

DRÅPEN

FF

FS

NR. 3 • 2015 • 14. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● ER JORDEN FLAT?

● HUMAN
FACTOR

● "DENNE AVGJØRELSEN
KAN IKKE PÅKLAGES"

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • desember 2015



Hvordan dannes universets største superslurpere? side 32



"Denne avgjørelsen kan ikke påklages" side 34



Human factor side 49



Kem drakk brennevin? side 50

Nr. 3 desember 2015 - 14. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Well head platform at Peregrino -
Photo - Statoil

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Norsk lønn på land - Norsk lønn på vann	side	5
Er jorden flat?	side	6-7
Regjeringen sier mer gods må over på kjøp	side	8-9
Er staten bare til for seg selv?	side	10
Vi står heldigvis ikke alene lenger	side	11
Våre medlemmer kan trekke kontingentutgiftene av på skatten	side	12-13
Konspirasjonsteoriene har fått et løft	side	14
Det er løgn å si at regjeringen er pro norske sjøfolk	side	15
Litt om det store norske oljeeventyret	side	16-17
Er Norge et demokrati i moralsk forstand?	side	18-19
Spanske sjømenn varsler rettslig krav	side	20-21
Losvesenet i Norge i eldre tid	side	22-24
Og staten er, som vanlig, den store vinneren.	side	25
Åpent brev til samferdselsministeren	side	26-28
Svar fra samferdselsdepartementet	side	29
Diskriminering av arbeidstakere	side	30-31
Hvordan dannes universets største superslurpere?	side	32-33
"Denne avgjørelsen kan ikke påklages"	side	34-39
Leserbrev	side	40-45
Litt mimring fra svunne tider	side	46-48
Human Factor	side	49
Kem drakk brennevin?	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

Det har vært en turbulent høst med mye urolighet i alle leirer, på grunn av den internasjonale økonomiske situasjonen. Den er for øvrig god å gjemme seg bak, når man har lyst å endre på ting, som ikke er så lette og kamuffere- i gode tider. Lørdag 5. desember skrev Bergens Tidene at Sjøoffiserenes leder var NIS rederen Hagens løpergutt til sjøfartsdirektoratet (han var også medlem i Fartsområdeutvalget som utvidet NIS sitt virkeområde inn til kysten/sokkelen).

Samme dag står Stian Grøthe frem på TV2 sitt lørdagsmagasin, og sier at det blant annet er Statoil sin skyld at rederne flagger ut, og at 2000 sjøfolk står i fare for å miste jobben. Grøthe er Direktør for myndighetskontakt, Sjømannsorganisasjonene, han er ikke talsmann for FFFS, vi vil ikke bli linket opp til disse.

At organisasjonene Grøthe representerer, ikke tør å stå frem og si at dette må stoppes, sier mye om hvem som bestemmer der i gården. Om de tre andre organisasjonene ønsker det kan de ordne med proteksjonisme på kort tid. Hvorfor kan de ikke heller stå frem og si som oss, INFØR PROTEKSJONISME PÅ SOKKELEN OG LANGS KYSTEN NÅ. I stedet gjemmer de seg bak mantraet «det må innføres norske tariff og lønnsordninger, Allmenngjøring, på sokkelen og kysten». De vet selvsagt at med så mange unntak som ligger innbakt i en allmenngjøring, blir dette en umulighet.

De har selvsagt rett i at statsbedriften Statoil ikke burde være drivkraften i å fjerne norske maritime arbeidsplasser. Vi vet, i følge TV2s Lørdagsmagasin, at Statoil ønsker å fjerne norske junior offiserer, og erstatte dem med filippinere. Statoil hevder, sikkert med rette, at de ikke skal føre lønnspolitikk på skip. Det er derfor vi har politikere, som skal ta seg av hvordan statsbedrifter skal oppføre seg. De kan gi Statoilledelsen beskjed om at de skal ta vare på norske arbeidsplasser ved å gi flest mulig norske skip og redere forrang i forhold til utenlandske skip. Vi trenger både kompetansen og skattepengene, vi har mer enn stor nok arbeidsledighet.

Høsten har også vært travel i arbeidet for rettferdighet, fra statens side. Vi har vært nødt for å lære opp statens godt lønnede juridiske rådgivere og regjeringsadvokater, i landets egne lover, slik at sjøfolk fikk de samme rettigheter som folk på land har hatt i mange år. Dette skulle selvsagt vært helt unødvendig.

Når vi tar en sak, vi har tapt hele veien i det norske rettsapparatet, inkludert Høyesterett, til Den Europeiske Sosialpakt og får enstemmig medhold av tretten dommere, da mener vi at staten får gjøre opp for seg- det gjør de ikke. Nå skal vi møte dem igjen i Høyesterett, i neste måned, saksomkostningene våre skal vi ha dekket. FFFS skal ikke drive med gratis voksenopplæring av presumtvt godt utdannede mennesker, vår eneste oppgave er å arbeide for våre medlemmer.

Om vi skal oppsummere året som nå stort sett ligger bak oss, har det meste gått i medlemmenes favør. Vi har fått til behandling litt i underkant av 500 saker, og de aller, aller fleste er løst til medlemmenes gunst. Vi har selvsagt også vært nødt til å bite i det sure eplet ved noen ganske få anledninger, men det hadde vært rart om ikke det også hadde skjedd- vi er ikke overmennesker.

Vi vil også benytte anledningen til å takke alle som har kommet med innspill til hvordan vi skal jobbe, og ikke minst til alle som har gitt oss sine tanker i form av leserbrev til Dråpen. Vi vil også takke alle faste bidragsytere for innsatsen i året som har gått, uten dem hadde ikke Dråpen vært et så interessant blad.

Fellesforbundet For Sjøfolk ønsker alle lesere en riktig god jul og et fremgangsrikt og godt nyttår



Tjelden. Illfoto: Helge Oksnes

«Norsk lønn på land – norsk lønn på vann»

Dette var hovedparolen på den politiske markeringen som ble holdt foran Stortinget i oktober i år. Markeringens hovedpunkt var at regjeringen må få en helhetlig maritim politikk, som støtter norske sjøfolks arbeidsplasser, og at taket på nettolønnsordningen må fjernes.

Det var de tre andre sjømannsorganisasjonene som stod bak den politiske markeringen om lønnsforholdene til sjømenn. FFFS ville svært gjerne være med på denne viktige markeringen. Dessverre vi ble ikke invitert. I forkant av den politiske markeringen prøvde undertegnede å komme i kontakt med Sjømannsforbundets leder, Jonny Hansen. Dette viste seg å være svært vanskelig, Hansen var hele tiden opptatt med møter og lignende. Heldigvis løste det seg fordi vi fikk beskjed fra en av de markante NSF-medlemmene i Color Line, som sa at vi burde delta, og at han skulle gi ledelsen beskjed om vår deltakelse.

Vi var selvsagt ikke helt sikre på om vår deltakelse var ønsket, men dro likevel. Og heldigvis hadde vi uroet oss uten grunn. Vi ble ønsket velkommen av NSOF leder Hans Sande, som også ga oss noen Pauli ord med på veien. Han mente vel at vi var litt for rett frem og røffe i våre uttalelser, og mente at vi måtte moderere oss litt.

Den politiske markeringen ble gjennomført på en seriøs og god måte, og Det Norske Sjømannskor gav oss en liten musikalsk tankevekker om hvordan sjømannslivet en gang har vært.

Under appellene sa LO-leder Gerd Kristiansen blant annet at «Erna - du har løsningen». Det ble sagt mye fornuftig fra talestolen om situasjonen for norske sjøfolk, og hvordan den vil se ut i fremtiden med den politikken som føres. Det er ikke lystig. Mange gode forslag ble fremmet, og flere av talerne snakket varmt om likebehandling av arbeidsplasser og arbeidstakere på land og sjø.

Flere politikere var invitert til markeringen, for SV stilte Kirsti Bergstø, for SP stilte Geir Pollestad og fra AP stilte Else-May Botten. Alle de frammøtte

politikere var positive og stilte seg solidariske til hovedbudskapet i markeringen. Det ble sagt at også FrP ville være med å støtte kravet om at taket på nettolønnsordningen måtte fjernes.

Når tilslutningen er så stor blant politikere, forstår vi ikke hvorfor noe ikke blir gjort!

Det nærmeste likebehandling som konkret ble nevnt var av Else-May Botten (AP) som forlangte at Allmenngjøring måtte bli innført på sokkelen. Allmenngjøring er et grep for å hindre sosial dumping og konkurransevridning.

Dette skjer ved at man gjør deler av de fagorganisertes tariffavtaler til standard for hele bransjen, se arbeidslivet.no <http://miniurl.no/17g>

Problemet med dette, er at der er så mange unntak i Allmenngjøringen. Det vi savnet var at noen hadde tatt mot til seg og sagt hva som virkelig må til; kysten/sokkelen må bli beskyttet arbeidsplass for norske sjøfolk og norske tariffier. Med andre ord: Proteksjonisme **må** innføres.



Illfoto: NASA/Goddard Space Flight Center - Scientific Visualization Studio

Er jorden flat?

Det kan i alle fall synes som om verden ikke alltid går framover. Gamle kampsaker dukker dessverre opp igjen, til tross for at vi i FFFS har vunnet en sak i rettsapparatet, og at dommen fikk konsekvenser for hvordan rederiene behandlet sine ansatte.

29 september 2010 avsa Bergen Tingrett følgende dom:

1. Hr. XX sin oppsigelse av 27.08. 2009 er ugyldig. Hr. XX gjeninntas i stillingen hos Tide Sjø AS.

2. innen 2- to- uker fra denne dom tilpliktes Tide Sjø AS å betale erstatning for tapt arbeidsinntekt med kr. 450.000,- kroner firehundreogfemtitusen.-

3. Tide Sjø AS plikter å erstatte Hr. XX tapt arbeidsinntekt pr. måned med kr. 45 000,- kroner førtifemtusen fra og med

1. oktober 2010 til gjeninnsettelse.

4. Oppreisningserstatning tilkjennes ikke.

5. Innen 2-to- uker fra forkjynnelsen av denne dom tilpliktes Tide Sjø AS å betale i saksomkostninger til Hr. XX kr. 87.945,- kroner åttisjatusenihundreogførtifem.

Retten hevet og signert av dommer Elisabeth Løset.

Hvorfor tar vi opp denne saken igjen?

Jo, for nå har OSM Maritime Group begått samme feil som Tide Sjø ble domfelt for i 2010. Og dette til tross for at vi i FFFS har varslet OSM at de er i ferd med å gjøre samme tabbe.

OSM inspektører har vært på skipsbesøk og hadde med seg utstyr for å ta urinprøver. Intensjonen var selvfølgelig å teste mannskapene på skipet de bemanner, for narkotika- og alkoholbruk. Prøvene som ble tatt av mannskapene, ble sendt inn til det engelske laboratoriet som OSM bruker for analyse. En av prøvene viste at

en av de testede hadde rester etter etanol, altså alkohol, i urinen.

Rederiet påsto at vedkommende hadde vært beruset i tjeneste, og han fikk beskjed om at han var løst fra kontrakten med OSM. Med andre ord: Han fikk sparken.

I følge Norsk Folkehelseinstitutt er det problematisk å måle promille i urinen fordi det er svært sensitive markører som slår ut på selv små alkoholemengder (se fhi.no for mer informasjon).

Det forklarer de som følger:

Etylglukuronid (EtG) og etylsulfat (EtS) er omdannelsesprodukter (metabolitter) som dannes når alkohol brytes ned i kroppen. Det er en svært liten del av inntatt alkohol, under 0,1 %, som blir til EtG og EtS

1. Som markør på tidligere alkoholinntak Ved målinger av EtG og EtS i urin kan alkoholinntak påvises, selv om etanolen (alkoholen) i kroppen er forsvunnet.

Positiv EtG og EtS i urin sier at personen har inntatt alkohol i løpet av de siste 1,5-2 døgn ved moderate alkoholinntak, og i løpet av de siste 5 døgn ved svært store inntak. EtG og EtS er svært sensitive markører og slår ut etter selv små alkoholmengder.

<http://miniurl.no/17d>

Først tre uker etter, da prøveresultatene kom i retur, ble vedkommende som hadde fått funn av etanol i urinprøven, bedt av rederiet om å gå til legen for å ta en blodprøve. Blodprøven ble tatt for å sjekke om utslaget på urinprøven kunne ha sammenheng med medisiner som den ansatte brukte, og ikke alkoholbruk. Dette ble bekreftet. Rederiet hadde altså trukket helt feil konklusjon når de påstod at den ansatte hadde vært påvirket av alkohol i tjenesten.

Den ansatte er medlem i FFFS, og han tok selvfølgelig kontakt med oss. Og FFFS har hatt flere møter med OSM. Til tross for at vi i FFFS har vist til to rettsavgjørelser og hva Folkehelse Instituttet sier, står rederiet på sitt. Det samme gjorde Tide Sjø AS i sin tid. Tide Sjø benyttet det engelske ALERE labo-

ratoriet, som også OSM bruker i dag. ALERE måtte også vitne i både Tingrett og Lagmannsrett i Bergen, og som vi vet støttet dommerne seg mer på norsk lov og redegjørelsen fra FHI enn ALERE.

Det er utrolig at enkelte rederier er så arrogante at de ikke vil ta lærdom av dommer som er avsagt. Og at de heller støtter seg til ALERE, som beviselig ikke har blitt støttet i to rettsinstanser tidligere. Så er det rart at man får inntrykk av at enkelte mennesker fremdeles mener at jorden er flat?

§ 5-1. Drøfting før beslutning om oppsigelse

1) Før arbeidsgiver fatter beslutning om oppsigelse, skal spørsmålet så langt det er praktisk mulig drøftes med arbeidstaker og med arbeidstakers tillitsvalgte, med mindre arbeidstaker selv ikke ønsker det. Både grunnlaget for oppsigelsen og eventuell utvelgelse mellom flere arbeidstakere av hvem som skal sies opp, skal drøftes.

(2) Vurderer arbeidsgiver å gå til oppsigelse av minst ti arbeidstakere

uten at oppsigelsene er begrunnet i de enkelte arbeidstakers forhold, skal det innledes drøftelser med arbeidstakernes tillitsvalgte. Drøftelsene skal omhandle muligheten for å unngå oppsigelser eller redusere antallet, og tiltak for å minske skadevirkningene av oppsigelsene for arbeidstakerne. Arbeidsgiver skal så tidlig som mulig gi tillitsvalgte relevante opplysninger skriftlig.

§ 6-1. Rett til å kreve forhandlinger (1) En arbeidstaker kan kreve forhandlinger med arbeidsgiver dersom det gjøres gjeldende at:

- a. en oppsigelse eller avskjed er ulovlig,*
- b. lovens regler om fortrinnsrett er brutt,*
- c. en midlertidig ansettelse eller suspensjon er ulovlig,*
- d. forhold nevnt i bokstav a til c gir rett til å kreve erstatning,*
- e. en nektelse av permisjon er ulovlig.*

Medi 3

RUSTESTING

Medi 3 tilbyr raskt og effektivt rustesting om bord i fartøy, både i Norge og i utlandet. Testing utføres av helsepersonell. Resultat er klart umiddelbart. Testing kan også utføres i Medi 3 sine lokaler i Ålesund, Molde eller Ulsteinvik, om ønskelig.

