hus av søppel. Her håndhilste han

på kamerater og pratet morsmålet. Der slapp en å betale husleie og risikerte lite innblanding fra naboer. 10-15 minutters gange fra Ørkenen Sur som lå hadde Bethesda Misjonen sitt tilholdssted. Nødlidende norske sjøfolk søkte ofte hit når de trengte hjelp, og for nordmenn med alkoholproblemer ble også misjonen et sted hvor man kunne få ei seng og litt mat.

Det var hit en sliten Magnus kom i oktober 1930, og det var her han nå begynte å arbeide for oppholdet. Arbeidskapasiteten var enorm i rusfrie perioder. Han gjorde alt med full innsats. Det fantes ingen middelvei, enten han tømte glass med brennevin, bokset eller arbeidet på Bethesdas kjøkken. Andre juledag gikk Magnus inn til bestyreren for misjonen, Bernt Kollevold og sa på sin likeframme måte: «Det har vært en fin jul Kollevold, jeg har ikke vært fuld.» 31. desember 1930 hadde Magnus vært edru i fire måneder. Han hadde jobbet mer enn på lenge og overholdt Bethesda misjonens reglement. Nyttårsaftnen dro han ut for å feire, som hundre tusenvis av andre mennesker i storbyen. Han kunne vært på Bethesda med salmer, oppbyggelse og nedtelling til midnatt, men unnet seg heller en

fest. Han kom ikke hjem om natta eller utpå morgenen 1. januar 1931, eller dagen etter der igjen. Han kom ikke igjen den første uka heller. Ryktene fortalte om en som traff gamle kompiser og festet hardt. Han ble tatt av politiet i april 1931. Tiltalen lød på «beruselse» etter gjentagen, offentlig fyll. Dommeren frikjente ham likevel, i sympati, kanskje, eller fordi det ikke nyttet å dømme en slik person til fengsel. Våren 1931 kom Magnus tilbake til misjonen og ble igjen stamgjest, med sove- og spise rett. Han hørte på daglige andakter og åt, ryddet unna stoler og rigget seg til i flatseng i bredden med andre nordmenn. Men helsa skrantet. Den tidligere vitale karen virket sliten og utpint av alkohol. Sommeren 1931 ble han funnet dødssyk på Bethesda misjonen og måtte nå kjempe sin hardeste kamp. Til tross for innsats fra to leger og en sjukesøster, døde Wolf Larsen av alkoholforgiftning 8. juli 1931, 30 år gammel.

Magnus Larsen ble senere verken glemt i Brooklyn eller i Norge. I årevis verserte historiene om ham i ulike sjømannsmiljøer. Magnus Andreas Larsens ry levde videre og vokste seg større enn originalen. Likevel var det noe ved dette mennesket som gjorde at han skilte seg ut fra andre personer som befolket barene etter midnatt. Det var noe inderlig og godtroende over ham, til tross for mye svik og et rotløst liv.





Illfoto: Helge Oksnes

Gratulerer med dagen: **Du har sparken**

Etter at den nye pensjonsreformen trådte i kraft kan man opptjene pensjenspoeng til man blir 75 år, men oppsigelsesvernet i Arbeidsmiljøloven er dato-stemplet og er bare gyldig til man fyller 70 år.

I en ny meningsmåling, utført av Markeds- og Media instituttet AS (MMI) på oppdrag for Norsk seniorpolitisk barometer, sier 51 % av de spurte at de vil fjerne 70 års aldersgrense. To arbeidsministre har stått frem og sagt at folk må få lov til å stå i arbeid lengre. Tidligere arbeidsminister Hanne Bjurstrøm sto frem og sa at vi må legge forholdene til rette slik at 62-63-64 åringer får stå lengre i arbeid.

16. oktober var den nye arbeidsministeren Anniken Huitfeldt med i diskusjonsprogrammet Aktuelt hvor hun og

sa at; «67 årsgrensen må vi jobbe for å fjerne...»

Den ene ministeren etter den andre står frem i media og sier at eldre må få arbeide lengre, mens det rettsapparatet de selv har kontroll over (håper vi), praktiserer det stikk motsatte. De nekter eldre å arbeide lengre. Her er det åpenbart et samfunnssystem som ikke fungerer. Politikerne sier at eldre skal få jobbe, mens rettsapparatet bare følger politikernes lover, og sier nei.

Hvor lenge skal politikerne få lov til å holde oss for narr?

Hvorfor må ikke politikerne påse at det de sier blir fulgt?

Neste år er det valg, la oss vise at politikerne som går fra (les lyver) det de sier, ikke blir valgt på ny. La oss vise dem at det er oss, folket, som er deres oppdragsgivere og ikke omvendt.

Når FFFS sier og arbeider for å fjerne

den meningsløse aldersgrensen på 62 år for sjøfolk, er det for at dere, på lik linje med deres kolleger på land, skal ha rett til å stå i arbeid til dere selv ønsker å slutte, og i det minste ha et oppsigelsesvern til den dagen dere ønsker å pensjonere dere! Og, vi har sjømannsleger som kan ta avgjørelsen for dem som ikke selv innser at nok er nok.

Vi vil samtidig sørge for at ingen opptjente rettigheter blir fratatt den enkelte; man skal fremdeles ha rett til å gå av med pensjon når man ønsker det, forutsatt at man har nok fartstid. Samtidig må vi arbeide for at innslaget med Loss of lisence ordningen blir tilsvarende forlenget.

Det skal ikke være slik for sjømenn: Gratulerer med dagen, du har sparken.

<http://tv.nrk.no/serie/kveldsnytt/nnfa23101612/16-10-2012#t=5m7s><http://tv.nrk.no/serie/aktuelt-tv/nnfa50101612/16-10-2012>

Ønsker vi monopol på kysten?

Skal de små fergerederiene fases ut til fordel for de store? I dag sliter små rederier med å få folk til å betjene sine små og større båter. I tillegg blir mannskapene nektet sertifikatgivende fartstid. Likevel - de får opprettholde sertifikatene!

Når man får fartstid for å opprettholde sine sertifikater, skulle man nesten tro at det også skulle være mulig å få sertifikatgivende fartstid.

Slik det er i dag, legges det hele tiden hindringer i veien for de små fergerederiene, både for den enkelte ansatte og rederiet. Dette vil føre til at de med sterkere økonomisk ryggrad vil bli de eneste overlevende inn dette fartsområdet. Litt etter litt vil konkurransen forvitre og de store har fått det som de vil, nemlig monopol. Det er ingen tjent med.

Hvorfor er det så vanskelig å finne rette eiere til enkelte skip, slik det er med Scandinavian Star?

Til og med fra Stortingets talerstol ble det gitt feilaktige opplysninger om eierskapet, i tiden rett etter mordbrannen. Om det var tilsiktet eller at daværende Handels- og skipsfartsminister Kaci Kullmann Five var feilinformert, skal vi ikke spekulere i.

Skipskontrollen er skipsfartens arbeidstilsyn, med ansvar for bl.a. arbeidsmiljø, liv og helse. Likevel har ikke kontrollørene lov å spørre hvem som eier utenlandske skip som kommer til norsk havn! De som skal tjene penger på å eie skip, har fordel av dette.

Så vel reder som eier kan gjøres ansvarlig for ei skipsulykke, både strafferettslig og med erstatningskrav. Når eierskapet er uklart, kan profitørene lettere slippe unna ansvaret ved ulykker, når menneskeliv går tapt og når miljøet ødelegges ved oljeutslipp langs kysten....

-Stikk i strid med opplysningene i Bahamasregistret uttalte handelsminister Kaci Kullmann Five i Stortinget 2. mai 1990 at Scandinavian Star "ble nylig overtatt av danske eierinteresser, men har beholdt navnet og forblitt i Bahamas-registeret". Enhver som lytta til henne, måtte tro at staben hennes hadde innhenta fakta fra Bahamas-registeret.

– Den gangen visste vi ikke at norske myndigheter hadde fått spesiell informasjon fra en tidligere stortingsrepresentant som var engasjert for dette formålet av Sea Escape.

Våren 1997 fremma jeg forslag i Stortinget om ei gransking av saka, både for å få fastslått eierforholdet til Scandinavian Star på ulykkestidspunktet og for å få avklart grunnen til at statsråd Kullmann Five ga Stortinget usann informasjon 2. mai 1990. (Erling Folkvord)

Selv sier Kaci Kullmann Five i en artikkel i Aftenposten Morgen 18.06.2005 at:

Han (Erling Folkvord-red anm.) skriver at jeg den 2. mai 1990 i min redegjørelse til Stortinget om den tragiske brannen «snakket usant» om eierforholdet. Dette er ikke korrekt.

Jeg hadde snakket usant hvis jeg hadde sagt noe annet til Stortinget enn jeg faktisk visste. Det gjorde jeg ikke. Departementet har nå gjennomgått papirene fra den gang for meg, og finner ingen annen informasjon om eierforholdene enn hva jeg sa i Stortinget; «skipet ble nylig overtatt av danske eierinteresser».

Dette var den informasjon vi hadde fått. Departementet gjorde ingen kontroll av denne opplysningen ved for eksempel å hente bekreftelse fra Bahamas skipsregisteret. Det skyldes helt enkelt at vi på det tidspunktet ikke hadde noen spesiell grunn til å tvile på dette som en faktisk opplysning.

Jeg understreket overfor Stortinget at min redegjørelse bygget på det materialet og den viten «som det til nå har vært mulig å få frem».

Om man ikke forsøker å innhente og bruke riktige opplysninger, kan resultatet bli katastrofalt. Om man som minister står på Stortingets talerstol og utbasunerer «faktaopplysninger», da går de aller fleste mennesker ut fra at vedkommende vet hva man snakker om. Det Skipsfarts-



Kaci Kullmann Five
Foto: Utenriksdepartementet

ministeren gjorde i dette tilfellet, var å få etterforskningen av mordbrannen på Scandinavian Star inn på et blindspor. Man la død den brede etterforskningen- man lette ikke lenger etter hvem det var som skulle få en eventuell forsikringsutbetaling. Nå visste hele Skandinavia at det var Henrik Johansen fra Danmark som var rederen. Det har vist seg i ettertid at det var langt fra sannheten, han var bare en brikke i et stort spill hvor 159 mennesker måtte bøte med livet.

Henrik Johansen har aldri fått en krone av forsikringspengene. Han var bare en nyttig idiot.

De som fikk pengene var det amerikanske selskapet SeaEscape Ltd. i Miami. Scandinavian Star var langt fra den første skipsbrannen for selskapet, de har fått store utbetalinger fra forsikrings-selskap tidligere: Scandinavian Sea kom i brann 9/3-1984, Scandinavian Sun ble totalskadd i brann 20/8-1984 og Scandi-

navian Star som kom i brann første gang 15/3-1988 utenfor Cozumel i Mexico, hvor alt som var under bildekket ble totalskadet (maskinrom og alt som tilhører dette ble skiftet ut). Og som kjent kom samme båt i brann mellom Oslo og Frederikshavn 7/4-1990. Et annet fakta, som gjør det hele enda mer mistenkelig, er at dansken sjefselektriker Hans Rytter, født 29/12-1938, var ombord på samtlige av disse skipene da brannene brøt ut. I tillegg bekrefter han selv, at han har vært med på et skip tidligere som også har kommet i brann. Altså totalt 5 skipsbranner.

Foruten alle disse skipene som har hatt brannulykker, har rederiet også mistet minst to skip til, som begge har gått til bunns. Et skip gikk ned på 5000 meters dyp på østsiden av Afrika, dette skipet var på vei til India for å hugges. Det merkelige er at det ble påstått at skipet var fullt med dyrebar israelsk kunst, som det ble krevd utbetalt forsikringspenger for. Kunsten skulle også til India. Alt

gikk tapt, men forsikringen dekket det meste.

Det andre skipet, Sea Breeze, gikk ned på 3000 meters dyp utenfor østkysten av statene, heldigvis ble alle de 34 om bord reddet av kystvakten i USA. Også her ble det utbetalt forsikring.

Det er ikke for ingenting at selskapet, innad i shipping miljøet, har fått det lite flatterende tilnavnet FireEscape. Med så mange tap av skip på forholdsvis kort tid er det ikke rart om man begynner å stille spørsmål. Vi spurte Dan Odfjell (rederen som sponset Prosesskrivet til EMD i Strasbourg på vegne av enken etter personen som ble utpekt som pyroman) om hvor mange ødeleggende branner de har hatt på sine skip i rederiet.

«Gjennom rederidrift i tre generasjoner, har vi ikke hatt ett eneste tap på grunn av brann» sier han.

I ettertid er det ikke vanskelig å forstå

at etterforskningen av masse mordet på Scandinavian Star, ble ført inn på et helt feil spor på grunn av en minister som ikke visste hva hun snakket om. Om litt over to år er saken foreldet. Slik vi ser det har riksadvokat Tor Aksel Busch, mannen som har hatt anledning til å gjenoppta etterforskningen av saken hele tre ganger, bidratt til å la saken forbli uoppløst. Grunnen tror ikke vi er at han mener at saken er oppløst, men at han på denne måten skjuler spesielt sitt, og andres elendige arbeid.

Når det nå ser ut for at Scandinavian Star saken muligens vil forbli uoppløst, på grunn av uvitenhet og arroganse, ønsker vi i alle fall at nå må man begynne å arbeide med å få til klare og åpenlyse eierstrukturer. Eier jeg en bil, er det ikke vanskelig å finne frem til det. Like enkelt må myndighetene sørge for at det blir å finne frem til eierne av skip eller andre store verdier. På den måten blir det enklere å unngå svindel med både det ene og det andre.

info@fffs.no – www.fffs.no

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER
DU OSS



I disse dager er det mye snakk om
vennetjenester og kameratansettelser i politikken,

men er dette noe nytt?

Olav Akselsen ble i statsråd (22.08 2008) i dag utnevnt til sjøfartsdirektør. Han tilsettes på åremål for en periode på seks år.