Ta kontakt på tlf. 70 11 71 31 - for bestilling / informasjon.

www.medi3.no

Medi 3
Ålesund - Ulsteinvik - Molde - Kristiansund
www.medi3.no

Regjeringen sier mer gods må over på kjø **Skal vi tro dem?**



Illfoto: posten.no - Håvard Jørstad

Posten Norge as er et statlig eid selskap, og til tross at de er statlige gjør de alt de kan for å stoppe regjeringens uttalte mål om å få mer gods over på skip.

I følge pressesjef John Eckhoff i Posten Norge as, har Posten etablert et transportselskap (Bring Trucking) i Slovakia, fordi det der er lavere lønninger. Han sier at det er Postens prioriterte oppgave å tjene penger til aksjonærene/eierne. Eierne er nemlig den samme staten som sier at mer av godset må fraktes med båt.

– Fra 1. juli har utenlandske sjåførere garantert norsk minstelønn mens de kjører i Norge. Når våre konkurrenter bruker argumentet at vi er et statlig eid selskap, unnlater de å ta med at vi driver en virksomhet i sterk konkurranse, og med krav til inntjening og avkastning

som dem selv, svarer Eckhoff.
<http://miniurl.no/17j>

Hvorfor skal vi tro på det staten sier, om å holde norske sjøfolk i arbeid ved hjelp av å få mer last på kjø, når de selv er en av sjøfolkenes største konkurrenter? Det gjelder langt fra bare sjøfolk, også landets transportselskaper får lide. Er det ikke snart på tide at staten gir retningslinjer for sine bedrifter - de skal ikke drive butikk som strider mot statens offisielle politikk? Hvordan kan det ha seg at Posten Norge oppretter et lastebil-selskap i Slovakia? Har ikke staten noen som helst kontroll over hva deres egne ansatte bedriver?

– Det er mer enn merkelig at staten gjennom sitt selskap Posten skal utkonkurrere små og mellomstore private bedrifter ved hjelp av lavlønte sjåførere som driver kabotasje i Norge, sier Lastebileierforbundets Geir A. Mo.

– Kabotasje er en fribillett for selskaper i lavkostland til å operere i høykostland, med sitt eget kostnadsnivå. Det sier seg selv at hvis du får anledning til å konkurrere med en femtedel av kostnadene til dine konkurrenter, har du mulighet til å tjene masse penger, sier administrerende direktør Geir A. Mo i Norges Lastebileier-forbund til ABC Nyheter. Han synes det er «mer enn merkelig» at et statlig selskap benytter seg av kabotasje i Norge.

– I hvilken grad bruker Bring kabotasjemulighetene til å bruke slovakiske sjåførere internt i Norge?

– Vi benytter samme muligheter som alle andre internasjonale transportører og er opptatt av å drive etter reglene. Utenlandske sjåførere kan kjøre tre turer innen en uke etter levering av gods fra utlandet, opplyser pressesjef Eckhoff

Saken er at lønninger i transportbransjen fra 1. juli ble såkalt allmengjort.

Det innebærer at minimumslønningene i de norske tariffavtalene skal betales til alle utenlandske sjåførere mens de driver intern kabotasjekjøring i Norge.

– Så Bring fikk økte lønnskostnader fra 1. juli av?

– Vi går ikke ut med slike tall, svarer Eckhoff.

<http://miniurl.no/17j>

Hvorfor finnes det ikke samarbeid mellom de forskjellige direktoratene og komiteene på Stortinget? Politikken som føres fremstår som fragmentert og som om den er fattet av en gjeng som leker politikere. Når Stortinget fremmer et eller annet, må jo vi som ikke er på tinget tro at det som blir sagt er det de mener og vi skal følge. Det kan ikke være slik at det som blir sagt, bare er for å holde folk for narr. Når Stortinget går inn for at

de vil arbeide for at mer gods skal vekk fra veiene, må vi jo gå ut fra at det riktig. Spesielt når de sier at dette vil være med på å hindre flere døds og andre alvorlige ulykker.

Dette sa de Rødgrønne så sent som 2. september 2013.

Sjøveien ligger der ferdig saltet og ferdig brøytet. Den kan tilby trygg og effektiv transport av store mengder gods, og med klare miljøgevinster. I årene fremover vil godsmengdene øke. Regjeringen ønsker at mer gods skal gå sjøveien, og har derfor i Nasjonal transportplan 2014-2023 varslet en satsing på nærskipstfart.
<http://miniurl.no/17v>

Senest 09. 04. 2015 sa Høyre dette om det samme:

Sjøtransport er et sikkert og miljøvennlig

alternativ for transport av gods over lengre avstander. Potensialet for overflytting av gods til kjøll er stort. Regjeringen vil gå fra ord til handling gjennom å styrke nærskipstfartens konkurransevne.
<http://www.hoyre.no/nb-no/aktuelt/arkiv/mer-gods-p%C3%A5-kj%C3%B8ll>

Hvem av eierne av Posten har gitt dem tillatelse og mandat til å gå på tvers av det som to regjeringer har som uttalt mål? Hvor lenge skal vi som er nødt til å følge landets lover, stillesittende se på at de lover og retningslinjer vi må følge, brytes av lovgiverne selv?

Har vi hørt at det er noen som snakker om politikerforakt?

PS! Apropos billige lønninger i Slovakia. I oktober fikk vi nytt brev fra Posten – og innholdet i brevet? Informasjon om porto økning selvfølgelig (se under).



0008251981
FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK
EIDSVÅGBAKKEN 1
5105 EIDSVÅG I ÅSANE

Posten Norge AS
Post
Postboks 1500, Sentrum
NO-0001 OSLO

Dato og referanse
Oktober 2015
Referanse: Generell

Kundeservice: 04045
www.bring.no
Org.nr NO-954251155 BVA

Nye priser 1. januar 2016

Fra og med 1. januar 2016 endres prisene for våre posttjenester.

Du finner alle prisendringene på bring.no/nyepriser, men dersom du lurer på noe er det bare å ringe oss på 04045, sende e-post til kundeservice@bring.com eller ta kontakt med din faste kunderådgiver.

Med vennlig hilsen

Gro Bakstad
konserndirektør, divisjon Post

Er staten bare til for seg selv? Hva med oss som betaler for driften?

FFFS har sett seg nødt til å anke enda en sak inn for Høyesterett. Saken det står om, er om FFFS, som et lite fagforbund, skal ha lov til å arbeide for våre medlemmer og deres rettigheter, på lik linje med det andre forbund har.

Saken er at når vi har tatt staten til retten og vunnet på vegne av våre medlemmer, mener vi at vi skal ha våre saksutgifter dekket. Saksutgiftene FFFS krever dekket, er i saken vi tok for at våre medlemmer skulle få samme rett til å trekke medlemskontingenten av på skatten, slik som de fleste andre fagorganiserte kunne.

I saken om like rettigheter for våre medlemmer, har FFFS hatt store utgifter.

Vi startet prosessen 8. september 2009, og vår kamp opp gjennom årene har ikke vært gratis, men tvert i mot, kostet oss dyrt. Og det er disse utgiftene vi mener staten må refundere. Til nå, etter tap også i Borgarting lagmannsrett, er kostnadene kommet opp i ca. en halv million kroner. Det er disse pengene denne saken handler om.

Skal det være slik at små forbund først skal lære statens egne advokater hvordan lovene i Norge skal tolkes, for deretter å betale for å få innført likhet for loven? Dette finner vi meget urimelig, og forlanger at staten betaler for de utgiftene de, med sin udugelige lovtolkning, har påført oss. Staten har i sin tjeneste et tall advokater, som hater å tape. De

besitter også en u-utømmelig skattkiste av fellesskapets penger, som de fritt benytter seg av.

Du og jeg har spleiset på disse pengene, og de blir misbrukt i mot oss. Taper de anker de selv om de vet at de har galt.

Vi ble, som dere vet, hjulpet ut av dette skamløse opplegget til de Rødgrønne av den nye regjeringen, men de ville ikke erstatte det tapet vi hadde lidt. Tvert i mot forsøkte også de å lure fra oss pengene, med å si at vi hadde søkt på nytt. Det hadde vi ikke, og sa at vi ville ha våre saksomkostninger dekket.

Vi henvendte oss først til Namsmannen i Oslo for å få dekket våre utgifter, men han hadde nok mer til overs for arbeidsgiveren sin - staten, enn oss, han avslø.

Nå hadde vi derimot gjort det som måtte gjøres, og kunne lovlig stevne staten på nytt. For å gjøre en lang historie kort - vi tapte både i tingrett og lagmannsretten. Saken er nå anket til Høyesterett.

Det blir den fjerde saken vi ber Høyesterett om å dømme i. De første to sakene vant vi, den tredje tapte vi, men vi anket den inn til Den Europeiske Sosialpakten (Europarådet) i Strasbourg, som satte Høyesteretts dom til side.

Vi har ikke fått dato for når saken skal behandles, så vi venter i spenning.

Vår neste sak, som også gjelder saksomkostninger, ca. en og en halv million kroner (Nye Kystlink/62 års saken), skal opp i Høyesterett 18 og 19 januar 2016. Ingen skal si at vi ikke står på for våre medlemmer.

*Vi tar sjøfolk på alvor.
Anken er sendt.*

HELSEATTEST PÅ DAGEN

Vi har drop-in timer alle dager

Timebestilling mandag, tirsdag og onsdag.

Våre åpningstider er mandag til fredag, fra kl. 08.00-15.30

Vi tilbyr også:

Konsultasjoner på dagen • Vaksinasjon
Personallegeordning • Bedriftshelsetjeneste.
Skipsmedisin

Våre leger er: Trygve Fonneland, Camilla Bentzon, Stein-Inge Stigen, Carl Martin Welde og Calvin Sekgopa.

Alle våre leger er godkjent sjømanns- og petroleums leger.
Fra og med 2015 har vi også godkjent dykkerlege.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN
Maritim Telemedisin
BERGEN

Legekantoret for sjømenn Bergen
Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen
Tlf: 55 54 40 30 - Fax: 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

Vi står heldigvis ikke alene lenger (kan det se ut som)



Illfoto: www.bergenships.com - Eirik Ask

I flere år har FFFS forlangt at vi må få sikkerhet for våre egne sjøfolk i norske farvann. Med andre ord; proteksjonisme. Nå kommer endelig de andre sjømannsforbundene etter.

Paradokset er at de ikke tør kalle en spade for en spade, de forlanger kun norske vilkår på sokkelen. Hva med PROTEKSJONISME på sokkelen og for resten av kysten, samt Svalbard?

Den 14.10.2015 deltok Øyvind Korsberg, FrP og nestleder i næringskomiteen på Stortinget, i debatten under den tredje Sjøoffisers konferansen i Bergen, hvor NSOF satte fram sitt forslag om norske vilkår på sokkelen. Vi i FFFS er positive til at forslaget stilles, men etter vår mening er det for puslete og i seneste laget.

Dette forslaget burde vært framsatt mye tidligere og omfattet alle norske farvann.

FrP vil utrede krav om norske vilkår på norsk sokkel

- Det har vært en betydelig endring i situasjonen for den maritime næringen det siste halve året, spesielt innen offshore-segmentet. Da må vi se på det spørsmålet med et nytt blikk, sier FrPs næringspolitiske talsmann Øyvind Korsberg
<http://miniurl.no/17e>

Industriminister Monica Mæland sier i samme artikkel: - Å innføre spesielle, proteksjonistiske regler for Norge, er jeg veldig skeptisk til.

Med dåpen av Viking Star i friskt minne, tviler vi ikke på hennes utsagn. Hun åpnet for NIS på kysten, hvorfor skulle hun da være med å innføre proteksjonistiske regler for Norge? Hun er enige med rederne, framgår det av samme artikkel:

Rederiforbundet vil ikke støtte sjømannsorganisasjonenes krav om allmenngjøring, slik NHO Transport og Norges

Lastebileier-Forbund gjorde for yrkes-sjåførene.

Hva Mæland har å tjene på dette, kan vi bare spekulere i, men vi vet at for rederne er det mye å tjene. Om rederne får slippe til, vil skip i norske farvann fort være bemannet av billige utenlandske arbeidstakere, som ikke får norske tariffes. Da har rederne heller ikke bruk for noen norske maritime fagorganisasjoner. Inngåtte avtaler vil bli terminert så snart det er juridisk mulig.

I stedet for å komme diltende etter, og flere år etter at FFFS kom med forslag til å støtte norske sjøfolk, er det bedre at de andre forbundene på eget initiativ starter en prosess som vil føre til sikkerhet for norske sjøfolk. De kan være hundre prosent sikre på at de skal få vår ubetingede støtte. La oss i første omgang stå sammen og kreve proteksjonisme og fjerning av nettolønnskaket. På den måten kan vi berede grunnen for en langsiktig og levedyktig maritim næring.

Alle våre medlemmer kan trekke kontingentutgiftene av på skatten

Det har kommet oss for øret at ikke alle har fått med seg at fra og med inntektsåret 2013, kan alle medlemmer i politisk uavhengige forbund, inklusive FFFS, lovlig trekke kontingentutgiftene av på skatten.

Etter mange års kamp mot den Rødgrønne regjeringen (Stoltenberg II) fikk vi endelig gjennombrudd i vår kamp mot monopolistene i AP/LO. Etter at vi hadde blitt fortalt, på våre egne hjemmesider av NSF/LO hvor kriminelle vi var, som skrev av kontingentutgiftene av på skatten, begynte vi å undersøke påstandene. Det viste seg til vår store overraskelse at beskyldningene deres var korrekte. Vi var «kriminelle», men uten å vite om det. Lovbruddene var heldigvis ikke verre enn at samtlige av Norges skattekontorer overså vår, og andres uvitenhet. Årsaken var at de ikke visste bedre de heller.

I følge Skatteloven av 1977 var det kun medlemmer i forbund, som var tilknyttet de store paraplyorganisasjonene som LO, som var begunstiget med denne fordelene. I teksten til loven sto det at i utgangspunktet hadde ingen lov å trekke kontingentutgiftene av på skatten, men det kunne gis dispensasjon. Rette instans for å gi denne dispensasjonen var Finansdepartementet. Vi sendte vår første av flere søknader den 8. september 2009. I april året etter hadde vi fremdeles ikke fått svar, til tross for at Forvaltningsloven sier at man skal få svar innen fire uker. Til tross for manglende svar, hadde FFFS før jul året før, rådet våre medlemmer om å gjøre som de alltid hadde gjort; trekke utgiftene av på skatten. Samtidig ga vi dem beskjed om at vi ville føre saken for dem om det ble problemer. Siden vi ikke hadde fått svar etterlyste vi dette. Måneden etter - i mai, altså åtte måneder etter at vi søkte kom svaret - og det ble selvfølgelig avslag. Vi anket selv, og sendte ny søknad, denne gang til finansminister Sigbjørn Johnsen (AP).

Svaret var det samme som sist - avslag.

For å få saken inn for rettssystemet måtte vi anke atter en gang, denne gang anket vi til kongen i Statsråd om å få dispensasjon. Søknaden ble sendt og svaret kom tilbake med samme konklusjon som de to foregående gangene - nei.

Det rare var imidlertid at det ikke var kongen eller andre i statsråd som hadde signert på dispensasjonssøknaden, men den samme juridiske rådgiveren som hadde svart på vegne av Finansdepartementet, Hans Peter Lødrup, en person vi skulle møte mange ganger senere i forbindelse med denne saken. Nå hadde det gått over tre år fra vi sendte vår første søknad, men først nå kunne vi stevne staten for retten.

Det ble gjort umiddelbart og saken ble berammet til desember 2012. Dommen fikk vi i januar 2013. Resultatet bør være kjent - vi tapte selvsagt. Det er ikke lett å slåss mot en motstander som har uutømmelige resurser (les skattepengene), og som administratorer i retten sitter det statsansatte dommere for å dømme. Vi gjorde som alle som føler/vet at dommen er feil, vi anket. Saken denne gang skulle føres for Borgarting Lagmannsrett 5. november samme år.

I 2013 var det stortingsvalg, og de Rødgrønne tapte valget, vi fikk regjeringsskifte. Nå kommer det som vi mener er det groveste av alt i denne saken. De Rødgrønne hadde sitt siste statsråd den fjerde oktober samme år, der foreslo de en ny lov, nemlig å lovfeste at ingen andre enn de som allerede hadde fått dispensasjon fra skatteloven av 1977, skulle ha anledning til å trekke kontingentutgiftene fra på skatten. Lenge leve monopolet og diskrimineringen, tenkte de vel.

Forslaget ble blant annet grunnlagt med at fagforbundene som allerede hadde

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 rettsaken 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



denne muligheten var medlemmer i større paraplyorganisasjoner, og de hadde vist et stort samfunnsansvar (?).

Dessuten, sa de, at det bare hadde vært én anmodning om dispensasjon, fra loven. **De sa ikke med et ord at avslaget på vår henvendelse skulle behandles i Borgarting lagmannsrett fire uker senere.** Det de derimot ba om var at saken måtte behandles raskt. (se link)

Departementet har for øvrig kun mottatt en søknad om dispensasjon etter denne bestemmelsen, og den ble avslått. På bakgrunn av disse vurderingene foreslås det at hjemmelen til å dispensere fra vilkåret om tilslutning til hovedsammenlutning for foreninger opprettet etter 1. juli 1977 oppheves.

Det foreslås at endringen trer i kraft straks.

<http://miniurl.no/171>

Vår advokat i Oslo gjorde oss oppmerksomme på hva regjeringen hadde i sinne, vi reagerte først med vantrø. Vi trodde ikke at den Rødgrønne regjeringen kunne synke så dypt og oppføre seg på denne usle og feige måten, de minnet mest av alt om et visst brorskap vi har hørt og lest om på Sicilia. Men det tok ikke lange stunden før vi var over sjokket.

Det vi gjorde var å kontakte den nye regjeringens finanspolitiske talsmann, Gjermund Hagesæter. Først trodde han ikke på hva vi sa, han måtte med selvsyn se hva vi snakket om, og linken ble oversendt til han. Det tok heller ikke han lange stunden å se at de Rødgrønne hadde lagt ut en snubletråd for den nye regjeringen.

Fra der av, gikk det fort til forslaget til Stoltenbergs menn og kvinner hadde fått den plasseringen det fortjente, nemlig i

bossbøtten. Videre gikk det heller ikke lange tiden før vi hadde fått et positivt svar på søknaden vi hadde sendt mer enn fire år tidligere. FFFS fikk telefon med gladmeldingen om at fra og med inntektsåret 2013 fikk alle våre medlemmer samme rett som LO medlemmene hadde hatt i mange år; lovlig å kunne trekke kontingenten av på skatten. Monopolet var brutt og likerett for loven var innført.

Et par uker etter det igjen fikk vår advokat i Oslo beskjed fra regjeringsadvokaten om at fra og med inntektsåret 2013 fikk alle som var fagorganisert i politisk uavhengige forbund, samme rett. FFFS hadde nok en gang ordnet opp, ikke bare for seg selv, men også for titusenvis av andre.



FINNMARKEN

Illfoto: Helge Oksnes

Konspirasjonsteoriene har fått et løft

- FFFS er blitt en del av dem

Mailen under fikk vi fra en som mener at han kjenner vår begrunnelse til at vi ikke inviterte ham inn som medlem. Første gang han tok kontakt med oss, som ikkemedlem, ønsket han at vi skulle ta opp en gammel sak for ham. Det kunne vi selvsagt ikke. Karakteristikkene som han gir av oss kan vi leve med, men er det mulig at de andre som han linker oss i sammen med, klarer å gjøre det samme?

Under tvil, men etter samråd med advokat, tar vi påstandene med i denne utgaven av Dråpen, for på den måten å vise at om rykter skal spres om oss, er det like godt at de kommer fra oss selv.

Hei Harald!

Jeg har nylig mottatt en "ad hoc" avgjørelse fra Tingretten i Oslo som jeg betrakter som det mest skammeligste en borger i dette land kan få, en fullstendig overkjøring av de mest fundamentale rettigheter. Uansett, dette kom ikke som noen overraskelse vel vitende om hvem jeg har med å gjøre.

I den sammenheng har det sivet inn opplysninger om FFFS og deres opprinnelige berettigelse. Det er her faktisk snakk om mistanker om at FFFS har Frimurerne i Rederiforbundet som sine egentlige arbeidsgivere; at frimurerne faktisk har skapt dere, som en dekkoperasjon for alt svineriet som skjer omkring Sjømannsforbundet og Sjøoffisersforbundet.

Denne mistanken forsterkes ytterligere ved en tvetydig tilbakemelding jeg har

fått fra Handels- og Fiskeridepartementet som klart understreker at det opererer en skjult utøvende makt innen nevnte departement.

Det er ikke meg bekjent at Sjømannsforbundet og Sjøoffisersforbundet noen gang har henvendt seg til Strasbourg for løsning av tvistesporsmål for sjøfolk mens dere i FFFS gjør det stadig vekk, ytterligere en detalj som påkaller oppmerksomhet. Dessuten det faktum at de førstnevnte forbund, i de siste 25 år i hvert fall, kun retter seg etter instruksjer ifra Rederiforbundet.

Videre den totalt hermetiske beskyttelsen som Sjømannsforbundet nyter under Frimurermafiaen i LO.

Jeg har vært meget opptatt de siste månedene med "arrestasjonene" av Arbeidstilsynet og Sivilombudsmannen. De meget alvorlige brudd på arbeidstakeres basiske rettigheter som ble rapportert til ovennevnte i oktober i fjor er blitt satt lokk på av frimurersvineriet, fordi hvordan er det mulig at ikke engang Sivilombudsmannen er i stand til å hevde seier for de mest åpenlyse saker? Samtidig som FFFS slipper igjennom med saker til og med overfor domstolen i Strasbourg? Tyder ikke dette på at mafiakartellet i Rederiforbundet har registrert uroen og har åpnet en sikkerhetsventil igjennom dere?

Da jeg tok kontakt med dere i desember 2013 etter at NSF, NSOF og ITF hadde vendt meg ryggen; hva var da det mest naturlige at FFFS hadde gjort overfor meg? Ville ikke det vært å innlemme meg i samme øyeblikk som medlem hos dere som en klar solidarisk handling? Men dere gjorde ikke det, dere valgte i stedet for å følge instruksene fra mafiakartellet i Rederiforbundet. Rederiforbundet er videre avslørt å være arbeidsgiver

for landets mest korrupte advokat innen sjøfart, nemlig advokat NN (Navnet er fjernet av oss. Red.anm.), som har støttet NSF og NSOF i alle år. Den samme person som igjennom mange år har arrangert overenskomstene på vegne av i hvert fall Ukrainske, Rumenske og Filippinske offiserer og deres notorisk korrupte forbund og kontrassegnert av NSOF direktør Hans Sande.

Da jeg forsøkte å få fengslet NN for forræderi mot den norske sjømann via Advokatforeningen trådte ytterligere en lønnet arbeidstaker fra frimureriet inn på scenen og frikjente NN på alle punkter.

Vennligst diskuter med din kollega Vervik og gi meg et svar som overbeviser en ex sjømann. Det kan være ting her som han aldri har fortalt deg. Som kjent sviktet dere meg i sin tid og spørsmålet mitt synes jeg derfor er berettiget.

Følger dere instruksjer fra Frimurerne i Rederiforbundet? Er FFFS en gigantisk dekkoperasjon med intetanende arbeidstakere?

Etter snart 6 måneder har enda ikke politisjefen i Asker og Bærum innkalt meg til forhør etter det bestialske mordforsøket på meg. Heller er ingen etterforskning blitt satt igang.

Og sitert ifra dere: "Norge som et av de tryggeste og mest rettskafne land i verden" samt "vi gratulerer Rederiforbundet med sine dyktige forhandlere".

FFFS åpenbare mangel på integritet er skrikende og dere vil om kort tid forsvinne i samme sluket som de andre. Hilsen ex sjømann

(Navnet på innsenderen har vi valgt å fjerne. Red anm.)

Det er løgn å si at Regjeringen er pro norske sjøfolk

Vår påstand og erfaring er at Regjeringen slett ikke vet hva norsk maritim politikk er.

Under sikkerhetskonferansen stilt Øyvind Bårdsen, leder for Maritimt Opplæringskontor for Sør- og Vestlandet spørsmål om betydningen til Norsk internasjonalt skipsregister, NIS, er stor nok for utviklingen av norsk skipsfart. Bårdsen hevdet at Grieg-rederiet i Bergen, som har 40 skip, de fleste registrert i NIS. Men i følge Bårdsen har ingen av disse NIS-skipene norsk mannskap om bord.

Storingsrepresentant Arve Kambe sa at han ikke visste at disse skipene var uten norske innslag, ikke en gang læringer om bord. Kambe lovde å undersøke saken.

<http://miniurl.no/17c>

Arve Kambe er stortingsrepresentant for Høyre og leder av arbeids- og sosialkomiteen. Begrepene NIS og NOR har ingen som helst mening for ham eller for Regjeringen, hva de betyr er av liten interesse. At det NIS står for er tusenvis av utenlandske arbeidsplasser, og NOR for norske arbeidsplasser, har nok ikke gått opp for dem enda.

Den forrige ordføreren i Bergen, Trude Drevland, tok kontakt med tidligere kollega og bystyreleder, og nåværende industriminister, Monica Mæland, på vegne av skipsreder Hagen. Drevland ba om at Hagen skulle få lov å registrere sitt cruiseskip Viking Star i Bergen og NIS. Dette ga Meland tillatelse til.

At Monica Mæland gjennom dette vedtaket åpnet kysten for billige utenlandske

sjøfolk, visste hun sikkert ikke. Om hun så gjorde, ser det ut til at konsekvensene er uten betydning for henne. Ordføreren fikk, som vi vet, fly med privat jet og luksusferie og oppmerksomhet i media, skipsrederen fikk ønsket sitt oppfylt. Rederen og eks-ordføreren er, som de fleste vet, under etterforskning for korrupsjon i forbindelse med denne saken.

Etter vårt skjønn har også næringsminister Mæland, i denne saken, syndet på det groveste. Vi lar tvilen komme henne til gode; hun visste forhåpentligvis ikke hvilke konsekvenser dette vil få for sjøfartsnæringen og arbeidsplassene langs kysten, men dersom det åpnes for billig utenlandsk arbeidskraft langs kysten og mellom norske havner, er Regjeringen ansvarlig for sosial dumping.

Dette sier en hel del om kompetansen i Regjeringen. Lederen i arbeids- og sosialkomiteen, og selvfølgelig ministerens rådgiver, sier at han ikke vet hva som skjer innen norsk arbeidsliv. Vi forlanger selvsagt ikke at lederen skal vite alt om hva som skjer, men vi forlanger at han vet forskjell på NIS- og NOR-registrene og hva forskjellene innebærer.

Er det rart at vi har de tilstandene vi har innen norsk skipsfart? Politikerne innfører lover og inngår avtaler med næringen. Og det synes som om de ikke har aning om hva de gjør og heller ikke skjønner konsekvensene av sine beslutninger. Det er heller ikke rart at rederne etterlyser en skikkelig maritim politikk, som gjør at de kan planlegge og drifte rederiene sine ut fra en politikk som er både langsiktig og til å stole på.

Det er for øvrig ikke første gang at industriministeren gjør denne tabben. Mæland er ansvarlig for å ha gitt Fjord-

line tillatelse til å seile med trailere på strekningen Bergen – Stavanger tidligere. Da var det DIS-registrerte ferger det gjaldt, ferger som ikke en gang har lov til å gå mellom sitt hjemlands havner, i følge danske lover.

DIS-registrerte skip kan bare gå i utenriksfart. <http://miniurl.no/17n>

For øvrig har den danske regjering forstått litt mer enn den norske, hva maritim næring angår.

Danske sjøfolk om bord på DIS-skip er unntatt fra beskatning for inntekt om bord. (samme link som ovenfor)

Tidligere i høst lovde regjeringen at de ville øke nettolønnsordningen, men i det nye forslaget har de ombestemt seg. De vil i stedet kutte overføringen til sjøfolk med 70 millioner kroner! Og dette foreslår de i en tid hvor det motsatte ville gjort en helsvart økonomisk situasjon litt lysere. Om de hadde gjort som sine danske kollegaer, er vi overbeviste om at det ikke hadde vært så mange sjøfolk som hadde mistet jobbene sine.

Om industriministeren har så dårlige rådgivere som Arve Kambe, er det ikke rart at situasjonen er som den er. Selv er ministeren utdannet jurist, heller ikke det er et spesielt maritimt fag. FFFS er av den mening at er man ikke spesielt flinke innen spesielle områder, bør man søke faglige råd. I den maritim delen av ministerens fagområde, kan man trygt si at hun burde søkt kvalifisert hjelp fra andre enn han som ikke engang vet om NIS-skip har læringer om bord. NIS flagget kan vi også, fra nå av og med god samvittighet kalle «Trude-flagget».



Illfoto: Sleipner A platform storm - Photo Øyvind Hagen - Statoil.

LITT OM DET STORE NORSKE OLJEEVENTYRET

**KRONIKK AV
PER HAGERUP**



La meg først få lov til å si, at dette ikke er et innlegg i debatten for eller i mot norsk oljeindustri, men noe helt annet...

Når jeg åpner med å si "litt om det store norske oljeeventyret", så er det bokstavelig ment. Når man begynner å skrape

i dette eventyret, så er det så utrolig mye å hente. Jeg har hentet informasjon fra Oljedirektoratet, tekniske tidsskrifter og wikipedia, men mest har jeg fått gjennom aviser.

Det virker kanskje nå som om jeg kommer med en stor avhandling, men det skal jeg ikke, jeg skal bare skrape litt i ytterkantene, og håper med det å få FFFS sine lesere til selv å gå inn i de forskjellige kanaler for å oppdage en virkelig spennende verden.