- Etter en totalvurdering har vi kommet fram til at Olav Akselsen er den beste kandidaten som ny sjøfartsdirektør. Han har god kjennskap til skipsfartsnæringen og lang ledererfaring fra flere stortingskomiteer og som statsråd, sier nærings- og handelsminister Sylvia Brustad. (Fra Stortingets egne sider)

Sjøfartsdirektøren står nå frem som bekymret for den maritime kompetansen og opplæringen av sjøfolk

At det er noe galt med utdanningsinstitusjonene, trenger vi ikke en tømmermann for å se, det har forskjellige rektorer ved våre maritime skoler sagt og skrevet mye om, mange ganger. Om regjering og storting hadde lyttet til advarslene fra disse, hadde mange av avvikene vært unngått. Det hadde ikke vært nødvendig å gå lenger enn til å lese forrige utgave av Dråpen, der at rektoren ved Tromsø maritime skole uttaler følgende:

Staten utarmer den maritime utdanninga i fagskolen.

Når man leser CV-en til sjøfartsdirektøren, ser man fort at han ikke har fått jobben på grunn av sjøfartskompetanse, da ville det i følge loven ikke vært tillatt. Siden han nå er ansatt i posisjonen som Sjøfartsdirektør, må han ha andre kvalifi-

kasjoner. Kan det være partiboka? Når man vet at Akselsen kun har to års yrkeserfaring, og har ex.phil., et tredels semester i filosofi, og mellomfag i geografi forstår man at mannen har en solid utdanning. At mannen er dyktig viser også det faktum at mens han studerte ved universet i Bergen jobbet han også som tømrer for Sunnhordland Bygg (dette i følge Wikipedia).

Om vi ser på hva som er forlangt av utdanning og erfaring for en leder av sjøfartsdepartementet, mener vi at det mangler veldig mye på at nåværende direktør har papirene i orden. Han mangler det mest vesentligste, nemlig maritim utdanning og/eller fartstid i handelsmarinen. Trist som det er, er han dessverre ikke den eneste politikeren som har fått drømmejobben ved hjelp av politisk medlemskap. Slik vi ser det, er det ikke noe annet enn politisk korrupsjon.

At Akselsen er blitt sjøfartsdirektør er bekymringsfullt, men enda mer bekymringsfullt er det at vi har «myndigheter» som ikke tar hensyn til ansettelsesvilkårene, men ansetter sine venner, hvor eneste kriterium er at man er venner. På denne bakgrunn hadde det vært interessant å lese søknaden Akselsen skrev. Det hadde også vært interessant og fått vite hvem hans motkandidater til stillingen var, og hvilken bakgrunn de hadde. Vi lurer også på om ikke tidligere fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, som er godt kvalifisert til stillingen, søkte.

Slik vi ser det er det skremmende å se at om man bare har partiboka i orden, blir veien videre brolagt med de drømmer og ønsker man har. Det er bare å peke, så får man ønskejobben. Hvordan kan politikerne forvente at de skal få vår respekt når de så åpenlyst holder oss for narr?

Og hvorfor skal ansettelsesvilkårene øyensynlig fjernes og helt oversees når det gjelder kollegaer innen politikken?

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er bekymret for kvaliteten på maritim utdanning i Norge, etter 150 avvik i forbindelse med revisjoner de 2 siste årene.

Dersom kvaliteten på Norsk maritim utdanning er for dårlig, vil dette også svekke omdømme til Norge som en kvalitetsnasjon innen shipping, sa Olav Akselsen i forbindelse med Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund.

<http://www.skipsrevyen.no/nyheter/136684.html>

Fra Wikipedia har vi hentet litt informasjon om både det ene og det andre.

Examen philosophicum (forkortet **ex.phil.**, også kalt «filosofikum» eller «forberedende (prøver)») er en universitetseksamen i filosofi som ble innført i Danmark-Norge, dvs. ved Københavns Universitet (det eneste universitetet i tvillingriket), i 1675. Ordningen ble avskaffet i Danmark i 1971, men finnes fortsatt i Norge, selv om omfanget av eksamenen nå er sterkt redusert (mens det tidligere kunne være på tre hele semestre, er det nå på en tredjedels semester, dvs. en niendedel).

Filosofikum er et «dannelsesfag» som tas før man påbegynner sine spesialiserte studier. Tidligere førte eksamenen frem til graden cand. phil. eller cand. philol. (ikke å forveksle med cand. philol.).

Akselsen har mellomfag i geografi fra 1988 og to års yrkeserfaring som tømrer ved Sunnhordland Bygg 1986-1987. (Må ikke forveksles med navigasjon)

Medan han heldt på med disse studia, arbeidet han også som tømrer ved Sunnhordland bygg.

Akselsen er tidlegare stortingsrepresentant (1989-2009) og statsråd (olje- og energiminister 2001) for Arbeiderpartiet.

Hos Gyldendals Rettsdata fant vi blant annet kriteriene for å bli leder i Sjøfartsdepartementet.

Direktoratets sjef skal være særlig kyndig i sjøvesen og skipsanliggender. (25)

Til å bistå Sjøfartsdirektoratet opprettes et sakkyndig råd. (26)

Rådet skal ha formann og så mange andre medlemmer som departementet (27) bestemmer, alle med personlige varamenn. Formann, medlemmer og varamenn oppnevnes av departementet for 3 år om gangen. Departementet gir nærmere regler om rådet, dets oppgaver, saksbehandling og samarbeidet med sjøfartsinspektørene, jfr. § 5. (28)

NOTE (25)

Av lovens forarbeider fremgår det at sjefen i Sjøfartsdirektoratet bør utrustes i fornøden utstrekning med virkelig fagkyndige krefter. Lovkomiteen anså det underforstått at vedkommende sjef må være utdannet i handelsmarinen og ha ervervet seg kyndighet ved lengre fartstid i overordnet stilling med handelsskip. Det ble foretatt en redaksjonell endring ved lov 10. juni 1977 nr. 67. Imidlertid tolkes «fagkyndige krefter» i dag videre enn lovkomiteens innstilling.

Når vi ser på den offentlige CV-en til Akselsen finner vi ikke en eneste ting av de kravene som stillingen krever. Derfor er vi mer bekymret for det som kommer fra direktoratets leder, enn det sjøfolkene hver eneste dag utfører. Det som bekymrer oss enda mer er vennetjenestene blant politikere og eks-politikere.

Tenk om vi plutselig fikk statsråden uten departement som overjordmor ved Rikshospitalet.

Petter Northug blir ikke valgt til kaptein på landslaget i fotball fordi han er best til å gå på ski. (Siri Lill Mannes BT 04.11.12)



Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken®



Sjømannslege Gunnar Hasle
Spesialist i infeksjonssykdommer,
med diplom i tropemedisin.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf/Faks: 22 99 15 80/81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Vi skal ikke ta på oss æren for at Europris og Norsk Hydro bruker sjøtransport mer og mer;

de leser vel nepppe Dråpen?

Uansett er det gledelig å se at flere og flere går over til å bruke sjøen i stedet for dårlige og, i mange tilfeller, livsfarlige veier. Dette har vi skrevet om mange ganger i Dråpen.

Men medaljen har også en bakside. Mange av de som befrakter gods blant norske havner er utenlandsk registrerte skip med utenlandske og dårlig betalte mannskaper, noe vi setter liten pris på. At flere benytter seg av å frakte gods sjøveien setter vi meget stor pris på, men ikke at norsk eide skip flagges ut på bekostning av våre egne sjøfolk.

Hydro er blant dem som i større grad tar sjøveien i bruk. - For at mange flere skal ta sjøveien må havne- og terminalforholdene bli enda bedre, og det krever gode transportløsninger mellom bedrifter og båter, mener Norsk Industri.

Norsk Industri, landsforeningen som er tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), har samme oppfatning av norske havnefasiliteter som FFFS. Vi i FFFS også har tatt opp dette ved flere anledninger. At Norsk Industri tar dette opp, må være en gudesendt gave til myndighetene; nå har de ingen unnskyldning for å la landeveisdrepingen fortsette. Nå kan de med god samvittighet, og med storkapitalen i ryggen, rydde størstedelen av tungtransporten vekk fra veiene.

Tidligere har Hydro årlig sendt rundt 2.000 trailerlass med aluminiumsprodukter fra Sunndal og Karmøy til kunder i Polen og Tsjekkia. I tillegg har det gått mellom 2.500 og 3.000 tunge billass med innsatsvarer i firkant mellom verkene på Karmøy, i Årdal, Sunndal og Høyanger.

MILJØ OG ØKONOMI HÅND I HÅND

Nå går denne utenlands- og innenriks-trafikken over på båt, trailertrafikken på

norske veier reduseres med rundt to prosent. (DN 20.10.12)

Mellom 2500 og 3000 tunge trailerlass med varer tilsvarende kun rundt to prosent av landeveistransporten. Ca. 98 % gjenstår, da forstår vi hvor enormt press dette legger på veiene våre, og hvilken fare dette representerer for liv og helse. Hva er det egentlig regjeringen venter på, er det at det skal begynne å regne små arbeidsføre lavtlønnede utlendinger til å gjøre jobben?

De snakker om at vi ikke kan bruke penger av oljeformuen vår, den må tas vare på til generasjonene etter oss. Hvilken gave kan være bedre å gi våre etterkommere enn et land med en infrastruktur som fungerer, i tillegg til sikrere veier enn det vi har? Bonusen blir i tillegg et mye bedre miljø. Om vi ikke snart begynner å tenke slik, vil våre etterkommere beskyldes oss for unnluring av

*Illfoto: Eirik Ask
www.bergenships.com*



deres sikkerhet. De vil også begynne å lure på hva vi brukte fellesformuen til.

De fire-fem trailere som daglig går gjennom Norge til Sør-Sverige og deretter med ferge til Polen slipper etter Hydros kalkyler ut mellom 50 og 100 gram CO2 pr. tonnkilometer. - Med skip er utslippet på vei til Polen rundt 15 gram per tonnkilometer, sier Molland til DN.

Om kalkylene til Hydro holdere stikk blir det mer enn seks ganger mindre utslipp med båt.

Slik situasjonen er i dag kjøper vi oss avlat gjennom utslippskvoter, fra noen av verdens fattigste land. Land som ikke har råd til å ordne opp i sine egne forurensingsproblemer. I stedet for å kjøpe avlatskvoter i utlandet, burde vi begynne å bruke pengene på en fornuftig måte. Fjerne så mye som mulig av landtransporten og få den over på kjøll. Aller helst norske kjøler.

VURDER MER SJØ

Norsk Industris administrerende direktør Stein Lier-Hansen berømmer Hydro for å velge båt. Han ber andre industribedrifter vurdere sine muligheter for samme overgang. Men Norsk Industri understreker samtidig at flere forutset-

ninger må oppfylles for at dette skal være mulig. Dette gjelder særlig tilfredsstillende havne- og terminalforhold og gode transportløsninger mellom bedrifter og båter.

KVALITETFORBEDRING LANGS SJØVEIEN

Nor Lines skal være en totalleverandør av transporttjenester, med basis i sjøtransport i Norge og Nord-Europa. Selskapet har 200 landansatte og 200 sjøfolk. Virksomheten gjennomfører årlig mer enn 600 anløp til over 70 havner.

Det er godt å se at NOR Lines gjennomfører mer enn 600 anløp til over 70 havner, men det kunne vært så mye mer. Det kunne helt sikkert vært tidoblet om alt var tilrettelagt for sjøtransport. Om så skjer ønsker vi likevel andre transportaktører enn NOR Lines. Vi ønsker skip med en norsk registreringshavn i hekken og med norske mannskaper om bord.

EUROPRIIS PÅ VANNET

Lavpriskjeden Europris er blant flere eksempler på bedrifter som stadig blir større på sjø. Den etter hvert så store kjeden bekrefter at de vil bruke sjøveien enda mer i årene framover. Varene kommer i stor grad fra Østen – og varene skal helt fram til den enkelte butikk der

du og jeg og Hvermannen befinner seg. Transportstrekningen er lang. Europris velger sjøtransport selvfølgelig fordi det er opplevd kostnadseffektivt for dem, men også fordi miljøperspektivet er viktig.

ØK FREKVENSEN

Vidar Karlsen, administrerende direktør i DFDS Logistics (enda en utlending, som skor seg på norsk innenriks skipsfart) forteller at kundene opplever god kvalitet på leveringene og lite skader. - Vi må opp i frekvens skal vi levere et enda bedre produkt, sier han. - Vi må da også opp med volumet. Å tenke regionalt er jeg overbevist om vil være en riktig vei framover. I stedet for at alle havner skal investere i alt, må det satses mer regionalt. Miljøfokuset er viktig med det vi driver med. Vi må jobbe for nye enda mer miljøvennlige løsninger. Vi trenger også å jobbe med kommunikasjonen med veitransporten. Sjø er avhengig av bil. Det er i fellesskap vi kan lage de beste løsningene.

Kilder: Dagens Næringsliv 20. oktober 2012 og Norsk Industris Nettsider http://www.shortseashipping.no/sitepages/news_no.aspx?t=Sj%C3%B8veien+viktig+for+stadig+flere



Illfoto: Kystverket

Troena i havn

Verden har fått seg enda et nytt skipsregister: **Palau International Ship registry**

At the ceremony, held in Singapore on 28 September (2012), the cruise/pas-senger vessels Amusement World (12,764 GRT) and Leisure World (15,653 GRT) were registered and Palau International Ship Registry was officially launched.

Palau, en liten øystat i Stillehavet med ca. 21 000 innbyggere, har fått sitt eget skipsregister. De har få arbeidsplasser fra før så dette kommer sikkert vel med, tenkte vi, men vi ble litt forundret da vi så hvor hovedkontoret er plassert.

The company is headquartered in Houston, USA, with Mr John Waight appointed as Manager Director.

I tillegg til plasseringen av hovedkontoret, ble vi også litt forundret over hvor åpningsseremonien var, nemlig i Singapore. Det ble ingen arbeidsplasser for

palauerne, men trøsten for innbyggerne i Palau får være at det palauiske flagget med fullmånene og det blå havet får vaie i akterstavnene på «palauiske» skip. Selv om det er palauisk flagg i hekken, er det ikke palauiske eierinteresser som står bak, men utlendinger som av en eller annen grunn ikke er fornøyde med sine hjemlige registre.

Som vi har skrevet om i dette nummeret av Dråpen, har det ikke vært enkelt å finne eierne av Scandinavian Star. Med enda et nytt skipsregister blir det ikke enklere å finne redere som ikke ønsker å bli funnet i fremtiden. Når en liten øystat uten egne skipsredere, og som tidligere bare har forsynt andre lands redere med billige sjøfolk, nå får sitt eget skipsregister, får vi bare håpe at de også får sine egne skip inn i registret.