Det er nå, ca. fem tiår etter at det store norske oljeeventyret startet det virkelig fenger, ikke bare det norske folket, men en hel verden.

Det advares på det sterkeste fra miljøforkjempere over hele kloden om bruk av fossilt brennstoff, og det er forståelig på grunn av forurensning og derigjennom GLOBAL oppvarming, men vi trenger energi, og vi trenger penger. På tross av ekstremt dårlig pris på olje og gass i dag, fortsetter regjering og storting sin langsiktige satsing i næringen.

Det vil nå bli satset sterkt på havområdene utenfor Jan Mayen og i Barentshavet, som er omstridte områder.

I 2010 var Norge den sjuende største eksportøren av olje, og den nest største eksportøren av naturgass, i verden. Nå

har oljeproduksjonen avtatt betydelig, men det hevdes fra Oljedirektoratet at ca. 40 prosent av petroleumsproduksjonen på norsk sokkel, vil i 2030 komme fra funn som ennå ikke er gjort.

I 2014 sto petroleumssektoren for 18,6 prosent av Norges bruttonasjonalprodukt. Omtrent 27 prosent av statens totale inntekter, og om lag halvparten av norsk eksport.

Petroleumsnæringen sysselsetter ca. 240 000 mennesker direkte og indirekte i hele landet.

Statssekretær Kjell-Børge Friberg i Olje og energidepartementet hevder at petroleumsvirksomheten vil fortsette å være Norges største og viktigste næring i form av arbeidsplasser, verdiskapning og positive ringvirkninger i overskuelig fremtid.

For å produsere Gass og Olje, trengs det ekspertise og teknologi tilhørende den fremste verdensklasse, og her ligger Norge i første rekke.

Ved funn av olje eller gass kan det ta opp til 15 år før et felt er i produksjon. Det må kartlegges hvor stort feltet er, om det er lønnsomt å sette det i produksjon, og det må godkjennes av myndighetene m.m.

Kostnadene ved å bore på norsk sokkel er svært store, og et enkelt borehull kan koste fra 50 til 300 millioner, avhengig av boredybde, og leiepris på borerigg. Under en boreoperasjon kan kostnadene ligge på 50 000 til 100 000 kr pr time.

Det er produsert olje og gass fra totalt 96 felt på norsk sokkel siden produksjonen startet i 1971. Ved årsskiftet var det 78 felt i produksjon.

Produksjonen foregår blant annet ved bruk av forskjellige "borerigger". Så som:

Boreplattformer og oljeplattformer. Det finnes ulike typer av borerigger, avhengig av "vanndyp / boreddyp, og klimatis-

ke forhold. Mest vanlig er oppjekkable rigger. For store havdyp brukes halvt nedsenkbare rigger. Videre har man boreris, som ligger uten ankere med GPS posisjonering, med hjelp av thrustere. Lekterrigger, brukes på veldig grunne vanndybder.

Alt er etter mitt skjønn dyrt når det gjelder innkjøp av det som trengs til utvinning av olje og gass, så det er store verdier som står på spill, man kan tape uhorvelig mange penger, men man kan også tjene eventyrlig mye penger.

Når man ser på Yme-plattformen som ble bygget i Abu Dhabi til en pris av 11 milliarder kroner så forstår man hvor store tap det kan bli. Den kom aldri i drift, og nå er det besluttet at den skal skrotes. Når sluttsummen etter skroting kommer på bordet vil summen sannsynligvis ligge på rundt 15 milliarder kroner.

Statoil er operatør for om lag 70 % av all olje og gassproduksjon på Norsk kontinentalsokkel.

Den siste nykommer innen rigger har nå kommet til Norge og til operasjonsområde, i Barentshavet. Den ble bygget ved verdens største skipsverft, Hyundai i Sør Korea og heter- GOLIAT.

Goliats rettighetshavere i utvinningstilatelensene som utgjør Goliat-feltet er Eni Norge AS (operatør), med 65 prosent eierandel, og Statoil, med 35 prosent eierandel.

Eni er et Italiensk selskap som fikk sin første lisens på norsk sokkel for over 50 år siden. Det har gått 18 år siden Eni fikk utvinningstillatelse på Goliat, og 15 år siden de fant oljen.

Eni har til nå investert rundt 45 milliarder kroner i flyteren og infrastruktur i Hammerfest og på feltet.

Goliat er nesten 2 år forsinket og de totale utbyggingskostnadene var i 2009 beregnet til 31,3 milliarder 2014 kroner. Nå viser regnskapet fra Olje og energidepartementet i årets statsbudsjett at det nye kostnadsanslaget for Goliat er

46,7 milliarder. Det er en økning på 15,4 milliarder eller 49 prosent. Foruten en gigantisk budsjettoverskridelse var det også 3 dødsfall som følge av arbeidsulykker på det Koreanske verftet.

Teknisk ukeblad hevder i en artikkel at: Goliat prosjektet er et skrekkens eksempel på at verken kostnadsstyring, kompetanse, kvalitet eller HMS er bedre hos Hyundai enn hos norske verft. Snarere tvert imot.

Goliat ankom Goliat feltet i Barentshavet den 7 mai, og er nå ferdig oppankret. Den elektriske kraftkabelen som skal forsyne feltet med strøm fra land er koblet opp og testet.

På feltet i nærheten av Goliat plattformen er 5 oljeproduserende brønner, 2 brønner for gassinjeksjon og en for vanninjeksjon komplettert, og klare til produksjon.

Det er planlagt i alt 22 brønner.

Goliat er den største flytende produksjonsenhet som noen gang er bygget. Goliat er hele 75 meter høy og den er fylt med alt av det beste innen teknologi og sikkerhet.

Det er bygget 2 støttfartøyer, begge har omfattende oljevernberedskap om bord, men oljevernberedskapen er så stor, og omfattende at det kunne kreve flere sider alene, bare det, men har du blitt inspirert av dette lille innspillet her så er det bare å sette seg foran pc en, og la seg inspirere og imponere.

Paradokset er at Norge som oljenasjon og har råd til å igangsette alt det som er beskrevet over, samt mye- mye mer, ikke har råd til å gi sykemeldte over 67 år, mer enn tre måneder med syketrygd ved sykdom. Yrkesaktive over sytti år som er i fullt arbeid og betaler full skatt, er totalt fratatt retten til syketrygd i en tilsvarende situasjon. De har bare fått en enorm skatteprosent, (les snyteri) sammenlignet med andre skattebetalere. Forstå det den som vil.

Er Norge et demokrati i moralsk forstand?

218 spanske sjømenn og deres etterlatte, krever hundrevis av millioner kroner etterbetalt pensjon fra den norske stat. Om de ikke får medhold, går de til sak.

(NRK)

På midten av 60-tallet var ca. 12 000 spanske sjøfolk engasjert i norsk skipsfart. Den gang hadde vi heldigvis bare et register, slik at disse sjøfolkene hadde de samme vilkårene som den norske delen av besetningen. Med andre ord lik lønn for likt arbeid. I årtider jobbet tusenvis av spanske sjøfolk på norske skip og betalte full skatt til Norge. Dette til tross for at de, for at de flestes vedkommende, aldri satte sine ben i Norge. Til tross for dette, får de ikke pensjonen som de

burde hatt, etter at de har skattet fullt ut til Norge.

Grunnen til at sjøfolkene ikke får pensjon, er at Folketrygdloven, som gjaldt frem til EØS-avtalen trådte i kraft i 1994, ikke ga medlemskap til ikke-norske statsborgere De jobbet hele livet på norske skip - får ingenting i pensjon.
Skriver NRK på sine sider 06.11.15

De får heller ingen pensjonsutbetalinger fra Spania, siden de ikke har opptjent pensjonspoeng der. I tjeneste for Norge arbeidet og slet de side om side med sine norske kolleger. De norske sjømennene lever i dag et godt liv på sin pensjon, i motsetning til deres tidligere spanske yrkesbrødre.

Den gang var de unge og håpefulle og mønstret ut på norske skip, de ble også

gjort oppmerksomme på at de ikke ville få noen pensjon fra Norge når den tid kom. Men hvem brydde seg vel om det, når de aller fleste som mønstret på var under tjuve år gamle? Ingen tenkte vel på hva som ville skje om 40- 50 år.

De forbundene som fikk disse sjøfolkene som medlemmer, gjorde heller ingenting for å hjelpe. I ettertid har vi fått høre at det var tvert i mot.

De spanske sjøfolkene, som nå strever for å få endene til å møtes, var en stor del av den arbeidsstyrken som var med på å bygge Norge opp til en økonomisk suksesshistorie, og en stormakt til sjøs.

På nrk.no sine sider kan vi lese følgende:

** Fra 1950-tallet ble det, med aktiv medvirkning fra norske myndigheter,*



Illfoto: Helge Oksnes

rekruttert spanske statsborgere i stort omfang til norskregistrerte skip.

* De fleste av disse arbeidet mye av sitt yrkesliv på norskregistrerte skip og for norske arbeidsgivere, mens de bodde i Spania.

* I 1965 var det ansatt i alt 27.000 utlendinger på norske skip, en fjerdedel av dem spanjoler. De jobbet i hovedsak som sjømenn i underordnede arbeidstaterkategorier, ofte som matroser.

* De ikke-norske ansatte fikk, med bakgrunn i Folketrygdloven av 1967, ikke medlemskap i folketrygden, og dermed har de heller ikke fått utbetalt pensjon i ettertid.

* Disse rettighetene kom først med EØS-avtalen i 1994, men uten tilbakevirkende kraft.

* Norge har heller ingen bilateral avtale med Spania som sikrer dette, slik man har med flere andre land.

URETTFERDIG: Det syns Juan Lores Nazara, som jobbet 24 år på norske skip.

70-åringen fra kystbyen Portonovo i Spania snakker flytende norsk etter 24 år i norsk handelsflåte. Likevel får han ikke én krone i pensjon fra Norge.

NRK møter ham og fire andre pensjonerte sjømenn i Barcelona. De er blant 218 spanjoler som nå krever flere hundre millioner kroner utbetalt – ellers vil de gå til gruppesøksmål mot Norge.

De fleste av dem har jobbet store deler av livet for norske arbeidsgivere.

Fra 1950-tallet ble det, med aktiv medvirkning fra norske myndigheter, rekruttert spanske statsborgere i stort omfang til norskregistrerte skip.

Sjøfarts historiker Elisabeth Solvang Koren sier de spanske sjømennene var en forutsetning for å holde hjulene i gang i skipsfarten, den tiden en av Norges største næringer.

– Det er derfor et moralsk dilemma når man lar folk jobbe et helt yrkesliv uten at de opptjener pensjonsrettigheter som de heller ikke får i Spania. De bidro jo og jobbet på samme måte som nordmenn, sier hun.

– Dette er et eksempel på forskjellsbehandling på nasjonalt grunnlag overfor borgere av en annen stat innenfor EØS-området, sier advokat Øivind Østberg, som representerer spanjolene.

– De har over lange perioder betalt full skatt til Norge, samtidig som de i begrenset grad har opparbeidet seg rettigheter etter spansk trygdelovgivning.

Dersom sjømennene vinner søksmålet, kan det danne presedens for rundt 12.000 spanske sjøfolk som jobbet på norskregistrerte skip fra 1950-tallet og frem til 1994.

Dermed kan Norge få en pensjonsregning på mangfoldige milliarder kroner i fanget.

<http://miniurl.no/17w>

Når vi nå vet hvordan den norske staten utnyttet de spanske sjømennene, har vi godt belegg for å stille spørsmålet:

Er Norge et moralsk demokrati?

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

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,

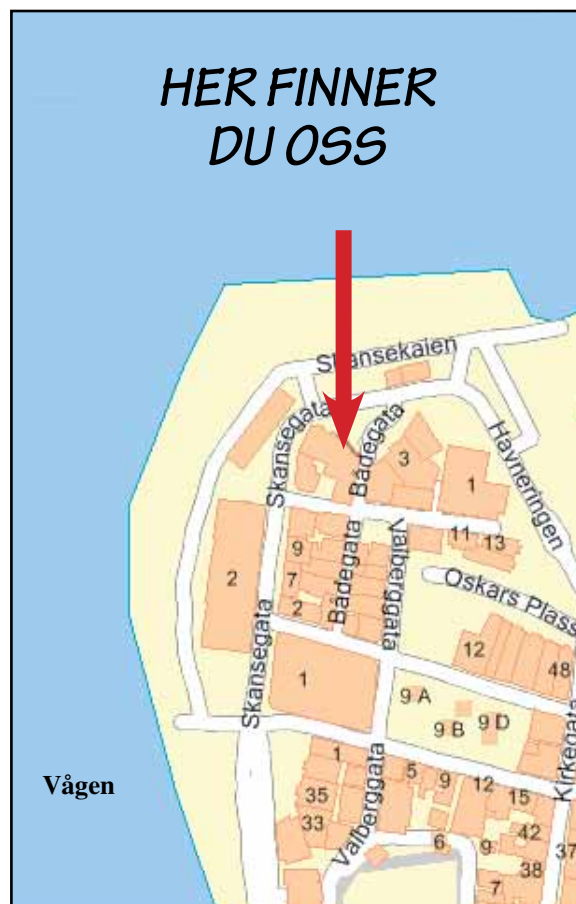
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



Spanske sjømenn varsler rettslig krav om anerkjennelse av trygderettigheter for årene de arbeidet i den norske flåten



Av advokat Øivind Østberg

På vegne av 218 spanske statsborgere samt organisasjonen "Asociacion Longhope" sendte jeg den 4.11. i år et prosessvarsel til den norske regjering v/arbeids- og sosialministeren angående krav på pensjonsrettigheter etter folketrygdloven og lov om pensjonstrygd for sjømenn.

Varslet inneholder en grundig juridisk argumentasjon for hvorfor bestemmelser i disse lovverkene som utelukket utenlandske sjøfolk fra folketrygden, ikke kan opprettholde i lys av dagens rettstilstand. I skrivende stund er intet svar mottatt.

Myndighetene har en anledning til å rette opp gammel urett og gi disse sliterne den pensjon de ærlig har gjort seg fortjent til gjennom sitt arbeid i mange år i den norske handelsflåten, og gjennom den skatt de har betalt til Norge.

Bakgrunnen var norsk skipsfarts økende behov for utenlandsk arbeidskraft fra 1950-tallet, da det etter hvert ble vanskeligere å rekruttere tilstrekkelig norsk mannskap. Blant spanske unge menn, spesielt med opprinnelse i den nordvestlige regionen Galicia, fant man den rene gullgruve av arbeidsomme og pålitelige sjøfolk. Med norske myndigheters aktive medvirkning ble det gjennom mange år rekruttert dyktige folk til å ta hyre i den norske handelsflåten. Stillingene var gjerne dekksgutt, lettmatros, matros, motormann, skipsmekaniker. Det var hardt fysisk arbeid, som regel i underordnede stillinger. Offiserene var, da som nå, i stor grad norske.

Mange av disse har arbeidet en stor del av sitt yrkesliv på norskregistrerte skip og for norske redere. De har jobbet på kontraktvilkår som tilsvarende norske arbeidstakere, sånn sett har de vært like

behandlet. De har også betalt skatt til Norge på linje med norske sjøfolk. De betalte ikke pensjonsavgift til folketrygden eller til pensjonstrygden for sjømenn. Rederne betalte heller ikke arbeidsgiveravgift.

De hadde sin bopel i Spania, hvor også familien bodde, for de av dem som hadde det. De fleste har ikke hatt mer enn helt kortvarige besøk i Norge. Når de ikke har vært på jobb på norske skip, eller på hjemreise, har de vært i Spania. Heller ikke deres familie har hatt noen glede av den norske statens tjenester, for eksempel gratis utdanning til barna.

Det de hadde rett til, var folketrygdens ytelser dersom de ble skadet i jobben. Og så til begravelse da. De hadde ellers gratis sykdomspleie og lønn under sykdom så lenge de var om bord. Men det aller meste av folketrygdens ytelser var de avskåret fra, og de opparbeidet heller ikke noen rettigheter til alderspensjon.

Dette varte helt fram til EØS-avtalen ble gjort gjeldende i 1994. Denne avtalen satte et klart forbud mot diskriminering på grunnlag av nasjonalitet for borgere av EØS-land, dvs. EFTA-landene og EU-landene. Siden har de blitt behandlet på like linje med norske sjøfolk når det gjelder rettigheter og plikter etter folketrygdloven og lov om sjømannspensjonstrygd.

Men tusener av spanske sjøfolk som har

hatt det meste av sitt yrkesliv på norske skip i perioden før 1994, får beskjeden eller ingen alderspensjon etter norsk folketrygd. De har også i meget liten grad fått utbetaling etter sjømannspensjonsordningen.

De har dessuten i denne perioden opparbeidet minimale rettigheter etter spansk trygdelovgivning, som ikke har medregnet deres tid som ansatt på norsk skip som tellende bo- eller arbeidstid. Ikke så rart. De var jo på norsk territorium og i norsk tjeneste.

Organisasjonen "Longhope" har arbeidet i flere år for å få gjennomslag for kravet om at sjøfolkenes tid som arbeidstakere på norske skip fullt ut skal medregnes som opptjeningsstid for norsk alderspensjon etter folketrygdloven og pensjonstrygden for sjøfolk. Primært har de forsøkt å oppnå at Norge og Spania inngår en bilateral avtale om saken. Slike avtaler har Norge inngått med flere andre land som har avgitt sjøfolk til den norske flåten. Den norske regjering har avvist alt. Senest i brev fra arbeids- og velferdsminister Robert Eriksson til Europarlamentsmedlem Lidia Senr Rodriguez datert 30.04.2015, at sjøfolkene er behandlet i samsvar med de gjeldende regler, og at det ikke er noe grunnlag for deres krav.

Dette standpunkt utfordres i det prosessvarselet regjeringen nå har fått. Det anføres at den diskrimineringen som lå

i de to lovene, og som videreføres ved at den før konsekvenser for pensjonsrettigheter i dag, ikke er rettslig holdbar, da den strider mot overordnede rettslige normer. Kort oppsummert vises særlig til følgende:

- EUs sosialtrygd-forordninger (Rfo1408/71 og 883/2004) som har overgangsbestemmelser om at også hendelser fra før det tidspunkt forordningen trer i kraft for landet, er relevante for fastleggingen av den enkeltes pensjonsrettigheter.

- Flere avgjørelser fra EU-domstolen som har fastslått at opparbeidelse av pensjonsrettigheter kan skje, med henvis-

ning til disse forordningene, før det tidspunktet et land tiltrådte EU eller EØS.

- EMKs tilleggsprotokoll 1, artikkel 1 jf. EMK artikkel 14 om beskyttelse av eiendomsrett og forbud mot diskriminering på grunn av nasjonalitet.

- Flere EMD-avgjørelser som har lagt til grunn at rett til sosiale ytelser som pensjon kan utgjøre eiendomsrett i konvensjonens forstand, og at diskriminering etter nasjonal opprinnelse da er konvensjonsstridig.

- Den europeiske sosialpakt som sier at arbeidere har rett til sosial trygghet og forbyr diskriminering på nasjonalt

grunnlag (se spesielt artikkel 12.4)

- Grunnloven § 98 som sier "Intet menneske må utsettes for usaklig eller uforholdsmessig forskjellsbehandling"

- FN-konvensjonen ØSK artikkel 9 jf. artikkel 2.2 om rett til sosial trygghet og prinsippet om ikke-diskriminering.

Det burde være unødvendig å gå til domstolene med en slik sak. En sak som vil eksponere Norge som et land som krenker arbeidsfolks rettigheter. Som ikke vil la folk, som har gjort sin plikt, få sin rett. Desto mer pinlig siden det kan ende med tap for Norge i domstolene. Iberegnet EFTA-domstolen og EMD.



DISNEY MAGIC

Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Fra deltid til fulltidsyrke

Losvesenet i

Norge i eldre tid

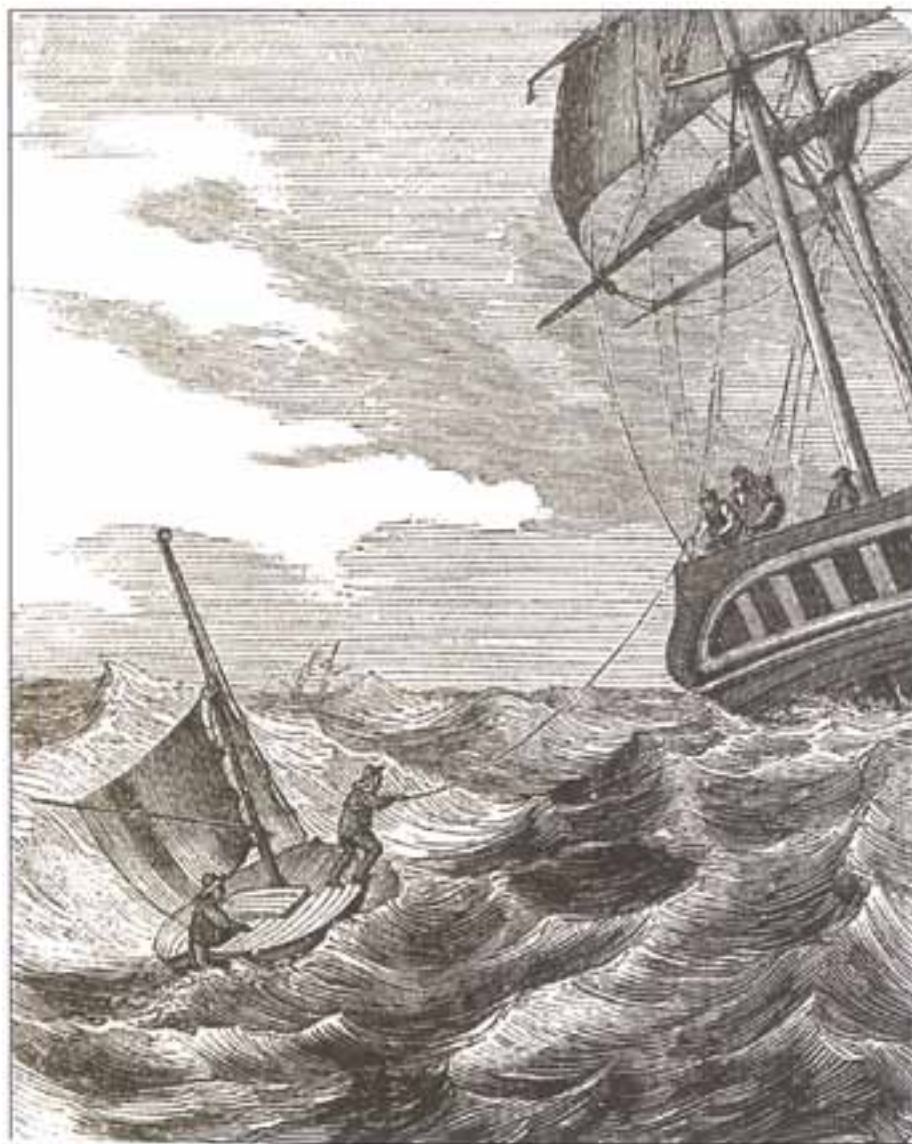
Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum

Når skip kommer inn mot kysten i våre dager, møtes mange av dem av små, hvitmalte båter med orange overbygg. Losbåtene bringer med losen, klar til å bli satt over og utføre sin viktige oppgave.

Vi skal her se på hvordan losing har utviklet seg fra å være bierverv for lokal-kjente fiskerbønder, til å bli et yrke som utøves på fulltid.

Norge, med Europas lengste kystlinje, er som skapt for losing. Fra de tidligste sjøfarere vet vi at de benyttet seg av ulike hjelpemidler for å navigere langs kyst og fjorder. Karakteristiske fjell, holmer og nes ble viktige, og etter hvert ble stein varder satt opp for å markere leia. Enda senere kommer nattmerker, som fyrkurver og kullblussfyr.

Allikevel kom mange sjøfarende til at de hadde utilstrekkelig kunnskap om lokale farvann og om innløp. Det er dette, lokalkunnskapen om leia, og om trygge innløp og havner, som er basiskunnskapen for losing. Dagens begrep kommer fra Nederlandene, der ordet Loots er blitt til los hos oss. I norrøn tid var navnet på losen Leidsogumadr, mannen som kjenner leia. Den første navngitte losen vi kjenner, er fra rundt 1430, og ble kalt Halldor leidsagari Roaldsson. Han hadde



Bording



Losskilt

altså fremdeles det norrøne los begrepet i navnet sitt.

Etter at Norge ble samlet til ett rike, økte handel og skipsfart. I de eldste norske byene, Nidaros (Trondheim), Bjørgvin (Bergen), Tønsberg og Oslo må det ha vært etterspørsel etter loser. Magnus Lagabøters Landslov, fra 1274, fastsatte også lostakster: for å lose et leidangsskip (krigsskip) mellom de nevnte norske yene, var taksten ca. 100 gram sølv, eller det samme som skipets hovedsmann. Når vi regner dette for ca. en måneds arbeid inkludert hjemreisen, plasserer det losene i middelklassen i norske middelalderbyer.

Ser vi på den videre utvikling av losvesenets utvikling i Norge, synes den å være styrt av tilfeldigheter. Kongemakten ønsket ikke at losene organiserte seg i laug, middelalderens form for fagforeninger. I et kongelig dekret fra 1561 påbød imidlertid kong Fredrik II skipperne å bruke loser, og det ble satt krav til losenes kunnskap og dyktighet. Dette skyldtes sannsynligvis eksempel på dårlig utført losing. Losene, som helst skulle rekrutteres fra de jordeiende, fikk krevende arbeidskontrakter; de måtte kunne erstatte skade på skip og last dersom de hadde utført losingen skjodesløst eller uten kunnskap. Kunne de ikke det, skulle de kunne dømmes til å miste livet. Likevel så ingen ut til å ta dekretet alvorlig. Losing på norskekysten ble utført av tilfeldige, både av folk vi ville kalle profesjonelle, men også av folk som tilfeldigvis bodde ved kysten, inkludert unge gutter og kvinner. Det var få ret-



ningslinjer for bruk av loser, og prissettingen på lostjenester var gjenstand for kjøpslåing mellom loser og skipperne.

Dette var situasjonen da kapteinløytnant Gabriel Christiansen i 1720 foreslo at losvesenet i Norge burde organiseres. Han hadde lang sjømilitær karriere, og søkte selv stillingen som overlos i det Sønnefjelske losdistrikt, fra svensegrensens til Åna-Sira. Her skulle overlosen lede 28 losoldermenn, som hadde de menige losene under seg. I de Nordenfjelske distriktet, fikk Jan Wessel, bror av Peter, samme stilling, som leder for 14 losoldermannsdistrikt. På tross av klager og innvendinger om utilstrekkelig tjeneste og for høy betaling, var det organiserte losvesenet kommet for å bli. Den store økningen i antallet loser i det Sønnefjelske losdistrikt viste at det var et udekket behov for loser. Innen utgangen av 1721, besto arbeidsstyrken av 428 loser, reserveloser og losoldermenn.

Det var Norge som fikk tvillingrikenes best utbygde og organiserte lostjeneste, Danmarks losvesen fikk tilsvarende organisering først 80 år senere. Igjen kan det forklares med norskekystens særpreg, den lange kystlinjen, fjorder og sund, med de mange små havnene. Danskekysten hadde forholdsvis færre havner, men i havner som Dragør, Helsingør og København hadde en et stort behov for lostjenester i forbindelse med passeringen av Øresund, hvor danskene innkrevde Sundtollen.

Losene sine inntekter avhang av hvor mange oppdrag de sikret seg, hvor store

fartøy de loset, distansen de loset, samt årstiden. Bruttobeløpet ble utbetalt losen, som ga pengene videre til losoldermannen, som skulle ha en liten del av inntektene. Losene fikk tidlig månedslønn. Losen måtte selv holde kostnader til losbåt, og utgifter til losguttene som tok losbåten inn igjen. Dersom det var losens egen sønn, ble en forholdsvis større del av inntektene fordelt innen familien. Inntektsnivået varierte mye. I perioden 1849 – 53 vet vi at bylosene i gjennomsnitt hadde 20 til 25 losoppdrag, mens uthavns losene hadde færre og noen loser i yte Oslofjord hadde mer enn 80 årlige oppdrag på 1890-tallet.

Etter 1805 fikk losene og de etterlatte rett til pensjon. Losoldermennene i hvert distrikt skulle registrere gamle og syke loser, og gjenlevende etterlatte. Pensjon ble innvilget av Kongen på bakgrunn av aktivitet, antall tjenestear, og etter ulykker og skader i tjeneste. Losene som hadde dette som hoved yrke, kunne ofte leve av yrket. Reservelosen hadde yrket som regel sammen med fiskeryrket, noe som ble ansett som ukomplisert. Noen loser var også bønder, noe som hang sammen med kravet til jordeiendom for loser. Losenes utdanning var basert på erfaring og kunnskap ervervet gjennom dette.

Mange losgutter fulgte i kjølvannet på det bordete skipet, og ble kjent med leia. Videre ble de kjent med manøvrering av losbåten, en kunnskap som ofte kunne overføres til større seilfartøy. Det var følgelig mange losgutter, ofte losenes egne sønner eller svigersønner som ble loser.



Losønnen

I 1892 ble det foreslått et fireårig kurs for 19-åringer som ville bli los. Dette ble forlatt, og tradisjonell losutdanning fortsatte fram til 1920-åra. Det vanlige var at når en los lærling følte han var i stand til å avlegge prøve på sjømannskap og farvannskunnskap, meldte han seg for losoldermannen i regionen. Han bestemte selv om han ønsket å bli reservelos eller los.