Det som gjør at vi stusser litt, er hvorfor det blir opprettet et skipsregister, som bare i navnet har noe med Palau å gjøre. Ikke en gang åpningsseremonien ble holdt på øyene. Begge de to innregistrerte skipene kommer fra en annen

liten øystats register - Tuvalu (se Dråpen 2-2009 artikkelen om Tuvalu).

De to registreringene er ikke akkurat unge damer innen skip det er snakk om, M/V Leisure World er bygget i 1969 som Skyward (Norwegian Cruise Line) og det andre nyregistrerte i registret Amusement World (ex Patricia- Svea Lines) ble bygget i 1967.

Når et skip når en slik moden alder, kan man begynne å lure på hvorfor nettopp disse to gamle damer blir de første til å «flytte» inn i det nye registret. Vi skal ikke her insinuere at skipene har problemer med andre registre, sikkerhet om bord, forsikring, klassing eller andre ting, vi setter bare spørsmålstegn ved at registret i det hele tatt er åpnet.

http://www.micportal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7834:first-two-ships-registered-with-palau-international-ship-registry&catid=18:classification-societies&Itemid=29





Foto: Arbeiderpartiet.no

Med millioninntekter på shipping...

...bør Jonas Gahr Støre bli en naturlig samarbeidspartner for alle som ønsker norsk skipsfart

Med store typer er ligningen for i fjor lagt ut, og kjente og ukjente er presentert for hele Norge med inntekt og formue. En av dem som ble presentert med formue var vår nye helseminister.

Støre er medeier i LPG-skipene «Clipper Viking», «Clipper Harald» og «Clipper Skagen». Alle tre seiler for rederiet Solvang i Stavanger.

I og med at Støre ser ut til å ha greie på og tjener penger på skipsfart, kan det hende at det også er han som er den rette å henvende seg til i skipsfartsspørsmål. Kanskje hadde det vært mer naturlig at Gahr Støre ble industriminister i stedet for helseminister?

Det er vitterlig litt rart å tenke på at en skipsreder er helseminister, en tømmer-

mann er sjøfartsdirektør og en dataingeniør er forsvarsminister.

Om vi ser på statsråden for skipsfart og handel - Trond Giske, er han nærmest som en potet. Han kan brukes til nesten alt, men er det godt nok, bør man ikke ha en faglig bakgrunn for å være fagminister?

Dette er i alle fall noen av jobbene han har hatt i regjering:

Statsråd, Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 17.03.2000 - 19.10.2001

Statsråd, Kultur- og kirkedepartementet, 17.10.2005 - 20.10.2009

Bestyrende statsråd, Barne- og likestillingsdepartementet, 15.02.2008 - 29.02.2008

Fungerende statsråd, Justis- og politidepartementet, 27.02.2009 - 29.03.2009

Statsråd, Nærings- og handelsdepartementet, 20.10.2009 -

Dette er spesialisten Giske.

Slik situasjonen er i dag, med hensyn til skipsfart, er det snart er slutt på norske sjøfolk. Hadde det ikke vært bedre med en som personlig var involvert i, og kjente businessen, til å være butikens øverste sjef? Da hadde vi kanskje fått innspill som sikret fortsatt norsk skipsfart med norske sjøfolk og ikke bare norsk rederidrift. Kompetansen som nå står i fare for å bli satt på land, vil være tapt for alltid, dersom det er uansvarlige og grådige aksjonærer som skal bestemme politikken i norsk skipsfart, sammen med fagstatsråder uten noen som helst relevant yrkeserfaring.

Har alle seilende krav på sjømannsfradrag?

Tidligere hadde alle mønstrede sjøfolk sjømannsskatt. Ordningen fungerte bra helt til en eller annen skattekat politiker fant på at statskassen trengte påfyll.

Når det gjelder nye skatter og avgifter er ikke politikerne vanskelige å be, de går med på å lage nye skatter og avgifter fortere enn svint, om bare staten kan få oss lønnsnettakere for noen flere kroner. Her skal det handle om sjømannsskatt/sjømannsfradrag.

Da sjømannsskatten i 1989 ble fjernet, innførte man i stedet et sjømannsfradrag (se under) som skulle erstatte sjømanns-

skatten. Dette var, som så mye annet fra den kanten, en sannhet med modifikasjoner. Det som skjedde var at nå gjorde man om på definisjonen noen er mønstret som sjøfolk, andre ikke. I den delen av sjømannsyrket hvor vi oftest treffer sjøfolk, i fergetrafikken, ble man nå definert et sted ute i ingenmannsland. Man var fremdeles mønstret som andre sjøfolk, men man var ikke sjømann lenger. Sjømannsskatten ble fjernet og sjømannsfradraget kunne man se langt etter.

Selv om man, som sagt, er mønstret, får man ikke sjømannsfradrag om man har jobben sin på en ferge. Skal man få det må ruten fergen trafikkerer være **mer enn tre hundre n.mil.** Dette var en effektiv måte for godt betalte byråkrater og politikere å sanke inn mer penger til

statskassen. Det gikk ikke ut over dem selv, men allerede underbetalte fergemannskaper.

I forbindelse med stortingsmeldingen « Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer» i 2004, ble vi invitert til å komme med en høringsuttalelse, noe vi gjorde. Vi reiste inn til Stortinget hvor høringen ble holdt. Den gangen het forbundet Seilende Oljearbeideres Forening (SOF), og vi reiste mest på grunn av vår interesse for å få innført nettolønnsordning.

Før 2004 arbeidet SOF stort sett bare for offshoreflåten, det var ikke før etter det vi ble til FFFS vi begynte å arbeide for alle fartsområder. Og først da fikk vi se at de fergeansatte hadde blitt en paria-



*Illfoto: Eirik Ask
www.bergenships.com*

Maersk Tender



Illfoto: Anette Westgard - Statoil

Troll A Plattform

kaste blant sjøfolk, i ordets rette betydning. De var blitt mønstrede landarbeidere med forbundenens velsigning, men fremdeles underlagt Sjømannsloven. De hadde fått turnusordninger som en del andre sjøfolk, men måtte ha en seilingsdistanse på minimum 300 n.mil, eller sagt med andre ord, en fergestrekning på mer enn distansen Bergen Oslo som er ca. 500 km. for å få de samme rettigheter som andre sjøfolk.

Hvor mange innenlands fergestrekninger er på tre hundre n.mil eller mer? Nettopp, så vidt vi har klart å bringe på det rene, ingen. De som fremforhandlet denne avtalen for de fergeansatte burde forholde seg for gode til å rakke ned på FFFS på grunn av at ikke vi har forhandlingsrett. Om resultatene av forhandlingene skal bli som dette, er vi virkelig glade for å kunne overlate det til dem som har «erfaring» med slikt.

ST.MELD. NR. 31 (2003-2004)
Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer

Bla i dokumentet: < 6.3.2 Drift fra Norge | 6.4 Forskning og utvikling | Dokumentets forside

6.3.3 Sjømannsfradraget

Sjøfolk har etter gjeldende regler krav på et særskilt fradrag i alminnelig inntekt med 30 pst. av inntekt om bord på skip. Fradraget er begrenset til 80 000 kr, reduserer dermed skatten med maksimalt 22 400 kr. Fradragsbeløpet økte fra 70 000 kr til 80 000 kr i 2003. Skattereduksjonen er uavhengig av om sjømannens faktiske ulemper er større enn andre lønnstakere har.

Selvangivelsesstatistikken for 2001 viser at om lag 21 000 skatteyttere krevet et sjømannsfradrag på vel 60 200 kr i 2001. Skatteutgiften knyttet til fradraget ble anslått til 340 mill. kr i 2003.

Sjømannsfradraget gis når arbeid som sjømann er skatteyterens hovedbeskjeftigelse i den tiden arbeidet pågår og når sjømannen har arbeidet om bord på

et kvalifisert fartøy i til sammen minst 130 dager i inntektsåret. Vilkår om 130 dager er begrunnet ut fra hva som anses som normale seilingsperioder i løpet av et år for en sjømann som har sjømannsyrket som hovedbeskjeftigelse. Frdraget gis ikke for inntekt ved arbeid om bord på ferger eller passasjerfartøy i rutetrafikk mellom norske havner når rutens distanse mellom første og siste anløp er under 300 nautiske mil.

Skauge- utvalget har foreslått å oppheve ordningen med sjømannsfradrag og viser blant annet til at mange andre yrkesgrupper har like lange fravær som sjøfolk. I skattemeldingen er det signalisert at en vil foreta en gjennomgang av en del særskilte inntektsfradrag, og at denne gjennomgangen må sees i sammenheng med blant annet økt minstebradrag og redusert toppskatt m.m.

Naboplanet og

De siste 20 årene er mer enn 840 planeter oppdaget rundt andre stjerner. Til å begynne med ble det hovedsakelig oppdaget store gasskjemper, gjerne i en trang bane rundt moderstjernen. Årsaken var at metodene kun gjorde det mulig å oppdage slike planeter. Men metodene har blitt kraftig forbedret og de senere årene er det funnet en rekke mindre og til dels jordlignende steinplaneter. Noen få av disse befinner seg i såkalt beboelig sone, der temperaturen er mellom 0 og 100 grader C, og hvor vann kan finnes i flytende form.

I svært lang tid har både forskere og andre drømt om muligheten for å finne planeter rundt de aller nærmeste stjernene utenfor Solsystemet. Alfa Centauri er et trippel-stjernesystem der to stjerner (A og B) er forholdsvis lik Solen, mens den tredje komponenten, Proxima Centauri, befinner seg litt nærmere oss - 4,2 lysår unna.

Steinplaneten som i oktober ble funnet i bane rundt Alfa Centauri B er den suverent nærmeste planeten som noen gang er funnet utenfor Solsystemet. At dette samtidig er en steinplanet på størrelse med Jorden gjør oppdagelsen enda mer fascinerende og oppsiktsvekkende. Planeten går i bane bare 6 millioner kilometer fra moderstjernen og har en temperatur på omkring 1200 grader - rundt tre ganger temperaturen på vår søsterplanet, Venus. Det kan derfor ikke være liv på denne rødgldende - og nesten flytende - planeten. Men statistikken viser at det kan finnes flere planeter i fjernere baner fra stjernen, og dersom man skulle finne planeter i beboelig sone, vil disse være virkelig interessante. I så fall kan det være en teoretisk mulighet for at liv kan ha utviklet seg. Selve stjernen er litt mindre enn vår egen Sol, mens den nyoppdagede planeten har litt større masse enn Jorden.

REISER TIL ANDRE SOLSYSTEMER

I lang tid har menneskene drømt om å kunne reise ut av Solsystemet for å besøke fremmede verdener og lete etter livsformer direkte, men avstandene har gjort dette umulig. Mens en bemannet reise til Månen bare tar et par dager, ville en bemannet ferd til Proxima Centauri - med en romferges hastighet på 28 000 km/t - tatt 160 000 år! Høsten 2011 ble historiens første stjerneskipskonferanse arrangert i Orlando, USA.

Neste sommer vil en gass-sky gå i oppløsning og bli slukt av det sorte hullet i sentrum av Melkeveien. Linjene viser hvordan stjerner i nærheten av hullet beveger seg, mens restene av gass-skyen er vist i rødt og gult og banen til skyen er vist med en rød linje.

Illustrasjon: ESO/MPE/Marc Schartmann

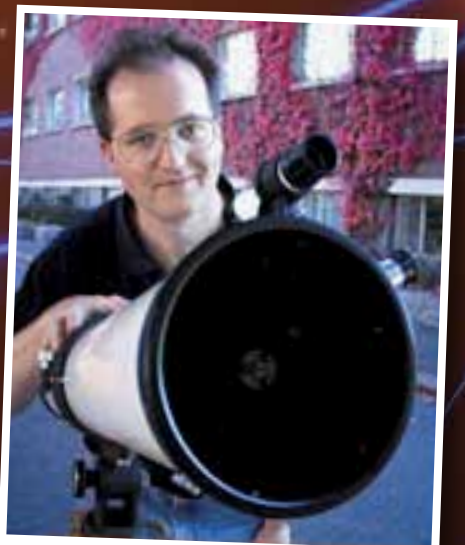
stjernerreiser

I OKTOBER BLE DET GJORT EN FANTASTISK
OPPDAGELSE I ROMMET.

RUNDT STJERNESYSTEMET ALFA CENTAURI
BLE DET FUNNET EN STEINPLANET.

DE SISTE PAR ARENE HAR INTERNA-
SJONALE ORGANISASJONER BEGYNT Å
PLANLEGGE FOR FREMTIDENS REISER TIL
ANDRE SOLSYSTEMER

– OG NÅR HAR VI FATT ET REISEMÅL!



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard



Kunstnerisk fremstilling av planeten som er funnet rundt Alfa Centauri B. Solen, samt Alfa Centauri A og B, er markert. Illustrasjon: ESO/L. Calçada/N. Risinger (skysurvey.org)

Ekspert, science fiction-forfattere, filmprodusenter og andre fra en rekke områder, deltok for å diskutere hvordan man kan begynne å planlegge og motivere for ferder ut av Solsystemet. Man så for seg at reisen kan finne sted om 200 år og planleggingen er nå i gang. På årets stjerneskipskonferanse som fant sted i Texas, deltok også Bill Clinton.

For å lete etter livsformer på exoplaneter, må vi antagelig sende mennesker for å få det endelige svaret. Alle exoplaneter funnet før 17.10.2012, er altfor langt unna til å kunne nås med de stjerneferdene som anses å kunne bli realistiske. Oppdagelsen revolusjonerer derfor motivasjonen for å planlegge slike ferder. Oppdagelsen sannsynliggjør også at enda mer interessante planeter vil bli funnet.

Disse vil gjøre stjernereiser til et mål hele menneskeheten samler seg bak. Mer om oppdagelsen av rekordnær exoplanet, stjernereiser og exoplaneter generelt: www.starship.no

STORE HIMMELBEGIVENHETER I 2013

De siste årene har vi vært så heldige å oppleve en rekke store og sjeldne himmelfenomener i Norge, senest den unike Venus-passasjen 6. juni. Men også i 2013 kan vi få et par flotte, kosmiske godbiter! I høst ble det oppdaget en komet, kalt ISON, som i slutten av november 2013 vil passere ekstremt nær Solen. Det er en god sjanse for at kometen kan bli eksepsjonelt lyssterk og imponerende, men det finnes også en mulighet for at den vil fisle bort og knapt være synlig.

ISON besøker antagelig det indre av Solsystemet for første gang og inneholder derfor store mengder med flyktige stoffer som fordamper i solvarmen. Men dette kan også få hele kometen til å koke bort før den rekker å bli et historisk skue. Den 15. februar 2013 passerer den 45 meter store asteroiden 2012 DA14 bare 20 000 kilometer fra Jorden. Med kikkert vil man kunne se hvordan asteroiden skiller mellom stjernene på nattehimmelen. Sommeren 2013 vil det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien sluke en gass-sky som har tre ganger større masse enn Jorden. Noe lignende er ikke observert før.

Les mer om disse og andre, kommende himmelbegivenheter på www.astroevents.no.



JULATREFOD

Hu har roa seg såpass ner at eg tror eg kan fortella det nå. Den 18. desember, om ittemiddagen, begynte kånå mi å leida itte julatrefoden. Det starta med at hu sende adle oss andre opp på hemså for å henta ner alt så fantes av julaskrammel og dingeldangel. Seks svære pappesker. Me frakta det ner, så sko hu systematisera, sortera og organisera pyntingå. Det fystssta va å få julatreet på plass. Hu fant ikkje julatrefoden. Ikkje i någen av pappeskene.

Me blei sende opp på hemså igjen. Me krøyb rundt på adle fira, i ein støvstorm, og fant møyje me ikkje visste at me har. Men ikkje julatrefoden, så me e sikre på at me har. Me ropte ner, og rapporterte. "Han e der! Han ska ver der! Han må ver der!", va svaret neran nifra. "Så leid sjøll!" sa me, og klatra ner. Hu lette sjøll. Hu fant han ikkje.

Kor kan han då ver? Me lette i adle skabene på loftet. Níks. Kan der ver at me i fjor frakta julatreet ner trappene før me tog av julatrefoden? Kan han ver i 1. etasje? I kjellaren? Me lette. Níks.

Itte to timar såg eg at kånå mi va ekstremt strame i trynet. Eg tenkte; "Jaja, nå trenge hu jaffal ikkje ansiktsløftning", men eg såg at ein eksplosjon va rett rundt svingen. Eg bøydde nakken, beid tennene samen og gjekk og krøyb rundt uden et ord. Et líde skeivt ord i ein sánnein situasjon kan udløysa ein tsu-

nami. Eg sa, voldsomt lavt og forsiktig, at "Jaja, det e ikkje så farligt". Hu sendte tebage det blíkket hu bruge når hu på fem minutt stírre lettmelk om te yoghurt.

Heldigvis kunne eg skygga banen. Eg sko underholda på et julabord for Rosenberg verft. Då får hu leida to timar heilt aleina, då får hu foden, då finne hu foden, då smíle hu då eg komme hjem igjen, og då kan me le av kor dumme me va.

Eg kom hjem to timar seínare. Hu hadde yoghurttrynet. Eg måtte ver rolige, og me la oss, uden ett ord, og uden å ha funnet foden.

Dagen ittepå, om morningen, sa hu: "Eg kjøbe nye fod i dag." "Det gjør du slettes ikkje," sa eg, "me har ein flotte julatrefod, i metall, grønne med røde nissar. Me ska finna han." "Ja, då får dokker finna han mens eg e på jobb. Ellers kjøbe eg nye."

Det blei Torleif og meg så lette. Høgt og lavt. På de glupaste, og de dummaste plassene. Ingen fod. Teslutt kíkke Torleif, nærmast ved ein tefeldighed, oppi ei av pappeskene fra hemså. Der står julatrefoden, pent og pyntelígt, mídt i eskå. Akkorat der han sko ver.

Eg tror hu klare å le av det nå. Men eg komme te å ver redde når hu ska lesa dette. Ser du meg med blått aua så vett du korfor...

I Dråpen nr. 1-12 stilte vi spørsmålet om vi var synske

om ikke annet- gjennomskuet vi i alle fall narrespillet til staten

Tendensen i hele Europa er at aldersgrensene heves, og folk lever lenger og er friskere. Da vi stevnet Norge for Den Europeiske Sosialpakten (ESP) i forbindelse med Nye Kystlink dommen, fant staten ut at de måtte gjøre noe med Sjømannsloven, og dens innhold.

Da staten så at FFFS ikke ville slå seg til ro med dommen fra Høyesterett, og anket videre til ESP, visste de at de ville tape i Strasbourg. Det var da de begynte å tenke strategisk, og i våre øyne både umoralsk og uærlig.

Nå når staten har kommet med et forslag til ny Sjømannslov, og loven skal hete **Skipsarbeidslov**, så er det for å vise resten av verden at også Norge følger med i tiden. De nevner ikke med et ord at vi har saksøkt staten for mer enn fire år siden på grunn av den diskriminerende Sjømannsloven. En annen ting de ikke sier noe som helst om, er at verken LO/NSF eller de to andre sjømannsorganisasjonene har klaget på Sjømannsloven.

På sine hjemmesider 02.11.12 skriver maskinistforbundet følgende:

Sjømannsloven blir erstattet med skipsarbeidsloven

Et partssammensatt utvalg ledet av professor Hans Jacob Bull overleverte 1. november sitt forslag til ny skipsar-

beidslov til nærings- og handelsminister Trond Giske. Forslaget har fått tittelen "Rett om bord" og inneholder flere elementer som bedrer sjøfolks oppsigelsesvern.

Legg merke til det vi har uthevet; **som bedrer sjøfolks oppsigelsesvern**. Det er jo nettopp derfor FFFS har tatt saken til retten. Hvorfor har ikke DNMF eller NSOF eller NSF gjort noe med dette før? Hvorfor har de ikke bedret sjøfolks oppsigelsesvern før, de har hatt massevis av tid og anledning til det. Nå ser det ut som om de vil ta æren for at sjøfolk endelig skal få samme rettigheter som andre. Maskinistforbundet sammen med de to andre forbundene var nemlig med i utvalget som fikk i oppdrag av staten å gjennomgå Sjømannsloven, selv om de aldri har klaget.

I og med at de tradisjonelle forbundene alltid har lystret og logret med halen når de har fått beskjed om det, var det naturlig at de ble tatt med i utvalget som skulle ordne opp i det «rotet» FFFS hadde stelt i stand. At de ble med var ikke mer enn forventet, men at de i tillegg er så små at de prøver å ta æren for den jobben vi har gjort, sier litt om moralen til de tre. Ingen har så langt fortalt at grunnen til at loven endres er at FFFS tok saken til ESP i Strasbourg etter først å ha blitt klubbet ned i det norske rettsvesenet.

Når staten så ser at det er noen som er frekke og uregjerlige nok til å gå i rette med dem og ta loven til test i Europa, spør de ikke om hva som er galt, eller hva de kan gjøre for å rette opp igjen feilen. Nei, de er så arrogante og «ufeilbarlige» i sitt selvsyn, at de ikke for

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



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

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

Advokatfirma Ræder DA

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



noen pris vil innrømme at de har feil. De aksjonerer heller på samme måten som det brorskapet vi kjenner så godt til fra Sicilia - de lyver. De vil også helt sikkert si at det å heve aldersgrensen for sjøfolk til 70 år, bare er en liten del av det som blitt endret i den nye loven. Det er vi faktisk enig med dem i, men det er også det eneste punktet de var innklaget for i Strasbourg.

28.08.08 møtte vi på vegne av to av våre medlemmer, Arne Eikhaugen og Solveig Aarland, i Skien Tingrett. Årsaken var at de var oppsagt på grunn av alder, begge hadde fylt 62 år. Eikhaugen hadde også til alt overmål blitt ansatt etter at han var 62 år.

Solveig Aarland hadde allerede tatt saken opp med sitt tidligere forbund, NSF og bedt om hjelp. De nektet å hjelpe og støtte henne, og hun meldte seg inn i FFFS.

Nå har NSF sammen med mange andre, som heller ikke har klaget på sjømannsloven, funnet ut at det er på tide å bli mer i takt med tiden. Men det gjør de først etter at FFFS har brukt hundretusenvis av kroner på advokater og rettssaker. Årsaken til kuvendingen er at de ganske sikkert har blitt beordret til å være med og «redde» Norges ære og anseelse i utlandet.

Myndighetene hadde aldri gjort noe med Sjømannsloven om de trodde at de hadde den minste mulighet til å vinne frem med sitt syn i ESP. Nå har de heldigvis kommet på bedre tanker, takket være oss. Det tar vi æren for, men FFFS blir selvsagt ikke nevnt i forarbeidene til den nye loven, men det hadde vi for så vidt ikke ventet heller. Derimot var vi sikre på utfallet av gjennomgangen. Det har vi allerede skrevet om i Dråpen nr. 1-12. side 44. Der kan man også se hvem som satt i utvalget som kom frem til det FFFS har jobbet for i årevis. Det vi i midlertid ikke trodde ville skje, var at de brukte våre argumenter for å gi innstillingen en troverdig fasade. De skriver bl.a. rett fra vårt skriv til ESP:

«Slike aldersgrenser må imidlertid være saklig begrunnet og ikke uforholdsmessig inngripende».

«Videre er det tydelig for utvalget at rettspraksis – både i Norge og i EU – har utviklet seg videre siden Kystlink-

dommen». (62 års saken)

Det er tydelig at de prøver å rettferdiggjøre seg selv med å ta vår sak inn i sin tankegang, men å nevne det store arbeidet FFFS har gjort før staten så seg nødt til å lage en ny lov, det lar de være. Hadde det vært NSF som hadde klaget og vært årsaken til at det ble nødvendig å gjennomgå Sjømannsloven, hadde det vært på alle landets førstesider umiddelbart.

Under kan man lese noe av hva NR skrev på sine sider 02.11.12.

FORSLAG TIL NY SKIPSARBEIDSLOV

Et offentlig utvalg overrakte i dag Nærings- og handelsminister Trond Giske et forslag til ny Skipsarbeidslov (NOU 2012:18 Rett om bord). Loven skal erstatte dagens Sjømannslov fra 1975 og innstillingen sendes nå ut på høring. - Vi vil få en mer moderne og oversiktlig lov, sier advokat Viggo Bondi som representerte Norges Rederiforbund i utvalget.

- Jeg er svært tilfreds med utvalgets arbeid og synes forslaget er spennende. Vi trenger flere kompetente sjøfolk på norske skip. Da må vi også sørge for å ha en moderne lovgivning som gjør at yrket fortsatt er attraktivt, sier statsråd Trond Giske.

Kort om utredningens innhold: Ny terminologi: Av hensyn til en kjønnsnøytral lovgivning foreslås uttrykket "sjømann" erstattet med "arbeidstaker" og at den nye loven heter "skipsarbeidsloven" (og ikke lenger sjømannsloven). Nåværende lov har bl.a. den kuriositet at den inneholder permisjonsregler for "gravid sjømann".

- For NIS-skip

foreslås videreføring av dagens unntak.

- *Flertallet går inn for en videreføring av dagens regel om at det ikke er rett til fratredelse ved piratfare.*

Heving av aldersgrensen for sjøfolk fra 62 til 70 år.

En styrking av stillingsvernet for sjøfolk som i stor grad harmoniserer med de som gjelder for arbeidstakere på land gjennom arbeidsmiljøloven.

Innstillingen til utvalget sendes nå på høring. Nærings- og handelsdepartementet tar sikte på å fremlegge et lovtkast for Stortinget våren 2013.

[http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$All\)/D1F030DF2C486B-07C1257AA900570364](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($All)/D1F030DF2C486B-07C1257AA900570364)





DIESELDYR.NO



MARITIM CONSULTANTS AS

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.
Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet **Bio Protect 2** til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. **Bio Protect 2** gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvtest som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.



I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til å forebygge 80 millioner liter diesel mot dieseldyr

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as



Store Bloksen sett mot øst ved lavvann. Sleipners baug traff trolig grunnen til høyre på bildet rakt på fra øst, men unngikk varden. Prammen i bakgrunnen må antas å ligge på den rette kursen nordover. Foto: Sleipner-rapporten.

Store Bloksens hemmelighet

En hemmelighet ligger skjult på havets bunn ved skjæret Store Bloksen i Bømlafjorden.

AV JOHN NIKOLAI OMARK

Da hurtigbåten Sleipner grunnstøtte på Store Bloksen ved lavvann 26. november 1999, ble stort sett hele skroget revet av båten, sammen med styrbord hovedmotor, som i tillegg også ble revet løs fra fundamentet og gikk også til bunns. Den ble funnet av dykkere på østsiden av skjæret.

Etter grunnstøtingen ble det nedsatt en undersøkelseskommissjon, Sleipner-kommissjonen, (kommissjonen), hvis oppgave det var å finne årsaken til ulykken. Etter et års arbeid – til en kostnad av 19 millioner kroner – la kommissjonen frem en omfattende rapport, Sleipner-rapporten (rapporten), som inneholder mengder med opplysninger om administrative, kronologiske og lovmessige/forskriftmessige forhold, men uten å være i stand til å bevise noe som helst mht. kursavviket, og hvorfor båten sank en halv time etter grunnstøtingen, med den følge at 16 mennesker omkom. Uten at disse to hendelsesforløp er klarlagt finnes det intet grunnlag for plassering av skyld.

I rapporten finnes en del høyst uprofesjonelle hypoteser, tydeligvis først og fremst for å rette mistanke mot kapteinen i skyldspørsmålet, hvilket kommissjonen lyktes med i den grad at kapteinen i Gulating lagmannsrett ble dømt til seks måneders betinget fengsel som skyldig til ulykken – uten at det ble fremlagt et eneste bevis imot ham. Men det kunne gått enda verre hvis politiet hadde fått det som de ville. Da ville kapteinen ikke blitt anklaget for ”bare” ”å uaktsomt ha forvoldt sjøskade”, men for drap på 16 mennesker – som var politiets innstilling, og det med politimester Einar Drægebøes underskrift. – Den samme Drægebø som var medlem i Sleipner-kommissjonen. Om dette ikke var arrangert for å

felle kapteinen, så har myndighetene sannelig gjort sitt beste for at det skal se slik ut. Dermed ikke sagt at drapsanklagen var feil. Det som var feil, var at anklagen var rettet mot feil hold.