Gjennom bilder og dikt om loser, lærer vi å se på losene som helteskikkelser, som seilte ut i alle slags vær og fikk en våt grav. Selv om det var losene som fungerte som redningsvesen i tidligere tid, var det bare delvis tilfelle. Fram til 1899 rådde konkurranselosingen, med

bording av det los søkende fartøy. Dette fartøyet signaliserte etter los ved å heise nasjonalflagget i stortoppen eller på det mest synlige stedet. I mørke brukte en et skudd eller en lanterne forut. Etter som losutkiktene oftest var høyt oppe i terrenget, kunne losene med kikkert lett identifisere hvilke skip som søkte los. Noen steder står det kompassrosen på utkiksstedene. Disse ble hugget ut med magnetiske retninger. Derved kunne en ta en magnetisk peiling av det observerte skip, løpe ned i losbåten og vite i hvilken retning de ville finne skipet.

I godt vær kunne losene ro eller seile ut til fartøyene, fentre losbåten, legge inn til og klatre opp lederen. I dårligere vær

måtte en vente på en tauende fra det los søkende skipet, binde denne over brystet, vente på de rette forholdene, og så gå på sjøen for å bli dratt om bord i skuta. Med seg kunne losene ha en vanntett tønne. Denne kunne være losens flytelegeme, dessuten inneholdt den klesskift og mat for returreisen. Etter å ha kommet om bord, ordnet han formalitetene. På 1800-tallet hadde han flere tegn på los statusen. Foruten losbåten med en rød duk i seilet, medbragte han et lossertifikat og et losskilt. I tillegg hadde han et grønt karanteneflag og losingsskjema til utfylling.

Deretter kunne losen begynne å gi sine instruksjoner for sikker seilas mot havn.



VIKING ENERGY

Illfoto: Eidesvik offshore

Og staten er, som vanlig, den store vinneren

Rederiet Eidesvik, i tillegg til andre rederier har, gjennom avstemming blant mannskapene, innført en ny rotasjonsordning - fire uker på og åtte uker av. Årsaken til den nye rotasjonsordningen er å slippe å si opp så mange ansatte, for på den måten å ta vare på kompetansen, ifølge Eidesvik.

Dette er veldig bra, men hvem er det som betaler for at mannskapene skal få stå i jobb? Jo, det er mannskapene selv! Staten yter ingenting. Om de samme mannskapene hadde blitt sagt opp og havnet på arbeidsledighetstrygd, hadde de fått 62,5 prosent av hyra fra NAV, det vil si et tap sammenlignet med full hyre på 37,5 prosent. Nå har de sagt seg villige til å gå ned 29 prosent, med andre ord 8,5 prosent mer enn om de hadde blitt oppsagt.

Det som også er tilfelle er at nå må de arbeide i fire uker for denne prosentandelen, hva timebetalingen blir for dette vil vi ikke en gang tenke på. Det som også er tilfelle er at på grunn av denne hyre nedgangen, er det en hel del av mannskapene som vil få problemer med sin personlige økonomi. Det er på denne bakgrunn vi vil påstå at staten er den store vinneren som sparer arbeidsledighetstrygden.

I stedet for å be mannskapene om å betale alle utgiftene selv, mener vi at her

hadde det vært på plass med overføring fra staten, til i alle fall å betale halvparten av det det koster. Staten burde trådt støttende til for dem som får betalingsproblemer.

På bakgrunn av det som nå skjer i Eidesvik rederi, er det mange som har tatt kontakt med oss og spurt hva vi mener. Og svaret er at staten burde vært en ansvarlig part i disse tider.

Det er også en del å si om selve prosessen som førte frem til avtalen i Eidesvik. Et viktig spørsmål er hvorfor ble ikke FFFS invitert til å delta i diskusjonene?

Skipsarbeidsloven Kapittel 10 Vern mot diskriminering har litt av hvert å si om diskriminering - noe vi vil komme sterkt tilbake til ved en senere anledning.

Et annet legitimt spørsmål er hvorfor fikk mannskapene kun 48 timer på seg til å ta stilling til rotasjonsendringen?

FFFS mener, på bakgrunn av alle henvendelser vi har fått, at tidsfristen var alt for kort til å mene noe i en slik vanskelig og alvorlig sak. Nå er det uansett avgjort, både på godt og vondt, og vi håper på det beste både for rederi og mannskaper.

Vi har fått oversendt noen spørsmål fra ansatte i Eidesvik, og svar fra forbundene som var involverte i saken:

«Kan man søke om støtte fra NAV for mellomlegget i forbindelse med 29 % nedgang i hyra.?

Nei.

Hva om man blir sykemeldt, får man da 100 %?

Sykepenger og ledighetstrygd beregnes av inntekt. Lavere lønn gir lavere ytelser.

Får man kostpenger for alle ekstra dagene man er hjemme?

Ja.

Hva med pensjonspoeng for dem som nærmer seg pensjon nå når de får redusert inntekt?

Sjømannspensjonen blir ikke berørt.

Hva om denne ordningen blir mer enn ett år, da får du jo kraftig redusert ledighetstrygd på grunn av lønnsreduksjon?

Som sagt, lavere inntekt, gir lavere trygd.

Så langt svar fra forbundene.

Som man ser er det arbeidstakeren selv som i stor grad må betale for å stå i jobb. Når det er sagt, er det ikke for å kritisere Eidesvik de har, med unntak av tidsfristen, gjort dette for å beholde både mannskaper og kompetansen de besitter. Noe vi ser positivt på.

Det vi ikke liker er at staten ikke er seg sitt ansvar bevisst, her burde de kommet både rederiet og de ansatte i møte med en utstrakt hånd. FFFS mener at det er umoralsk av staten å legge alt ansvar over på de ansatte, staten sparer millioner av kroner på å slippe å betale arbeidsledighetstrygd. Det minste de kunne gjort var å tilby rederiet en refusjon som kom mannskapene til gode.

info@fffs.no – www.fffs.no

Statlig norsk ”mafiakultur” og dobbelmoral. På tide med ett kraftig oppgjør!

Åpent brev til Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Fergepassasjer og fergeansatt

Sterke ord i en overskrift, men jeg vil så gjerne ha litt av din oppmerksomhet. Påstanden min er kanskje overdreven men ikke helt uriktig.

Jeg er bosatt på ytre søre Sunnmøre og er avhengig av ferjer i hverdagen, slik som så mange andre langs Norges langstrakte kyst og fjorder. I tillegg jobber jeg som skipper på ett øysamband i Sande kommune.

Når det gjelder riksveiferjer, så er jeg ikke fornøyd med jobben du gjør! Selvsagt er det ikke du eller dagens regjering som er ansvarlig for den ukulturen som fylke og stat har ”utviklet” gjennom en årrekke, men du har dessverre fått ansvaret for dette nå...

Min misnøye er ikke lik den som oftest beskrives i media, i forbindelse med ferjer. Her på Sunnmøre f.eks, har det nylig blitt delt ut kontrakter på nye fergeanbud. Her har aviser og leserinnlegg hatt overskrifter som: «For gamle ferger, manglende universell utforming, kapasitet problem, ønske/krav om flere ferger eller hyppigere avganger i bestemte samband» osv....

Ja, ja... mange interessante tema hvor jeg har både vært enig og uenig. Det som jeg finner sterkt provoserende, blir dessverre aldri nevnt i disse debattene. Det bakenforliggende problemet, det som er den egentlige grunnen for misnøyen blir ikke diskutert.

Enkelt forklart så oppfatter jeg det som statlig ”mafiakultur” og dobbelmoral. Prosess, rutine og sedvane rundt utarbeidelse, utdeling og drift av fergeanbud er så godt innarbeidet og ”inngrodd” at ingen stiller spørsmål ved den. Selv om resultatet av prosessen strider sterkt mot norske regelverk og nasjonale mål.

Hva legger jeg så i dette??

Kan jo først se litt på tema om ferjeanbud som er satt på det ”frie” markedet. Fra mitt politiske ståsted så lyder frie markeder svært bra. Problemet med ferjedrift er att det finnes bare 1 aktør som etterspør denne tjenesten, nemlig staten. Videre er det staten som setter opp anbudene og samtidig lager ”spillereglene” når anbudene skal fordeles. Med en fornuftig og demokratisk stat så kan nok dette fungere bra men det er her saken begynner å falle fra hverandre. Staten velger heller å gi dispensasjoner til seg selv og balansere på alle mulige smutthull i lovverket, fremfor å betale det som det koster for å følge sitt eget regelverk.

I prosessen med nye fergeanbud på Sunnmøre så var det i det opprinnelige anbudet lagt inn aldersbegrensinger på fartøy i bestemte samband. Dette var jo flott! Ett håp om nyere materiell.. Fergeselskapene gir tilbud på dette men når prislappen følger med så strykes aldersbegrensningen fra anbudet. Er dette ”fair play”? Aldersbegrensningen kom vel inn i anbudet for en grunn?

Så er det spørsmålet om kravet til universell utforming av ferjer som er i de nye anbudene, og etter gjeldene regelverk. Eldre ferger er bygget før disse reglene og tilfredsstiller selvsagt ikke regelverk for universell utforming. Da nye ferger koster mer, hva er statens løsning da? Jo, enkelt! En firer litt på kravene til universell utforming og gir dispensasjoner fra maritimt regelverk slik at en kan bygge om gamle ferger. Staten får ryggen fri fordi nytt regelverk ikke gjelder for eldre fartøy, så kundene/passasjerene har ingen rett til å klage!

Dette bringer meg videre til mer statlig dobbelmoral. Maritimt regelverk sier at ved vesentlig ombygging av eldre fartøyer så må fartøyet oppgraderes til dagens regelverk. ”Vesentlig

ombygging” forklares videre med en ombygging som gjøres for å forlenge levetiden til fartøyet. Her blir det rom for tolking for advokater og Sjøfartsdirektorat.

Det som virker påfallende her er at det virker som om ferger får lov til å gjøre mye større endringer, som likevel kategoriseres som ”uvesentlig”, sammenlignet med f.eks. ett fiskefartøy. Å bygge ett handikap toalett eller installere en trappeheis (en trappeheis som ikke tilfredsstiller krav til universell utforming OG som gjerne medfører behov for dispensasjon fra kravene til rømmingsveier om bord på skip!!) kan kanskje tolkes som ”uvesentlig”. Men ombyggen gjøres jo kun fordi en skal klare å tilfredsstille kontrakten, dvs. forlenge fartøyets levetid... Er det OK med ”snille” tolkninger og disp. på regelverk fordi staten selv skal spare penger? Når en fiskebåteier forsøker å opprettholde familiebedriften og de arbeidsplassene han har skapt, så skal en ikke være snill?

Og... Offshore rederen, skal han presses med strengt regelverk, og betale for dyr innovasjon for sikrere og mer miljøvennlig skipsfart? Staten kan kjøpe gammel utrangert teknologi og med en disp. eller to så slipper de å følge opp egne ”visjoner”?

I møte med Sjøfartsdirektoratets utsendte i forbindelse med rutinemessige kontroller, så har dispensasjoner blitt diskutert på ”kaffepause-nivå” Har langt på vei fått inntrykk av at personer i Sjøfartsdirektoratet også deler min oppfatning om at det er enklere for ferger å få dispensasjoner. Staten har selvsagt ryggen fri. Andre typer fartøy har jo ikke behov for de ombyggingene eller dispensasjonene som en ferge. En vil derfor ikke finne noen direkte sammenlignbare eksempler og ”ta” staten på...

Det er ikke bare selve fartøyene det gis dispensasjoner på. Også regelverk som styrer driften av ett fergesamband blir gjort ”smidigere” med dispensasjoner. På enkelte fergesamband er det en stor frekvens av farlig last. Dersom ett kjøretøy frakter over en viss mengde sprengstoff så er det kun lov å ta om bord en begrenset mengde passasjerer. Dette blir problematisk å håndtere. Skal sjåføren med farlig last vente til ut på natta en gang når det er lite trafikk eller skal en sette igjen andre passasjerer? Det enkleste er selvsagt Dispensasjon! En kan få disp. fra regelverket slik at en får lov å ta med både sprengstoff og passasjerer... Personer fra rederiledelse har uttalt at Statens Veivesen har etterspurt /oppfordret rederiet om å sende inn søknad om dispensasjon for bestemte samband der farlig last har gitt store utfordringer.

Har fått inntrykk av at rederiene ikke liker slike dispensasjoner, at alle rederier mener de burde sagt nei, men praksisen har blitt ”normal”. Skal ett rederi ”gjøre seg vanskelig”? Påvirker dette rederiet ved neste anbudsrunde? Hva om uhellet skulle være ute, hvem får skylden da? Er det kapteinen som gikk fra kai, vel vitende om at dette ikke var særlig lurt?

”Folk flest” tror kanskje det er rederiene som er elendige. Kanskje det kan være noe rett i dette. Kanskje det fortsatt er noe ”gammelt fylkeskommunalt byråkrati” som sitter igjen i veggene på rederikontorene, fra tiden før konkurranseutsetting. Men fergerederier kan faktisk, uten problemer, levere nye innovative fartøyer! Problemet er at oppdragsgiveren ikke etterspør dette eller er villig til å betale.

Statens fergeanbud kan sammenlignes med en eksentrisk og kunnskapsløs bruktbilkjøper. Han er villig til å betale det som vil gi han en gammel billig modell fra 70- 80- tallet.. Likevel krever han setevarmer, ekstra airbag, DAB-radio og kjørecomputer...

Ferger og miljøetsatsing er ett interessant og motstridene tema! En trenger ikke være rakettforsker for å forstå at eldre fartøyer forurenser mer enn nye. Hvorfor velger staten da de mest forurensende alternativene? Bilferja ”Kvam” går på Larsnessambandet i Sande kommune og er en 35 bilers ferje bygget i 1977. Denne bruker nesten like mye drivstoff i døgnnet som for eksempel ”Tidefjord” (på Hareid-Sulesund) som er en 120 bilers ferje bygget i 2008.

Gamle fartøy som faller utenfor nytt regelverk har teknologi som fungerer perfekt når den svetter og lekker oljeprodukter. Gamle fartøyer har ikke renseanlegg for kloakk og gråvann. Dvs. gamle ferger fører til mye lokal forurensing i tillegg til CO2 utslipp. Fra media har vi

sett saker om cruise trafikk i Geiranger som ødelegger luftkvaliteten med ett lag av smog som blir liggende i fjorden.

Her ønsker en å innføre *flere* restriksjoner for cruise fartøy. Tilsvarende problem finnes i Bergen hvor en ønsker at skip skal kobles til landstrøm når de ligger ved kai, (noe ikke alle fartøy er konstruert for! og... som vil kreve enorm utbygging av strømmettet..) Bør ikke Fylke og Stat gå foran som ett godt eksempel og velge de mest miljøvennlige alternativene selv?

Riktignok så har det blitt gitt støtte til innovasjoner slik som batteriferga "Amper" på Lavik - Oppedal. Flott tiltak! (Selv om en kan diskutere miljøgevinsten når en vet hvor energikrevende produksjonen av batteriene er og at levetiden på disse ikke er så lang..) Men skal regjeringen kun satse på "Månelandings-prosjekter" når det gjelder miljø? Når fergeanbud legges ut for å få inn helt nye fartøyer i bestemte samband så er spesifikasjonene i anbudet så svake at det bygges nye fartøyer med gammel teknologi! Kun for å klare å levere billig nok. Jeg har ingen konkrete tall (det vil være enkelt for deg å innhente!) men bare ved å bruke eksisterende ny teknologi, bytte ut gamle fartøyer med nye, så vil miljøgevinsten på redusert CO2 utslipp bli enorm.