Det vil føre for langt å belyse kursavviket og årsaken til grunnstøtingen her. Derimot kan årsaken til at båten gikk ned så fort kort forklares og bevises: Ved grunnstøtingen ble som nevnt ikke bare styrbord motor revet av, men også hele skroget (på begge pongtongene). Dette må så vel kommisjonen som rederiet og ellers alle som arbeidet med leting, heving og opplagring av vraket, vært klar over.

Båtens styrbord motor ble funnet nær Store Bloksen, og altså måtte det blitt foretatt dykkerundersøkelser der. Men merkelig nok sies det ingen ting i rapporten om andre vrakfunn på bunnen rundt Store Bloksen. Hele skroget, med unntak for det utvendige skroget på

babord pongtong, ble knust i småbiter ved grunnstøtingen, hvilket vil si at havbunnen i hele det aktuelle området, fra østsiden og rundt til syd-sydvestlige siden av Store Bloksen, må være dekket av vrakdelene. Babord skrog på babord pongtong ble revet løs og sank som om det var «åpnet som av en svær boksåpner, slik at langskipsspantene kunne sees i flaket», som to av besetningen forklarer for kommisjonen, og skroget kunne ha drevet noe lenger nord før det traff bunnen, som resten av vraket gjorde.

Her er det imidlertid intet behov for spekulasjoner. Vrakdelene etter Sleipner ved Store Bloksen er for mange år siden funnet og dokumentert med videoopptak fra miniubåt, som på oppdrag for ingeniør Alf H Brekke, undersøkte hele området, men dette er fremdeles ukjent for offentligheten.

På grunn av kommisjonens manglende evne til å forstå kursavviket, kunne

kommisjonen verken påvise hvilken kurs båten hadde ved grunnstøtingen, eller hvor den støtte på skjæret. Alt peker imidlertid på at båten hadde en kurs omtrent vinkelrett (90 grader) på den rette kursen, og at den støtte på Store Bloksens østre side, der skjæret har en grunne i nivå med havflaten ved lavvann. Det var denne bergformasjonen som rev skroget av båten idet båten skled opp på skjæret og ble liggende syd for varden til den skled av og gikk ned.

Det er blitt gjort gjentatte forsøk i en periode på et titall år, av både Brekke og undertegnede, på å få offentlig oppmerksomhet omkring vrakdelene ved Store Bloksen, men hittil uten hell. Verken myndigheter eller media har vært interessert, og det kan få en til å undres over om denne mangelen på interesse, eller hang til hemmelighold – både hos myndigheter og media – skyldes bare likegyldighet, eller om det også kan være snakk om korruperte aktører?



Foto: BW GAS

Berge Everett

Regjeringen fortsetter sin «Stø kurs» politikk, men er det nok?



Illfoto: Pål Are Lilleheim / Kystverket

Da statsbudsjettet ble lagt frem var det ikke mange store nyheter å hente for den maritimt interesserte, regjeringen vil bare ture frem som før.

Om man ikke er mer på hugget på vegne av norsk maritim næring enn det staten ser ut til å være med dette budsjettet, har vi ikke mye å glede oss over. Maritimt Forum, hvor de tre andre sjømannsforbundene sammen med ca. 700 andre bedrifter, banker og institusjoner er medlemmer, mener at neste års budsjett er bra. Det eneste de ville endret på var nettolønnsordningen. Velkommen etter sier vi.

FFFS har arbeidet for at hele den maritime klyngen, fra ferger til NIS- flåten skal

få nettolønn, vi snakker selvsagt om at bare de med norsk bosteds adresse skal være inkludert. Samtidig mener vi, som Maritimt Forum, at beløpet må indeksreguleres, ellers blir det bare en vits. Om regjeringen virkelig mener at vi skal ha en norsk handelsflåte med vel utdannede norske sjøfolk, må de følge med i tiden, og ikke bare holde fine festtaler.

Det er gledeleg at Statsbudsjettet 2013 held fram med ein stø kurs i den maritime politikken. Det er konstituert dagleg leder Arnfinn Ingjerd i Maritimt Forum som seier dette i en kommentar.

I stedet for å fjerne momsavgiftene på brennstoff for utenlandske skip på kysten, burde det vært omvendt. Norske redere burte fått det litt lettere, men det stopper lovverket. Om Norge virkelig mener at vi skal ha en skipsfart i

fremtiden, må vi se på lovverket. Slik det er i dag favoriserer vi utlendingene, og diskvalifiserer våre egne. Det minste vi må kunne få til er like vilkår.

Når regjeringen snakker om mer gods på kjøp, håper vi at de mener mer gods på norske kjøper. Det blir litt merkelig om norske skatter og avgifter skal gå til subsidiering av utenlandske konkurrenter. Når vi snakker om at loven må endres, er det ikke bare skatte og avgiftslovene som må endres. Like viktig er det at kabotasje-reglene endres, eller strammes inn. Når utenlandske redere føler konkurransen bli litt for stor i sitt eget hjemland, er det bare å sette kursen rett nord. Der har staten bestemt at de vil ha mer gods på kjøp, og i tillegg gir de utenlandske redere billigere drivstoff- vel da er scenen satt. Utlendingene blir med andre ord foretrukket frem for egne nasjonale selskaper.

Vi hadde faktisk trodd at i et valgår ville de tre regjeringspartiene vært mer aggressive overfor alle næringer med et- «her skal dere få se hvem som vet å styre landet mot enda større oppgangstider» opplegg. Men nei ikke engang de to «under streken partiene» tør å være pådrivere. Det er mindre forståelig, de har jo ingenting å tape allikevel. Når det Gjelder SV, er det vel ikke så rart, de har aldri vært glade i norske redere, men de ønsker at sjøfolk skal stemme på dem, forstå det dem som vil.

Kystavgiften beregnes på bakgrunn av fartøyenes bruttotonnasje (BT). Fartøy i utenriks fart kan betale avgift pr enkeltseiling, som årsavgift eller som sesongavgift. Ved innseiling og utseiling betales kr 0,08 pr. BT med mindre årsavgift eller sesongavgift er betalt. Mellom innseiling og utseiling kan fartøyet ha anløp av en eller flere norske havner. Fartøy i innenriks fart kan kun velge mellom årsavgift og sesongavgift. Årsavgiften er kr 5,25 pr. BT, gjelder for hele året, betales med 1/4 pr kvartal og tilsvarer kystavgiften for 33 anløp. Sesongavgiften er kr 1,48 pr. BT, og gjelder for 3 måneder (kvarvalsvis kalendermåneder). Alle oppgitte satser er for 2012. Kystavgiften ble redusert med 52,9 prosent fra 2011 til 2012.

<http://www.kystverket.no/Maritime-tjenester/Avgifter1/Kystavgift/>
At man i valgåret har dristet seg, etter mange års påtrykk fra næringen, til å fjerne Kystavgiften er et skritt i riktig retning, men det er så alt for lite. Den

nylig pålagte Losavgiften er ikke bare stor den er drepende, spesielt for alle som driver med ferge/hurtigbåt drift, som stadig vekk må gå andre steder, enn der konsesjonen gir dem fritak. Om for eksempel et hurtigbåt rederi får en forespørsel om å ta en gruppe turister fra et sted til et annet, utenfor vanlig rute slår losavgiften inn, og det er ikke småpenger man snakker om. Mer enn en halv milliard kroner soper staten inn på en fullstendig feilplassert avgift i året, om man har Farledsbevis og er godt kjent i den leia man ferdes i, vet man hva man gjør. Man trenger hverken los eller å betale for en.

Losavgiften innkreves i medhold av forskrift av 23. desember 1994 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr (losgebyrer). Inntekten fra avgiftene er i 2012 budsjettet til NOK 668841 000,-.

Losavgiftene ble økt med 1,8 % fra 2011 til 2012. Losavgiftene skal dekke alle lostjenestens kostnader. Disse omfatter den operative og administrative drift, samt anskaffelser av nye losbåter.

– Det gir næringa føreseielege vilkår, men vi er bekymra for utviklinga i den maritime kompetansen. Over tid har konkurransevilkåra for norske sjøfolk blitt dårlegare samanlikna med andre sjøfolk i EU/EØS-området. Denne utviklinga vil fortsette i 2013, seier Ingjerd.

Maritimt Forum er generelt positiv til regjeringas maritime politikk som blir

attspegla i forslaget til Statsbudsjett. Fjerninga av kystavgifta sparer næringa for 125 millionar kroner og vil bidra til å få meir gods over frå veg til sjø. Auka garantirammer til GIEK er eit viktig bidrag for å sikre næringa tilgang til finansiering.

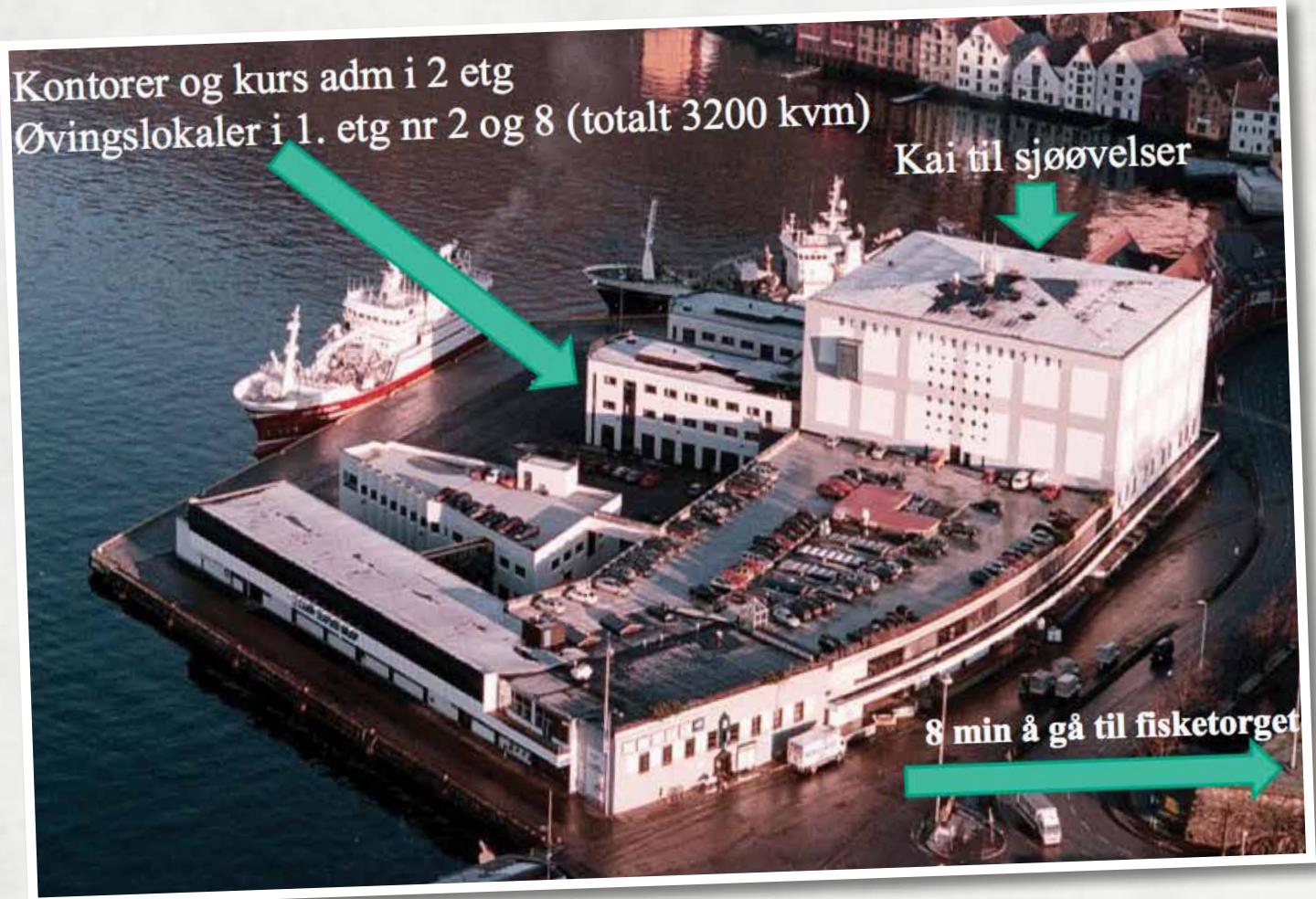
I regjeringas forslag til Statsbudsjett for 2013 blir det heller ikkje denne gongen regulert for sjøfolkenes refusjonsordning for generell lønnsutvikling eller pris- og inflasjonsvekst. Det statiske taket regjeringa innførte i 2008 ligg fast.

– Det betyr i realiteten at den norske ordninga kvart år svekker konkurransekrafta si, og at kostnadene ved å satse på nasjonal kompetanse blir stadig høgare enn for andre i EU/EØS-området. Like konkurransevilkår er ein føresetnad for at norsk maritim næring med 100 000 arbeidsplassar skal kunne vere ein viktig verdiskapar i det norske samfunn, seier Ingjerd.

– Skal vi behalde norske sjøfolk i næringa, må vi ha ei refusjonsordning som er konkurransedyktig. Tilgang på praktisk kunnskap frå norske sjøfolk er helt grunnleggjande for maritim næring både på sjø og land, seier han.

<http://www.vikebladet.no/nyhende/article516889.ece>





Din kompetanse- egen og andres trygghet

Norsk Senter for Offshoreutdanning- NOSEFO's avdeling i Bergen, har endelig kommet hjem, og flyttet inn i nye og hypermoderne lokaler på 3200 kvadratmeter på Bontelabo (like ved festningen) midt i hjerte av Bergen.

Om det er sommer eller vinter, sol eller typisk Bergensvær, spiller ingen rolle, inne er det alltid skolevær. Vil man ha helt realistiske MOB båt øvelser for eksempel, er det bare ca. tyve meter til kaikanten, hvor båtene blir låret fra. Man er i et virkelig maritimt miljø med supply, cruise og lasteskip liggende rett utenfor vinduene.