Ett tema som ikke nevnes verken i media eller i anbudene er arbeidsforholdene til de ansatte på fergene. Ett fint eksempel kan være ett fra min datter! I tiden før det ble lagt ut nye fergeanbud på Sunnmøre så var det mye snakk om tema i lokalt media. I heimen ble det også diskutert. På dette tidspunkt gikk min datter i 2.klasse. Min datter kommer til meg og spør etter ett frimerke. Når jeg forundret spør hvorfor så viser hun meg ett brev som hun ønsker å sende til ordføreren i kommunen.

I brevet ber hun om at vi må få ny ferge på Larsnessambandet.. "*Der jobber mamma og den gamle ferga bråker så mye at mamma blir utslitt og sur når hun kommer hjem*" Brevet ble dessverre ikke sendt. Det er ikke "ulovlige" arbeidsforhold på gamle ferger, men det er ulovlig å bygge ett skip med tilsvarende fasiliteter i dag. Her kan det nevnes lugarer og oppholdsrom under dekk og uten vindu, skipskontor på ca 4m2 (!!), manglende garderobe, elendige dusjforhold, skipsbroer med utilstrekkelig mulighet for temperaturregulering (fryser med ekstra ovner på vinterstid, på fine sommerdager må en "leve med" temperaturer på over 30 grader..) og ikke minst støy og vibrasjoner.

Den tilstanden som staten har ledet fergedriften inn i har på mange måter gjort ferger til en "simpel" arbeidsplass. Sjøfolk er i utgangspunktet en gruppe som har en svært sterk yrkesstolthet. Jeg blir dessverre ikke like stolt av å si at jeg "bare" jobber på ferge.. Kontrasten blir ekstra stor når en kommer hjem fra 70-talls forhold om bord og en sitter hjemme i stua og ser det ene nybygget etter det andre bli levert fra det lokale verftet.

Norsk politikk som angår ferger har blitt vanskjøttet i så mange år at den dårlige standarden har blitt normalen. Det er skammelig for Norge som, internasjonalt fronter økt skipssikkerhet, miljøvern, gode arbeidsforhold osv, tillater slike forhold. Det vil nok koste å ta igjen etterslep på ferger, slik som på annet veivedlikehold i Norge. (Må forresten få takke for mye flott ny asfalt på veiene i år!)

Det minste en bør forlange er at det blir slutt på dispensasjoner fra det regelverket som gjelder. Bare ved å stoppe den utbrette bruken av dispensasjon så vil mange problemområder i forhold til ferger rette seg av seg selv.

Mitt ønske er at det på Regjeringsnivå ble satt en aldersbegrensning på ferger som kan bli gjeldene om ett visst antall år. Dette vil kunne gi rederier ett godt insentiv til å bygge nye fartøy, når de vet at disse vil bli etterspurt. Kanskje anbudsperiodene som blir utlyst i fremtiden burde ha lenger varighet. Da det nok vil være enklere for rederi å satse på nybygg når investeringene blir mer langsiktig.

Jeg håper du vil ta med deg min oppfordring og se nærmere på forholdene, på og rundt norske ferjer. Ta gjerne kontakt med "en ferje nær deg"! Jeg er sikker på du vil få mange innspill.

Lykke til videre med "samferdsels-skipertaket"!

Vennlig Hilsen
Hilde Iren Jakobsen



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Hilde Iren Jakobsen

Deres ref

Vår ref

Dato

15/3112-

14.10.2015

Uttalelse vedr. ferger og anbud

Jeg viser til din henvendelse på e-post 25.8.2015.

Jeg har lest ditt innspill med interesse og merket meg dine synspunkter. Både lengde og krav ved fergeanbud er tema vi jobber med for tiden. Gode, effektive, trygge og miljøvennlige fergeforbindelser er viktige både for brukerne og de fergeansatte. Regjeringen er klare på at fergene våre er en viktig del av et velfungerende samferdselssystem. Ved flere av anbudene som vi nå jobber med, vil det bli stilt strengere miljøkrav og det vil være behov for å bygge flere, nye ferjer. Jeg håper du vil merke resultater på området her, slik som du allerede har når det gjelder ny asfalt.

Med hilsen

Ketil Solvik-Olsen

Postadresse: Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon: 22 24 90 90
Org. nr.: 972 417 904



Illfoto: Åsgard A aerial - Photo Øyvind Hagen - Statoil

Diskriminering av arbeidstakere med bakgrunn i medlemskap i arbeidstakerorganisasjon

Spørsmålet er i disse dager aktualisert i forbindelse med at flere rederier inngår endrede arbeidsavtaler med sine ansatte. Den vanskelige økonomiske situasjonen som næringen er inne i aktualiserer tiltak som endring av lønns- og arbeidsvilkår, og det er hos noen arbeidsgivere inngått avtale om lønnsreduksjon, endring i turnusordning mv.

For den enkelte arbeidstaker er slike endringer vesentlige, og det dreier seg ofte om en ikke ubetydelig reduksjon i lønn og endring av arbeidsvilkår.

Noen arbeidsgivere respekterer det forhold at enkelte arbeidstakere ikke er organisert, eller er organisert i forbund som ikke er representert i forhandlingene med arbeidsgiver, og de «reparerer»

dette ved å la alle arbeidstakeres syn komme til uttrykk gjennom avstemning. Andre forhandler utelukkende med enkelte organisasjoner og lar utfallet av slike forhandlinger være avgjørende.

Ved å velge denne, siste fremgangsmåten utelukkes flere grupper fra muligheten til å la sitt syn komme til uttrykk. Det er tilkjennegitt at fremgangsmåten til og med er benyttet av enkelte organisasjoner til å presse til rekruttering av nye medlemmer slik at «deres syn skal bli hørt». Denne fremgangsmåten er direkte i strid med diskrimineringsforbudet i skipsarbeidsloven

Lovens § 10-1 (1) tilkjenner at «Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon (...) er forbudt».

Forbudet innebærer at dersom en

arbeidstaker behandles dårligere av grunner som nevnt i loven enn andre blir, så vil dette være lovstridig. Det kreves ikke at det har vært arbeidsgivers hensikt å diskriminere, det er tilstrekkelig at diskriminering faktisk har skjedd. Forbudet mot diskriminering på grunn av medlemskap i arbeidstakerorganisasjon omfatter ikke bare diskriminering på grunn av medlemskapet, men også det forhold at noen utsettes for diskriminering fordi vedkommende ikke er medlem. Dersom enkelte arbeidsgivere velger å se bort fra hva enkelte arbeidstakere mener om en vesentlig endring av arbeidsavtalen, og dette har sin faktiske årsak i at vedkommende er medlem av et forbund arbeidsgiver velger ikke å forhandle med, har det faktisk skjedd diskriminering i strid med loven.

Forbudet mot diskriminering på grunn av politisk syn og medlemskap i en

arbeidstakerorganisasjon følger ikke bare av loven, men også av ILO-konvensjon nr. 111 som omfatter dette forhold. Det er for øvrig en videreføring av forbudet i arbeidsmiljøloven. I forarbeidene til Skipsarbeidsloven er det i departementets merknader presisert at forbudet mot forskjellsbehandling, på grunn av medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, skal tolkes slik at dette også gjelder forskjellsbehandling på grunn av at noen ikke er medlem i en organisasjon. Dersom det dermed bare er medlemmer i enkelte organisasjoner som blir hørt i forbindelse med en endring av arbeidsavtalen og arbeidsvilkår er dette diskriminering, det være seg både overfor medlemmer, av andre organisasjoner og overfor uorganiserte.

Konsekvensen av et brudd på diskrimineringsbestemmelsene er at bestemmelser i avtale (tariffavtale, arbeidsavtale, reglementer, vedtekter mv.) som strider mot kapittel 10 i skipsarbeidsloven er ugyldige. Dette betyr at den som er utsatt for slik diskriminering ikke vil ha en rettslig plikt til å oppfylle avtalen.

Den som er utsatt for diskriminering kan også kreve erstatning. Plikten for arbeidsgiver til å betale erstatning er uavhengig av skyld, det er et såkalt objektivt ansvar. Det kan kreves erstatning både for økonomisk tap, og for ikke-økonomisk skade. Erstatningsplikten følger av lovens § 10-9.

Konklusjonen må bli at dersom en samlet arbeidsstokk skal inviteres til å godta endringer i arbeidsavtalen så som nedgang i lønn, så kan ikke arbeidsgiver nøye seg med bare å høre synet til de som er medlemmer i enkelte organisasjoner. Denne prosessen må organiseres slik at alle gis anledning til å komme med sitt syn, for eksempel gjennom en avstemning, hvor alle deltar. Dersom en må være medlem av en eller flere spesifikke arbeidstakerorganisasjoner for å avgi stemme vil fremgangsmåten være i strid med diskrimineringsforbudet i skipsarbeidslovens § 10-1, med de følger som er nevnt foran.

*Per Magnus Falnes
Advokat*

DIESELDYR.NO

**MARITIM
CONSULTANTS AS**

Unngå driftsproblem

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.

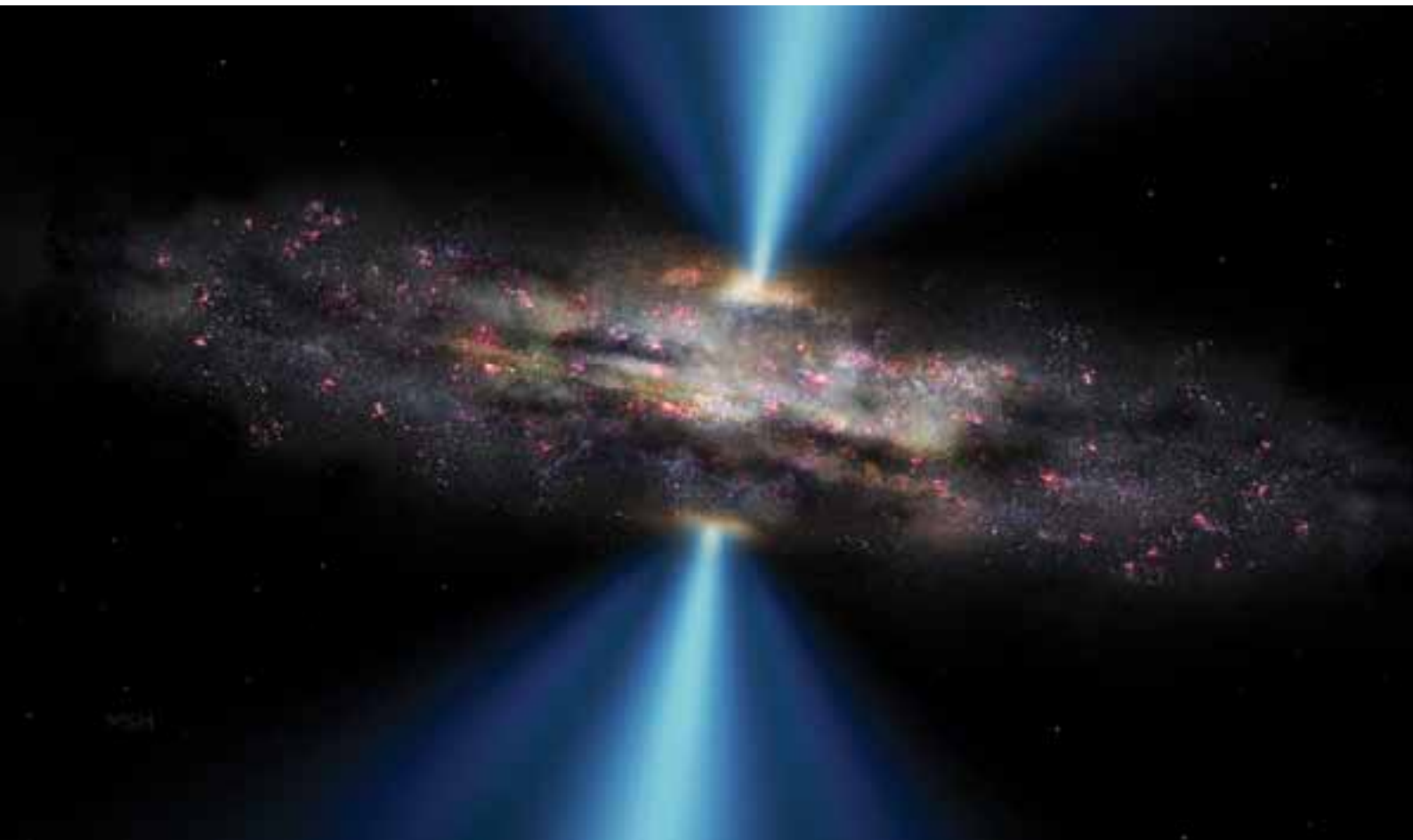
Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvtest som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

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



Illustrasjon: M. Helfenbein, Yale University / OPAC

HVORDAN DANNES UNIVERSETS STØRSTE SUPERSLURPERE?

Vår planet går i bane rundt Solen, som er en av anslagsvis 300 milliarder stjerner i galaksen vi kaller Melkeveien. I sentrum av denne og i sentrum av de mange milliarder andre galaksene i Universet, finnes det et gigantisk, superslurpende sorte hull. Forskerne har ment at superhullene vokser i takt med vertsgalaksen, men det viser seg ikke alltid å stemme.

I sentrum av Melkeveien befinner det seg et sort hull med masse 4,1 millioner ganger Solens og som med sine voldsomme tyngdekrefter herjer med omgivelsene.

Tidvis blir skyer av gass og istykkerrevne stjerner slukt, og samtidig blåses litt av stoffet ut langs objektets poler med ekstremt høy hastighet i form av intense stråler av gass.

Selv om Melkeveiens superhull er imponerende nok, finnes det galakser som har langt større og tyngre sorte hull i kjernen – de største har masser tilsvarende mange milliarder soler. Forskerne har lenge ment at det er en sammenheng mellom størrelsen på det sorte hullet i midten av en galakse og størrelsen på



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

galaksen: De største galaksene ser ut til å ha de største sorte hullene. I tillegg har astrofysikerne antatt at hullene vokser proporsjonalt med at vertsgalaksene øker i masse fordi disse sluker nabogalakser. Men dette stemmer slett ikke for et sort hull som først ble observert med romteleskopet Hubble og siden med to røntgenteleskoper som går i bane rundt Jorden samt et gigant-teleskop på Hawaii.

Vertsgalaksen, som kalles CID-947, er en nokså normal galakse omtrent 12 milliarder lysår fra Jorden, men superhullet i midten har hele 7 milliarder ganger Solens masse og er blant de største som er observert. På den enorme avstanden ser vi galaksen slik den var mens Universet

var ungt - bare 14 % av dets nåværende alder, og under 2 milliarder år hadde gått siden Big Bang.