Det første man får i hendene ved ankomst, som kursdeltaker er elektronikk, i dette tilfellet en iPad. Inne i klasserommene er det fulgt opp med plenty av det samme. Det er ikke en vanlig tavle, som i andre skolerom som henger på vegg, nei da her er det en enorm skjerm som er koblet opp til en PC og styrt av instruktøren. Her er hvert enkelt tema ferdigsydd og klart for instruktøren å formidle, kritt og svamp er avleggs.

I tillegg til undervisning ved skolen, har man også bygget opp et opplegg for interaktiv trening. Man kan i samarbeid med skolen lage et scena-

rio som passer til det enkelte rederi, og samkjøre realistiske øvelser, der de rederiansatte sitter på sine vante plasser hjemme på rederikontoret og samarbeider om «redningsaksjonen» med NOSEFO i Bergen.

Helikopterevakuering (HUET) har man selvsagt også i innendørs basseng, på samme måte som man har et flåte-trenings basseng. Noe av det viktigste når det gjelder redning til havs er at man også har et vanntilvennings opplegg for dem som ikke føler seg helt hjemme i det våte element. Man blir lært opp til å mestre noe man har et dårlig forhold til.

Her er også stedet for fiskere til å friske opp kunnskapene sine innen havari og førstehjelp. Stedet er for fiskere nesten som å komme hjem. Lokalene har i årtider vært fiskemottak og fryseri, men etter omfattende ombyggingsarbeider står lokalene i dag frem som både lyse, trivelige og imøtekommende.

Norsk Senter for Offshoreutdanning (NOSEFO) er en ideell stiftelse. Stiftelsens formål er å drive opplæring av personell for norsk petroleumsvirksomhet, skipsfart, fiske og landbasert virksomhet. Stiftelsens organisasjon og anlegg kan også nyttes til andre utviklings-, forsknings- og opplæringsformål. I Tananger gjennomføres bore- og trykkontrolloplæring samt modulbasert teknisk fagskole. På Tau og i Bergen er det sikkerhets- og beredskapsopplæring.

Vi gjennomfører jevnlig en rekke faste kurs og skreddersyr opplegg for den enkelte kunde ved behov. Våre kunder favner bredt, fra store internasjonale offshorebedrifter til lokale kraftlag og barnehager. Felles for de fleste av våre deltagere er at de arbeider på ansvarsråder som krever godkjent opplæring.

Med vår beliggenhet kan kursene gjennomføres nær kursdeltakernes utreisested.

NOSEFO'S TRENINGSENTRER LEVERER:

- Grunnleggende og repetisjon sikkerhetsopplæring: OLF-STCW-NHO
- Søk & Redning
- 1.hjelp
- Medisinsk behandling
- Hjertestarter
- SKL; skadestedsledelse
- BL; beredskapsledelse
- Samtrening
- Livbåtfører
- MOB
- HLO
- Industrivern
- ISPS
- Krisehåndtering
- Kurs på forespørsel



VIND OG BØLGER



HJELP



FULLSKALA ØVELSE



Leserbrev



Det finnes i dag kun et seriøst fagforbund for sjøfolk!

Jeg ønsker å komme med noen meninger om temaet fagforbund. Hvilken rolle spiller de og hvem ivaretar våre personlige interesser på den beste måten når vi virkelig trenger hjelp i en sak.

Det kan være saker av forskjellige karakterer og det kan selvfølgelig også være flere tolkninger og svar, men det er i grunnen ikke poenget med dette innlegget. Hovedpoenget er hvilket forbund som bryr seg, er positive og i hvert tilfelle tar seg tid til å vurdere om det i det hele tatt er en sak og ta fatt i.

Jeg har nå seilt på båter av forskjellig størrelser og i forskjellige farvann, gått gradene fra dekksgutt og smører, og har i de siste 34 år seilt som overstyrmann og kaptein. Jeg innehar alle sertifikater som navigatør, jeg har vært aktivt medlem i sjømannsorganisasjonene både som underordnet i sjømannsforbundet, senere i Norsk Styrermannsforening nå Norsk Sjøoffisersforbund. Jeg har i en årrekke vært tillitsvalgt, og tatt en rekke tillitsmanns og kompetanse kurs. Jeg har i to perioder vært hovedtillitsvalgt for forbundet.

Jeg har også ved et par anledninger meldt meg ut av Norsk Sjøoffisersforbund i protest på grunn av saker jeg mente forbundet burde engasjert seg i, men som de ikke mente var viktige nok for dem å ta fatt i. Jeg var også tidligere en periode medlem av FFFS, men ble lokket med fine løfter av NSF til å returnere til dem. Løftene fra dem var store ved innmeldingen, men de ble glemt så fort medlemskapet ble registrert og giroen betalt. I den tiden jeg var tillitsvalgt og kanskje spesielt hovedtillitsvalgt, var jeg veldig aktiv i mitt arbeid for medlemmene, jeg var stadig på telefon og mail med rådgiverne i forbundet sentralt. Jeg prøvde å gjøre jobben som tillitsvalgt på en slik måte at alle medlemmenes personlige saker ble behandlet på en likeverdig måte, og jeg lovet alltid og komme med en tilbakemelding. Om tilbakemeldingen ikke alltid var slik vedkommende hadde ønsket seg var det lite jeg kunne gjøre noe med, men viljen til å belyse, sjekke og finne et svar, var alltid til stede og tilbakemelding ble alltid gitt.

På de månedlige møtene som vi hovedtillitsvalgte hadde med det rederiet, jeg da var ansatt i, fikk vi gjennomslag for mange av sakene som ble tatt opp og belyst. Andre mer sammensatte saker, eller saker som ikke ble



løst på lokalt plan og som av den grunn måtte løftes opp på sentralt nivå, var i 90 % av tilfellene nytteløs bruk av energi.

Som hovedtillitsvalgt ble jeg gang på gang forsøkt opplært til å ha en holdning til saker som f.eks. «man flytter ikke fjell på en dag mr.» dette var holdninger som jeg var lite begeistret for, og sterkt uenig i. Det er riktig nok sant at man flytter ikke fjell på en dag, men man flytter ikke fjell i det hele tatt, dersom man ikke gjør noe med det.

Derfor, sjøfolk er det nå på tide å få øynene opp for hvilke forbund som virkelig bryr seg om enkeltmedlemmets ve og vel. Hvilket forbund som jobber dag og natt for at vi skal ha en trygg og god arbeidsplass og, som tar tak i sakene på forespørsel, på et så tidlig tidspunkt at det kanskje ikke utvikler seg til å bli noen stor sak, noe som i verste fall kan medføre store belastninger for medlemmet.

Undertegnede har selv opplevd og følt på kroppen hva det vil si, å få hjelp i en presset situasjon, og fått en visshet for at FFFS ikke bare er ute etter kontingentkronene hver måned. De utviser en utrolig stor medmenneskelig side i alt sitt arbeid, og ikke minst sitter de inne med en proffesjonalitet og sjørelatert kompetanse/erfaring de andre forbund bare kan se langt etter.

Det å ha et verv som tillitsvalgt/hovedtillitsvalgt til sjøs er ikke enkelt for de som tar sitt verv seriøst. Holdningen hos forbundene sentralt til å bakke opp og ta vare på de tillitsvalgtes arbeid og vern nedover i rekkene, er totalt fraværende. Holdningene fra forbundene sin side har forverret seg kraftig de siste 15 - 20 årene, vi er faktisk i ferd med å bygge ned hele interessen blant dyktige sjøfolk, som vil ivareta og er stolte av sin jobb til sjøs. Folk som før kunne tenke seg til å ta slike oppgaver, tør rett og slett ikke i frykt for å bli tilsidesatt med hensyn til opprykk og karriere i sitt eget rederi. Det er flere eksempler på at vi i dag har tillitsvalgte innenfor sjøfarten som selv ikke er medlemmer av noe forbund. Det viser vel at for den typen tillitsvalgte er det viktigere og «smøre seg selv og sin posisjon» mer enn å være en god tillitsvalgt for kollegaer om bord. FFFS har skjønt poenget her helt fra forbundets oppstart, de har tatt sitt standpunkt, og lagt sin strategi for fremtiden, de ønsker å være gode støttespillere for sine medlemmer og tillitsvalgte, og gir blaffen i å «spise kirsebær med de store».

Til slutt vil jeg minne de tillitsvalgte om viktigheten av, og hele tiden være oppmerksom på, at rederne ikke tar over styringen, og nærmest kjøper de tillitsvalgte for utelukkende å fronte rederiets interesser. Det er mange eksempler på dette opp gjennom årenes løp. Er man en god tillitsvalgt, ja da jobber man for den faggruppen og den medlemsmassen som har gitt den tillitsvalgte mandat og tillit til et slikt verv. Dersom man bare ønsker å ta vare på seg selv og egne interesser, ja da er man etter min mening en dårlig representant for medlemmene, men selvfølgelig en kjempe attraktiv person for rederiene.

En dyktig tillitsvalgt må kunne balansere mellom det være en god tillitsvalgt og en ærlig resurs for sitt rederi, i arbeidet for å tilrettelegge og skape en god og trygg arbeidsplass. Det er blant annet filosofien til FFFS. Derfor blir min oppfordring til alle seilende sjøfolk av alle kategorier, gi dere selv en god julepresang dette året,

MELD DERE INN I FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK!

Med hilsen Alf Hatleskog



Er LO en mafi aorganisasjon?

Det har i den senere tid vært mye diskusjon angående Statsråd Giske, og hans samrøre med sine LO kamerater.

Det jeg sikter til er at Giske plasserte sin venn Lo- leder Roar Flåten inn i statlige styrever. Jeg har selv jobbet på samme avdeling, som Roar Flåten ved Kongsberg Våpenfabrikk på Kongsberg fra 1977 til 1980.

Jeg jobbet på flymotor avdelingen ved F-16 prosjektet, der Roar Flåten var hovedtillitsmann. Jeg så ikke at han gjorde ett eneste dagsverk mens jeg jobbet på denne avdelingen.

Jeg ble advart fra min formann på avdelingen, om ikke å komme i konflikt med fagbevegelsen på bedriften. Slik jeg forstod det, var det fagbevegelsen med LO, som styrte hele bedriften, og det var dem som bestemte hvem som fikk lov til å jobbe der. Personlig tok jeg fagbrev på Kongsberg Våpenfabrikk som maskinarbeider. Vi hadde gode ordninger for lærlinger med lønn og gratis middag. I helgene spiste vi middag på Saga hotell i Kongsberg.

Lærekontrakten min var på 14 måneder, vi tok fagbrev etter 12 mnd. læretid, men vi måtte jobbe de to siste måneder på lærling lønn i produksjonen, den tiden var jeg utplassert på kanon avdelingen ved en NC styrt (hullkort styrt- red.anm.) fresemaskin. Der ble det arbeidet på akkord, men jeg ble fort kritisert fordi jeg jobbet for raskt og ødela akkorden deres. Jeg kunne ikke forstå at jeg kunne jobbe noe saktere.

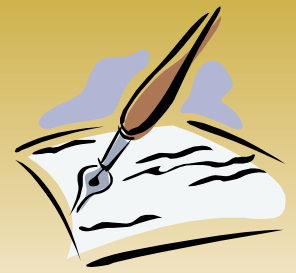
Senere fikk jeg vite at det jobbet tre skift med akkordlønnsavtale, men nattskiftet lå bare og sov mesteparten av natten, dette var i forståelse med tillitsmennene og fagbevegelsene ved bedriften, noen år senere var Kongsberg Våpenfabrikk A/S konkurs.

Jeg mener årsaken var metodene som fagbevegelsen og tillitsmennene styrte bedriften på, hvor ledelsen hadde lite de skulle ha sagt. På flymotor avdelingen der jeg senere ble plassert, kunne en av tillitsmennene ta seg fri og gå på skitur i arbeidstiden, med full betaling, uten at det fikk noen konsekvenser for vedkommende. .

Mvh. Helge Auflem.



Leserbrev



Er den norske sjømann snart bare historie?

Som norsk sjømann med mange års erfaring fra trålere og supplybåter, må jeg si meg grundig lei av å se på den ukulturen som utflagging blant norske rederier må sies å være. Jeg finner det også bekymringsverdig at Statoil nå endrer praksis, og begynner å tillate bruk av fartøy med utenlandsk mannskap på norsk sokkel, der det tidligere var vanlig å sette krav til at besetningen skulle være norsk, eller i hvert fall underlagt norske regler og lønnsforhold.

Hvor er regjeringen i dette spørsmålet? Er de i det hele tatt interessert i hvordan norske arbeidsplasser forvaltes? Det snakkes fint om tiltak mot dumping, og at alle skal ha anstendige arbeids- og lønnsforhold, men hva med de norske sjøfolkene, har ikke de rett på å bli sett?

For fartøy i arbeid andre steder i verden, settes det krav til nasjonalitet om bord, eksempelvis har Australia krav om at 90 % av besetningen skal være australiere når fartøyet skal utføre oppdrag utover 3 måneders varighet, Brasil har tilsvarende krav om minst 66 %. Lønnsforholdene vil naturlig nok følge det enkelte lands bestemmelser. I Norge er det knapt nok krav i det hele tatt, selv for båter som kun går langs kysten innenlands.

Det må være mulig å rette opp i dette snarest, og med enkle midler. Norge ønsker jo å være best i alt, og her har vi et utmerket område med stort forbedringspotensial, hvor enhver forbedring vil være svært merkbar.

Som gammel sjøfartsnasjon med lange tradisjoner bør vi prioritere å skape grunnlag for å beholde en stabil og levedyktig sjøfartsnæring i Norge. Videre må vi skape muligheter og arbeidsforhold som bygger opp interesse og motivasjon for nyrekruttering, i motsetning til dagens situasjon hvor en helst bør ha flere utdannelser for å sikre seg arbeid i de periodene det er dårlig med arbeid for norske sjømenn.

Så min oppfordring er: **Norske forhold og norsk lønn på Norsk sokkel—Nå!**

Mvh R.M

Medlem av Sjøoff.Forbund :

Kent Baregg
9386 Senjahopen
kentbaregg@gmail.com

5 viktige saker som alle våre/følgende forbund fortløpende bør vurdere ::

Det norske maskinist forbundet : post@dnmf.no
Norsk Sjømannsforbund : firmapost@sjomannsforbundet.no
Norsk Sjøoffisersforbund NSFO : oslo@sjoooff.no
FFFS : info@fffs.no

Sak 01 HIGH RISK AREA

Mange av oss sjøfolk jobber i utenriksfart og seiler periodevis eller oftere i Red Sea, Gulf of Aden, Arabian Sea og i andre piratområder, herunder områder som er definert som High Risk Area. I shipping og ellers i vårt norske og internasjonale samfunn er det ofte slik at arbeidsområder/-oppdrag som innbefatter "High Risk Area" er et ikke ønsket område, da det medfører en uønsket høy risiko, først og fremst for skipets besetning, samt skip og last.

Pr november 2012 har ikke den norske sjømann krav på ekstra betalt i High Risk Area/-med forbeholdt om endringer/-eller at man kvalifiserer til krigstillegg/-hvilket er veldig vanskelig å oppnå. Undertegnede har merket seg at dette er en vanskelig sak, men risiko zone High Risk Area er så graverende at om det ikke kvalifiserer til krigstillegg, skal det være % tillegg som inntreffer, gjerne forskjellige graderinger før krigstillegg inntreffer.

Slik det praktiseres i dag med seiliende personale, herunder spesielt sjøfolk i utenriksfart under NIS flagg, gjerne i Indian Ocean/-Gulf of Aden, er det forhold som må belyses og bli sett på, da seiling i High Risk Area medfører økt risiko for liv og helse, altså i utgangspunktet et "no go area", med andre ord et ikke ønsket arbeidsområde pga økt fare for bla liv og helse, skipets sikkerhet.

Dagens forutsetninger for å kunne oppnå krigstillegg/-som egentlig burde være standard i High Risk Area med pirater er meget vanskelig og oppnå med dagens krav, selv om man befinner seg i High Risk Area og blir skutt på, kvalifiserer ikke dette uten videre til noe krigstillegg. Derfor er det på høy tid å legge forholdene til rette slik at alle sjømenn skal kunne få en rettsmessig kompensasjon.

Det sies at grunnen at noen av oss norske sjøfolk har noen dager ekstra betalt i High Risk Area/-herunder Gulf of Aden, er ikke fordi vårt forbund i norge har lagt forholdene til rette, men bla pga at regjeringen på "Phillipines" har bestemt at skip med besetning fra "Phillipines" skal ha et tillegg i slike områder, deretter valgte rederiene selv, av egen fri vilje å betale noen dager ekstra også til sine norske sjøfolk.

Derfor bør følgende forslag vurderes:

Forslag 01 :

For de sjøfolk som seiler i grensezone som i kartet er dokumentert og markert som High Risk Area, eksempelvis Gulf of Aden, Arabian Sea, Indian Ocean skal alltid ha et minimumstillegg på 50% for all den tid skipet oppholder seg i "grensesonen" til High Risk Area.

Forslag 2:

For de sjøfolk som seiler i zoner som i kartet er dokumentert og markert som high risk area, eksempelvis Gulf of Aden, Arabian Sea, Indian Ocean skal alltid ha et minimumstillegg på 100% for all den tid de seiler i High Risk Area..

Forslaa 3:

For de sjøfolk som seiler i zoner som i kartet er dokumentert og markert som high risk area, eksempelvis Gulf of Aden, Arabian Sea, Indian Ocean med soldater skal alltid ha et minimumstillegg på 150% for all den tid de seiler i High Risk Area.

Forslag 4:

Herunder gjelder krigstillegg, når kravene oppfylles.

Forslag 5:

Nye forsikringsordninger bør tilrettelegges og vurderes for skipets besetning, da det har vært lite fokus på hvordan arbeid i High Risk Area/-krigsområder over lengre tid kan berøre hver enkelt sjømann/-også i ettertid. Det bør også vurderes om dagens forsikringer er tilfredsstillende for våre sjøfolk, både i og utenfor High Risk Area/-krigsområder. Alle forsikringer kan ha sine begrensinger, det vil derfor være naturlig å revurdere dagens ordninger og evt se på nye og bedre løsninger som ivaretar hver enkelt sjømann.

Generelt:

I våre nye internasjonale oppdaterte sjøkart er bla omtalte sjøområder merket som High Risk Area. High Risk Area er i utgangspunktet et No Go Area/-men som i dag bla kompenseres med soldater ombord, dette er i utgangspunktet ingen løsning som forbundet har kommet med, men som i ettertid har kommet med noe aksept og forståelse. For oss som seiler fra tid til annen i High Risk Area hvor det kan befinne seg pirater, viser all erfaring at pirater i hovedsak unngår skip med bevæpnede vakter.

Samtidig som sjøkartene internasjonalt har Status High Risk Area synes dette å ha mindre betydning når det gjelder lønn og forsikringer for den enkelte sjømann ombord, rett skal være rett, det skal være en mellomting imellom vanlig hyre og krigstillegg, derfor har jeg kommet med nevnte forslag.

Med mindre at sjøoffisersforbundet/-evt våre andre forbund sitter med massiv oppdatert informasjon som kan bekrefte at dagens High Risk Area faktisk ikke er et High Risk Area område, er det på tide at noen våkner opp og tar dagens situasjon på alvor. Dette skal reflekteres i både de ansatte sine forsikringer med rettigheter og den hyre man ellers har om bord.

"Forholdene skal tilrettelegges for våre sjøfolk, ikke glemmes bort. Om ikke liv og helse er avgjørende og viktig, trenger man heller ikke et forbund, så enkelt er det".

Sak 02 SKATTER OG AVGIFTER

Om ikke arbeidsgiver betaler sine sosiale avgifter/-arbeidsgiver avgift så står faktisk hver enkelt sjømann/-arbeidstaker ansvarlig for at disse avgiftene skal innbetales til den norske stat. Da er den enkelte sjømann prisgitt hvert enkelt ligningskontor sin generelle praksis på dette området.

Det er er jo særdeles graverende feil, da den norske sjømann har et internasjonalt arbeidsfelt grunnet sin jobb og har derfor ofte arbeidsgivere fra utlandet og som forholder seg til en annen flaggstat enn norge.

Man kan ikke forvente at rederier med tilhørighet i en annen flaggstat utenfor norske landegrenser skal betale avgifter etter norsk regelverk, de forholder seg til flaggstaten hvor skipet/-herunder Deres flåte er registrert. Derfor blir det fullstendig feil og uholdbart og kreve en sjømann som har vært så heldig å få seg en jobb for avgifter en arbeidsgiver skal betale.

Det bør og skal være 100% gyldig akseptert dokumentasjon hos "offentlige myndigheter" i norge at når hver enkel arbeidstaker/-sjømann oppgir/-bekrefter sin stilling og lønn med lønnslipp og sjøfartsbok med ansettelses kontrakt. Pr idag er hver enkelt arbeidstaker/-sjømann "prisgitt" det enkelte ligningskontor/-skattekontor sin praksis. Dette betyr i praksis at man kan bli dømt i ettertid å betale arbeidsgiveravgift/-sosiale avgifter som man i førstehånd ble fritatt for!

Det er med andre ord ingen lov i dag som beskytter arbeidstaker/-sjømenn mot dette. Her må det komme en lov som beskytter hver enkelt arbeidstaker/-sjømenn. Vi skal legge forholdene til rette for arbeid og skape "gangsyn hvor det i dag er transsyn".

Det er et faktum at mange av oss sjøfolk kanskje aldri vil få jobb i NOR eller NIS skipsregister, men andre utlandske flaggstater. At shipping er internasjonalt og globalt er ikke noe nytt, sier seg selv at det er mere lønnsomt for samfunnet at sjøfolk har en jobb å gå til, tross alt, betale skatt til samfunnet og bidrar, kontra å "gå på sosiale tiltak i det norske velferdsystemet".

Det skal lønne seg å jobbe, man trenger ingen kostbare utredninger for å "unes" om det, eller?

Sak 03 KJEMIKALIETILLEGG

Sikkerhetsutstyr/-prosedyrer er i dag veldig gode på kjemikalieskip, det skjer stadig forandringer og forbedringer for å forebygge bla ulykker/-helsemessige skader. Man tar også "blodprøver" hos sjømannslegen for å forebygge/-stadfeste evt sykdommer/-eksponering av gift i kroppen, dette er et særdeles viktig ledd for å forebygge/-redusere bla helse/-yrkesskader/-andre relaterte sykdommer.

Nå er det en gang slik at ingen skip i kjemikaliefarten er "100% skjermet/-lukket" for "kjemikaliegasser", noe "kjemikaliegass" kan komme/-kommer ut/-fra tid til annen i "vår atmosfære" rundt oss. Dette "kan" igjen over mange år til sjøs på en kjemikalietanker få fatale helsemessige konsekvenser, selv om det går greit i de alle fleste tilfellene.

På et kjemikalieskip er man konstant i faresonen for å kunne være eksponert for en rekke potensielle "helsemessige faremomenter" som ikke alltid like lett lar seg bevise eller dokumentere på papiret. Det er/-kan være skjulte tall om varierte helsemessige lidelser man i utgangspunktet kanskje ikke burde ha, som f.eks nedsatt livskvalitet pga redusert immunforsvar, selv om man er tilsynelatende frisk og jobber, som igjen er vanskelig å dokumentere/-bevise, som kan ha sin opprinnelse fra arbeid på kjemikalieskip.

Nevnte "faremomenter" vedrørende arbeid på kjemikalieskip må også reflekteres i lønnen som et eget tillegg, fordi konsekvensene kan bli "fatale helsemessige", selvsagt i ytterste konsekvens. For å kunne skape en rettmessig balanse for arbeidstaker og de potensielle helsemessige faktorene som er knyttet til et arbeid på kjemikalieskip, bør det være et eget kjemikalie tillegg på minimum 10% av den faste hyren.

"Om dagens hyreavtale inkluderer noen form for risikotillegg, skal dette ikke ha noen effekt på et krav om kjemikalietillegg på minimum 10% av den faste hyren man har i dag". Grunnen er at arbeidstaker skal kunne ha en rettmessig "rimelig gjenpart" av den såkalte potensielle risiko man har blitt utsatt/-utsettes for ved et arbeid på en kjemikalietanker.

I denne sammenheng skal det også settes langt strengere krav til forsikringer med tanke på bla ulykker/-sykdommer for de av oss som jobber på kjemikalieskip, da vi er betydelig mer utsatt i forhold til andre yrkesgrupper på sjøen, dette skal reflekteres i både lønn og forsikring.

Medfører dette at arbeidstaker selv må betale en del av kostnaden for en ekstra forsikring på egen lønnslopp, burde det være mulig å enes om en "splitt/-deling av forsikringskostnaden" imellom arbeidstaker/-arbeidsgiver. Våre forsikringer skal gjenspeile dagens kostnadsnivå i norge og den verden vi lever i, for å således skape den rettmessige trygghet som hver enkelt arbeidstaker/-herunder sjømann "burde ha krav på" med sin familie, trygghet er viktig!

Sak 04 FORBEDRING AV LOSS OF LICENCE/-SJØMANNSPENSJON

Dagens ordning for alle sjøfolk med "Loss of Licence" er meget ufordelaktig og skeivdelt ordning, da den sorterer sjøfolk til "annenrangs borgere", ved å gradere rettigheter etter alder med alt for store forskjeller. Derfor må dagens ordning med "loss of licence" vurderes på nytt og utbedres til å gi alle aldersgrupper mest mulig like rettigheter. Man kan eksempelvis vurdere og tilpasse noen restriksjoner ved visse sykdommer som kompenseres ved å innføre felles helseforsikring som alle betaler på. Da vil man kunne oppnå mindre avvik og en mere rettferdig løsning, enn dagens ordning. Hvor f.eks arbeidstaker fra fylte 40år får en økt forsikringspremie pr år/-gradvis økning til fylte 60år, men man skal ikke miste sine rettigheter.

Antall G som utbetales bør vurderes økt til 16G som skal utbetales uavhengig av alder. Sjøfolk har krav på og bli sett på som en ressurs i samfunnet, men signaleffekten av dagens ordning skaper et uheldig gap av rettigheter, dette er særdeles uheldig når vi vet at mange ønsker å jobbe etter 60år om helsen holder, men kan ved dagens ordning selvsagt pensjonere seg tidligere.

I ytterste konsekvens mister en uføretrygdet sjømann sin sjømannspensjon/-om forholdene ligger til rette, dette er veldig urettferdig da hver enkelt sjømannspensjon skal og burde følge hver enkelt sjømann, eller nærmeste pårørende/-ved evt dødsfall. Staten skal ikke ha både i pose og sekk da dette er midler den enkelte sjømann har bidratt med igjennom et helt yrkesaktivt liv. Om ikke dagens ordning lar seg forandre i noe større utstrekning/-eller på andre måter synes å være vanskelig å gjøre noe med, bør man vurdere bedre forsikringer som skal kunne kompensere en del av dette gapet av urettferdighet, det vil være en begynnelse.

Sak 05 SJØMANNSTRADDRAG

Sjømannstraddraget er et kjærte gode for sjøfolk og Deres familie, da mange oss er borte store deler av vårt yrkesaktive liv. Tiden man er borte fra familie, venner, slekt osv kan aldri kompenseres i kroner og ører, men sjømannstraddraget er et viktig bidrag til å opprettholde en bedre kontakt med familie og venner, som igjen kan være et viktig bidrag til økt trivsel og bedre innsats/-som igjen kan skape bedre tilhørighet på arbeidsplassen, "vinn vinn situasjon for både arbeidsgiver og arbeidstaker".

Hvorfor har fiskere 150' tusen i fradrag pr år og sjøfolk 80' tusen i fradrag pr år/-med forbehold om evt endringer?

Derfor bør sjømannstraddraget økes de neste 10 årene med minimum 10% hvert år de 5 første årene og 5% hvert år, de påfølgende 5 siste årene, dette bør være et minimumskrav.

"Da undertegnede er av den oppfatning at saken er av en slik karakter og viktighet, er den sendt til alle/- flere forbund for sjøfolk".

Takker for Deres oppmerksomhet,

Mvh

Kent Baregg

*FFFS ønsker alle
sine lesere en riktig*

*God Jul og et
Godt nytt år*





Illfoto fffs

Cruise industrien - en industri å være stolte av?

Dette er et innlegg i debatten om moral, og etiske spilleregler for sjøfolk.

I perioden 10-19 november hadde jeg endelig, sammen med min kone, tid til å avvikle noen dagers ferie. Den var nøye planlagt og bestilt god tid i forveien.

Reisen gikk til cruisetrafikkens Mekka-Miami. Vi skulle gå om bord i verdens største cruise skip «Allure of the seas»-

et enormt og imponerende syn i alle henseender.

I følge den norske kapteinen Tommy Ny-sæter er skipet nesten 400 meter langt, 60 meter bredt og hele 17 etasjer høyt. Høyere enn Bergen rådhus, det høyeste bygget i byen.

Det tok flere dager og utforske vidunderet med alt det hadde å by på. Det var barer, restauranter med utelukkende fler stjernes mat, puber, kabareter med stjernespekket besetning, isshow, fem etasjes høye klatrevegger og mye, mye

mer. Man vasset i luksus og livet var herlig. Logistikken var fantastisk, selv om vi var ca. 6000 passasjerer om bord som alle skulle bespises, var det ikke køer noen steder.

Besetningen var en samling av smilende og oppmerksomme mennesker fra 72 nasjoner, som gjorde sitt beste for at ferien skulle bli et minne for livet. Det ble det, men ikke bare på grunn av all luksusen, men kanskje mer på tross av.

Under en spasertur i «Central park» skipets grønne lunge satte vi oss ned på

en, av flere serveringssteder, for å nyte noe leskende. Siden jeg er den jeg er, kom jeg i samtale med en av mannskapet, som på forespørsel, noe nølende og synlig nevøs kunne fortelle at de fleste smilene vi så blant de ansatte var glede-sløse smil. De var beordret til å virke glade og fornøyde, for ikke å miste jobben. Siden ble det flere spørsmål, mange flere spørsmål.

I dag sitter jeg med kontrakter og fortellinger som minner ganske sterkt om trafficking- moderne slavehandel. En av dem jeg snakket med kunne fortelle at han startet seks måneders turen sin med to tusen dollars i gjeld til rederiet, for reisen ombord. Man mønstrer på for seks måneder, deretter har man tre måneders «ferie» og gratis hjemreise. Dette er en sannhet som har lite med virkeligheten å gjøre. Man er ikke på ferie, man har heller ingen tilknytning til rederiet i denne perioden. Man er med andre ord avmønstret og arbeidsløs. Har man smilt og fått topp score på evalueringen fra passasjerene for sin innsats i arbeidsperioden, har man derimot store muligheter til å få jobb igjen.

Like før turen, for vårt vedkommende var over, får vi et evalueringsskjema hvor vi blir bedt/pålagt om at vi skal evaluere kelnerne, lugarpersonale og andre av de ansatte som hadde hatt med oss å gjøre. Vi spurte derfor en av dem det gjaldt om hvorfor dette var nødvendig. Svaret vi fikk skremte oss, dette trodde vi ikke kunne være sant. Derfor sjekket jeg med flere for å høre deres forklaring.

Svarene var entydige, og det var sant.

Skjemaet var oppdelt i en rekke karakterer fra slett via god til eksellent. Fikk man mindre score enn eksellent var det langt fra sikkert at man fikk komme om bord igjen etter endt «ferie». Man fikk i alle fall ikke den «innbringende» jobben man hadde tilbake. De risikerte å få en av de bortgjemte jobbene, slike som dem i vaskeriet, bysse og oppvaskhjelpere hadde, arbeidere som ikke var i kontakt med passasjerene og fikk minimalt med tips, ble mest sannsynlig deres neste jobb.

Når man ser på hva rederiet garanterer for i hyre er det så skammelig lavt at ledelsen, med sine lønninger og flotte hjem, burde vært uthengt i alle verdens aviser.

Som eksempelet under viser garanterer rederiet for (om jeg har forstått det rett) for 675 dollar (ca. 3800 kr.), inkludert overtid og feriepengene i måneden. Derfor er det tvingende nødvendig å få topp score på evalueringsskjemaet, da kan man spe på hyren med tips og gaver fra passasjerene. Heldigvis er rederiet så storsinnet at de vil be sine gjester om almisser til sine ansatte.

De fraskriver seg selvsagt sitt eget ansvar.

Hva ansvar angår fraskriver rederiet seg så å si alt, i stedet viser de til at om det skulle oppstå en rettstvist, er rett vernting enten Miami eller Oslo. Dette viser også at eierinteressene i stor grad er norske. Dette står også i de kontraktene vi har i vår besittelse.

Any arbitration shall take place in Miami, Florida, Oslo, Norway, or in any location agreed by the owners/Company and the Union or the representative of the Seafarers

Under er et utdrag av en kontrakt (vi har flere) som må signeres av de ansatte.

Monthly Total guaranteed Pay including Guaranteed Overtime and Vacation Pay: \$ 675

portion of the Monthly Guranteed Paid by The Company: \$ 25

Hourly Overtime rate: \$ 2,80

CBA Daily Sick Wage Rate: \$ 10,75

*Other than the \$25, 00 per month of the Monthly Total Guaranteed Pay including Overtime and Vacation Pay Which shall be paid by the company, the Monthly Total Guaranteed pay including Guaranteed Overtime and Vacation Pay is made up of gratuities and service fees provided by passengers. The Company will recommend that the passengers pay **gratuities or will assess fee upon passengers***

In recognition that other employees often assist in the performance of services, any gratuities/service fees paid to the employee by passengers, or collected by the company from the passengers, shall be shared with such other employees who assist with the service. The company shall determine the gratuity sharing guidelines at its sole discretion. Gratuity/

service fee sharing will be published and available to the employees in the HR Center. The company shall also set guidelines for the timing of gratuity/service fee payments to employees at its sole discretion. These guidelines will also be available for review upon request in the HR Center.

(Annet enn \$ 25.00 pr. måned av den garanterte månedlige lønn, inklusive garantert overtidsbetaling og feriepengene som betales av firmaet, den garanterte overtidsbetalingen og feriepengene er takknemlighet i form av tips, gitt av passasjerene, eller samlet inn av firmaet fra passasjerene, som skal bli delt mellom de ansatte som assisterer til service for passasjerene. Firmaet skal bestemme graden av fordeling basert på deres vurdering. (Vi fikk fortalt at dette ikke alltid ble utbetalt til de som skulle ha det. I hvile lommer havnet pengene da? Red anm.)

Firmaet vil anbefale at passasjerene betaler tips av takknemlighet ellers vil de pålegge passasjerene å betale dette som avgift.

Tipsdelingen vil bli bekjentgjort og gjort tilgjengelig av HR senteret.

Firmaet skal også sette retningslinjer for tidspunktet av utbetaling av tips til de ansatte etter firmaets egen vurdering. Disse retningslinjene vil også bli tilgjengelig ved forespørsel på HR senteret. (Red oversettelse)

På spørsmål om de er organisert, ser de på meg som om de ikke forstår hva jeg spør om. «Vi har ikke lov til å organisere oss», blir det svart «men vi blir «ivaretatt av NSU». Og hvem er NSU? Spør vi. «Norwegian Seamen's union» er svaret. Så forteller vedkommende om en episode for ca. to år siden. Da var en representant for NSU med på cruise, og de tok opp et problem de hadde. «Det skal vi se på» var svaret. Året etter var samme person om bord på et nytt cruise, og svaret denne gang på det samme spørsmålet var «sorry, there is nothing we can do». Da har man ikke mye igjen for å være representert av et forbund.

Med kontrakter, langt under det som ITF og FN setter til minstemål av hyrer, skremmes disse stakkars folkene til å holde kjeft, for ikke å miste jobbene sine for alltid. Siden man må mønstre av for

hver gang man skal hjem på «ferie», har rederiet balletak på de ansatte. Har man sagt eller gjort noe som kan tolkes som illojalitet, er man uten arbeid.

Fra en av storeiernes hjemmesider finner vi følgende opplysninger.

Anders Wilhelmsen Gruppen er et Oslobasert shipping og investselskap med en 60 år lang historie bak seg. Over årenes løp har gruppen vært engasjert i oljetankere, bulkskip, frakteskip for biler, cruiseskip og et utvalg av offshorefartøy. Anders Wilhelmsen gruppen er i dag primært et maritimt foretak som opererer innen de følgende forretningssektorene:

Cruisetraffikk

Gruppen sitt store engasjement i crui-

sing er gjennom en 26% stor eierandel i Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL). RCCL styrer to varemerker, Royal Caribbean International og Celebrity Cruises, med en total flåte på nitten fartøy og omtrent 38.000 sengeplasser. Ti skip med en total kapasitet på omtrent 24.000 sengeplasser er under bygging og vil stå ferdig mellom 2001 og 2003. (kanskje på tide med en oppdatering?)

Vi lurer virkelig på om eierne er klar over hvilke forhold deres ansatte lever under. Videre lurer vi på hvordan LO med god samvittighet kan være en del av et slikt regime. NSF er vitterlig et LO forbund. Nå vil også NSOF bli medlem i samme paraplyorganisasjon. Hvordan kan LO som er så opptatt av at ingen skal få lov til å utnytte andre her

hjemme, stillesittende ser på at ingenting blir gjort for de cruise ansatte?

The International Transport Workers' Federation (ITF) is an international trade union federation of transport workers' unions. Any independent trade union with members in the transport industry is eligible for membership of the ITF.

708 unions representing over 4.5 million transport workers in 154 countries are members of the ITF. It is one of several Global Federation Unions allied with the International Trade Union Confederation (ITUC).

<http://www.itfglobal.org/>

Illfoto fffs





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

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

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

Kryssord



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

ORDTAK	RING	VAKT	S	STED	TEOLOG	YRKE		FORK	SPIRE	F	ANDE	KNUSE
I	KLAR								S			
R	E	O	N	F	O	R	K	D	A	U		
J			E	RYPE						VELGER		E
S	T	J	E	S	T	J	E	S	T	J	E	S
L	A	N	D	T	E	R	S	T	J	E	S	T
B	O	L	I	S	T	J	E	S	T	J	E	S
V	E	T	R	M	K	Y	L	A	N	D	T	E
M	U	M	B	A	I	N	A	V	N	S	T	J
G	Y	R	S	K	J	U	L	D	Y	R	S	T
F	O	R	K	F	O	R	K	G	A	N	D	T
B	I	L	O	S	L	O	E	F	G	R	O	V
G	R	O	V	G	A	T	E	S	T	J	E	S

Riktig svar sendes innen 01.03.13 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2012: Siri M. Galaasen, Sæbøvågen – Kjersti G. Johansen, Trysil
 Ståle Johansen, Trysil

NAVN:	
ADRESSE:	

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



Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

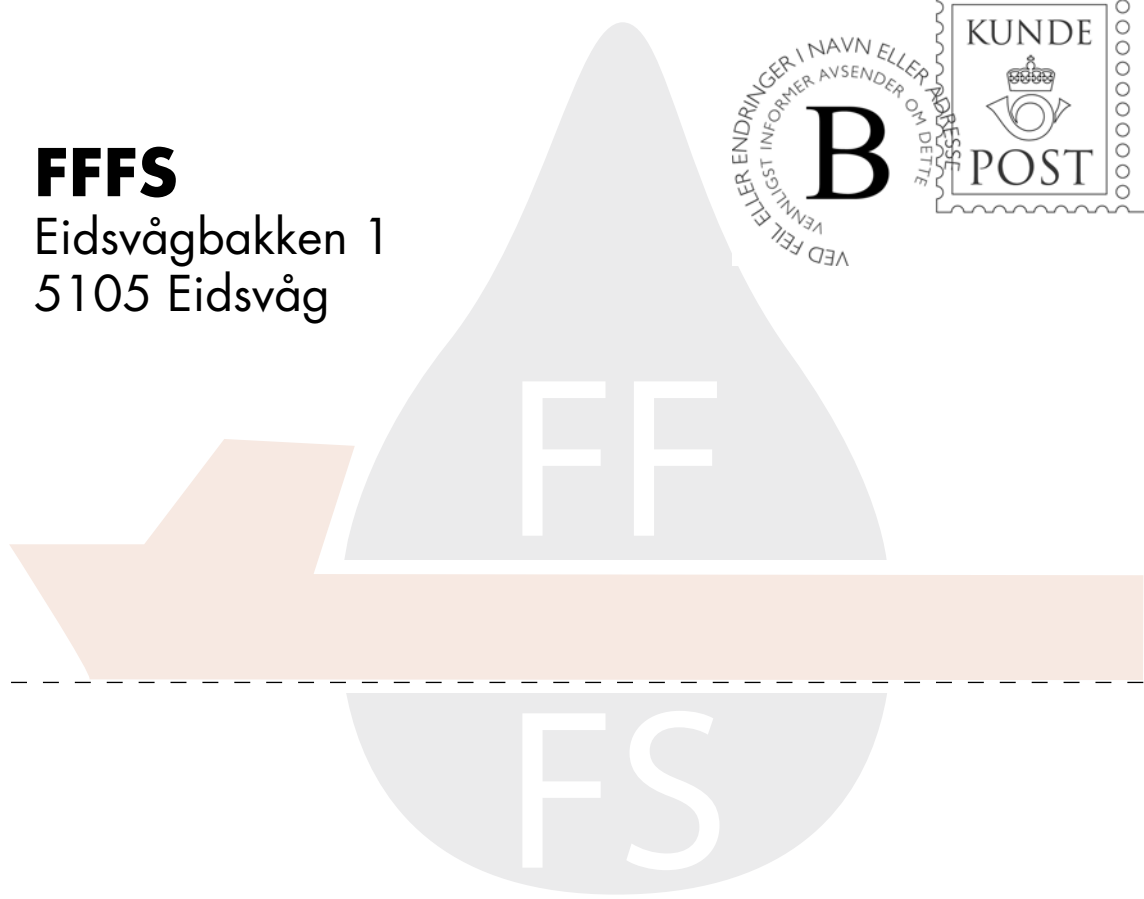
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

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

Her har vi inndørs øvingsanlegg for branntraining, HLO-øvelser, redningsøvelser og eget basseng med den mest moderne helikopterevakueringssystem (HUET) på markedet, som også kan trene piloter og co-piloter. Nytt og moderne beredskapsrom for trening av beredskapspersonell.

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

Nosefo – for sikkerhets skyld!

Se mer på www.nosefo.no



Norsk Senter for
Offshoreutdanning