Forskerne ble svært overrasket over funnet – hvordan kan et sort hull rekke å vokse seg så stort i en ikke spesielt stor galakse og på under 2 milliarder år, noe som astronomisk sett er kort tid i denne sammenhengen? Superhullet i CID-947 inneholder omkring 10 % av hele galaksens masse, mens superhull i galaksene i vår lokale del av Universet i våre dager inneholder kun 0,2 – 0,5 % av galaksemassen. Giganthullet i CID-947 må derfor ha vokst veldig mye fortere enn sorte hull er i stand til å gjøre i vår tid. Kanskje var forholdene så annerledes i Universets barndom at galaksene og de

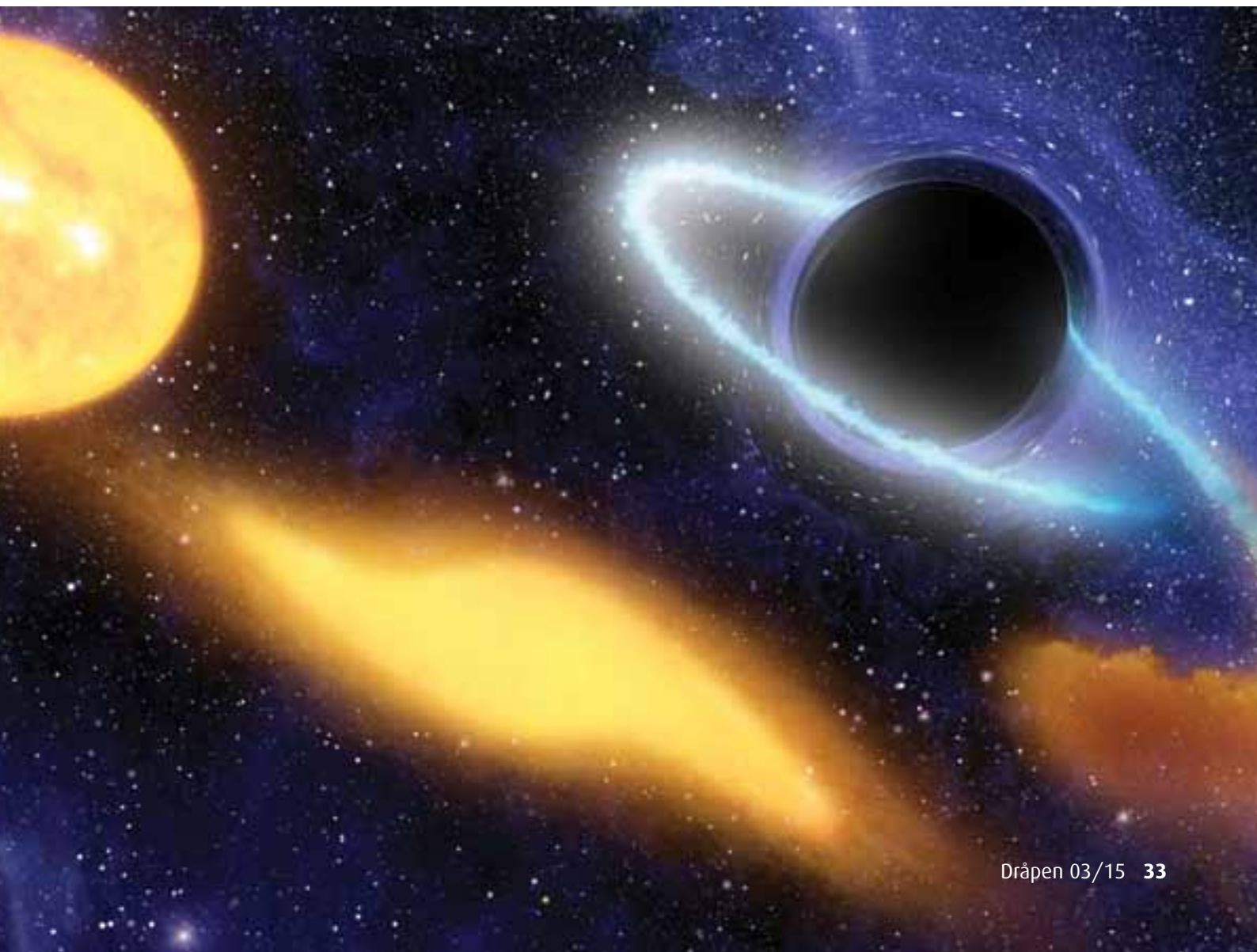
sorte hullene kunne vokse på en annen måte?

Superhullet i den fjerne galaksen vil antagelig fortsette å vokse, noe som i så fall kan føre til dannelsen av en ekstremt stor galakse som ligner på de aller største kosmiske monstrene vi kjenner fra vår tid.

Oppdagelsen har i hvert fall gitt fascinerende og dramatisk ny kunnskap om hvordan noen av Universets mest ekstreme fenomener utvikler seg!

Følg med på www.astroevents.no for informasjon om andre astronomiske oppdagelser og ikke minst himmelbegivenhetene vi kan glede oss til neste år!

Et superhull i en galaksekjerne er i ferd med å rive i stykker og sluke en stjerne. Illustrasjon: Wikipedia



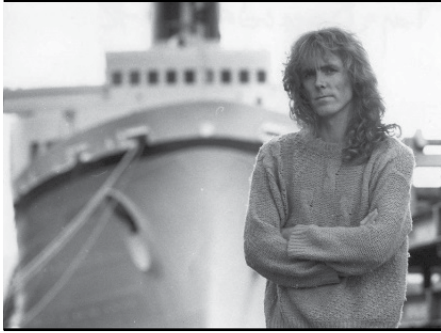


Skjermdump montasje

“Denne avgjørelsen kan ikke påklages”

(Tor Aksel Buch)

2015 er det magiske året som vi har fryktet og gruet oss til, men som nå straks er over. Vi har hele tiden sett for oss at deadline var 7. april 2015 – 25 år etter denne fryktelige mordbrannen raserte livene til alt for mange mennesker. 25 år etter at alt for mange måtte dø, fordi noen valgte å sette Scandinavian Star i brann. 25 lange år med både opp og nedturer. 25 år hvor vi hadde sett lyset i tunellen en rekke ganger. Like mange ganger har myndighetene med Riksadvokaten i spissen slukket dette lyset, knust håpet om et rettferdig utfall om at de skyldige omsider skulle få sin velfortjente straff.



Scandinavian Star, 2015

*Av daglig leder for stiftelsen
Etterforskning av mordbrannen
på Scandinavian Star.*

Terje Bergsvåg

Dersom ikke saken var oppklart innen den magiske datoen 7. april 2015, og gjerningsmennene fremdeles ikke var tatt, så var løpet kjørt. I så fall ville ingen lengre kunne straffes for dette fryktelige masse mordet som denne forbrytelsen endte opp med.

På den annen side så hadde vi som jobbet med oppklaringen sett frem til og gledet oss til denne datoen slik at vi kunne vende tilbake til et normalt liv. Frykten viste seg heldigvis å være ubegrunnet siden våre politikere fikk gjennomført en lovendring i siste liten like før foreldelsen ville inntruffet. Lovendringen ble vedtatt på det aller siste komitemøtet, kl. 04.30 – altså om natten.

Et lite tilbakeblikk viser at den siste begjæringen som vi leverte i 2011 til Riksadvokaten var usedvanlig grundig og godt gjennomarbeidet. Vi fikk også høyesterettsdommer Trond Dolva som selv er pårørende, til å legge siste hånd på verket. Alle våre påstander var godt dokumentert med vedlegg og alt i en oversiktlig og profesjonell rapport.

Dette kunne ikke gå galt. Men nesten ett år senere, etter en rekke utsettelse fra Riksadvokaten, fikk vi – utrolig nok – nei også denne gangen. Og det aller verste var at skrevet sluttet med “Denne avgjørelsen kan ikke påklages”.

Riksadvokaten var nok grundig lei, ville markere seg og sette et absolutt punktum

i denne saken en gang for alle. Han var sikkert også redd for at vi skulle fortsette presset, siden avgjørelsen hans var ytterst tvilsom og helt ubegrunnet. Flere av de viktigste momentene våre ble elegant hoppet bukk over. Resten var feid under teppet, slik følte i hvert fall vi det. “Slangen” hadde snodd seg unna også denne gangen. På vegne av de pårørende var vi nok en gang fortvilet. Skuffet over at de fremdeles ikke, og kanskje aldri, skulle få svarene de hadde ventet på i alle disse årene. Måtte vi bare kaste inn håndkleet og innse at slaget var tappt?

Riksadvokaten kom imidlertid med noen oppsiktsvekkende uttalelser i et intervju med TV2. Han innrømmet faktisk at den siste avgjørelsen han tok i Scandinavian





Gisle Weddegjerde forklarer mankoen på diesel. Tilhørere: Håkon Winterseth, Sigurd Klomsæt, Tor Kristiansen og stiftelsens leder Arne Steen. Foto. Leif Vervik

Star saken var uriktig. Etter en lang tur i tenkeboksen begynte kreftene våre gradvis å vende tilbake i gruppen vår. Vi visste jo at vi hadde rett. At det umulig kunne være Erik Mørk Andersen, den Danske trailersjåføren som var ansvarlig for denne galskapen. Det var et mer profesjonelt preg over handlingsløpet enn at det kunne være en enslig passasjer som startet alle disse brannene. Vi var jo klar over at alle som mistet livet, døde i den første halve timen av det 38 timer lange brannforløpet/marerittet.

Sintef begrenset helt uforklarlig mandattet sitt til å granske kun den første 1,5 timen av den 38 timer lange brannen. Så lenge vi kunne påvise med sikkerhet at nye branner startet med jevne mellomrom flere steder på skipet, etter alle var omkommet, kunne en med 100 % sikkerhet utelukke samtlige av de døde som gjerningsmenn. Det mest oppsiktsvekkende var jo at det startet branner på nye plasser. Steder hvor det var helt usannsynlig at brannen skulle kunne spre seg til.

Vi vet med sikkerhet at noen har manipulert dokumentene og bildematerialet til politiet. Dette er viktige avhør av sentrale personer, og som har vært avgjørende for å forklare hendelsene ombord. Dokumentene har rett og slett forsvun-

net. Det samme har skjedd med fotomapper fra de kriminaltekniske undersøkelsene. Noen av de aller viktigste bildene som viser opplagte arnesteder hvor det ligger fire madrasser, et annet sted seks madrasser samlet i en haug i trange korridorer, og tent på. Disse bildene har altså "noen" valgt å fjerne fra de kriminaltekniske fotomappene. Det kan altså virke som om "noen" ikke ønsket å sannsynliggjøre at det var nye arnesteder lengre fremme i skipet.

Disse forsvunne bildene dukket opp tilslutt. Bildene viste sikre arnesteder lenger fremme i skipet hvor det ikke hadde vært brann tidligere. Fire utbrente sengebunner lå i en haug midt i en trang korridor. Det var også nedfall fra istykker brente takplater som lå oppå de utbrente sengebunnene.

Like ved det aktuelle området hvor en av de nye brannene startet like før skipet ankom Lysekil. Da forsto vi hvorfor det var best at bildene bare "forsvant". Noen prøvde å gi inntrykk av at det var hovedbrannen som hadde spredd seg – og at brannene kunne blusse opp igjen i utbrente korridorer mer enn seks timer etter at brannen var slukket. Dette er selvfølgelig fysisk umulig. Det ville uansett ikke passet inn i politiets forklaringer hvor det var viktig at Erik

Mørk Andersen framsto som den eneste brannstifteren ombord i skipet.

Hovedregelen i en etterforskning er at politiet skal legge like mye vekt på det som taler for og det som taler mot at en person er skyldig. Her virker det som om de har fått tunnelsyn og alt for tidlig bestemt seg for hvem som var ansvarlig for brannstiftelsen. Etterhvert som det dukket opp beviser på et annet hendelsesforløp, virker det som disse har blitt feid under teppet fortløpende, og etterforskerne har ikke vist noen interesse for om dette var verdt å kikke nærmere på.

Noe politiet faktisk burde ha undersøkt er hvordan brannene kunne bli så langvarige og omfattende. SINTEF hadde tross alt gjort fullskalaforsøk ved laboratoriet sitt på Tiller, der de hadde bygget opp korridorer og trappehus og brukt original innredning fra Scandinavian Star.

Forsøkene viste at det var svært vanskelig å starte en brann i innredningen på båten, fordi det var laget av brannhemmende materiale. Sintef måtte helt opp i 200 Kw før de fikk startet brannen og forsøkene viste at etter åtte til ti minutter slukket korridorbrannen av seg selv, grunnet mangel på brennbart materiale. Da er det ingen logikk i at en tilsvarende korridor på fergen kunne brenne vold-

somt i seks timer. (36 ganger så lenge som forsøkene viste).

Det samme forholdet gjelder lugarene. All innredning på en lugar ville vært brent opp på mellom 12-15 minutter. Men på Scandinavian Star kunne den samme innredningen brenne mellom seks og åtte timer på et og samme sted. Derfor ble brannskadene ekstreme i noen områder, og utbrenningene var totale. Noen av disse seksjonene ble av Kripos kalt for krematorier fordi de omkomne, som ble funnet i disse områdene var fullstendig kremerte. Restene av et voksent menneske kunne veie mindre enn 1 kg, og det sier alt.

Politiet burde undersøkt nærmere hvordan det kunne være mulig at en brann ble vedlikeholdt i time etter time. Kunne det vært tilført noe brennbart materiale underveis i brannene? Vi kjenner til at skipet ble bunkret seks dager før brannen og at det føres en maskindagbok daglig hvor bl.a. tankbeholdningen i de forskjellige tankene skal føres inn.

Dette ville gitt politiet en oversikt over forbruket på om bunkersolje og diesel hadde vært normalt eller ikke. Imidlertid var det noen som hadde revet ut de tre bakerste sidene i maskindagboken slik at politiet ikke kunne vite hvor mye tankinnholdet var før brannen. Maskinsjefen ble spurt om dette, og han forklarte at det var han som hadde revet ut de aktuelle sidene fordi han skulle til en bokhandler og kjøpe ny en av de nærmeste dagene. Dette mente politiet var en god forklaring og slo seg til ro med det.

(§ 10.Maskindagbok
Maskindagbok skal føres om bord på

a) maskindrevet skip i utenriksfart

b) maskindrevet skip i innenriksfart med maskinist eller maskinpasser i bemanningsoppgaven og fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 og derover

c) flyttbare innretninger.

Maskindagboken skal fortrinnsvis føres av vakthavende maskinist. På skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister skal maskindagboken føres på engelsk. Maskindagboken føres i havn for hvert døgn, i sjøen for hver vakt. Det som skjer på den enkelte vakt kan foreløpig nedtegnes i en kladdebok, men skal innføres

snarest mulig og senest innen utløpet av påfølgende døgn.

Dagbokfører attesterer ved sin underskrift at vekten er innført. Maskinsjefen skal undertegne maskindagboken når døgnnet er innført. Minst en gang hver uke skal skipets fører gjøre påtegning om at han har ettersatt maskindagboken og anføre datoen for slikt ettersyn.)

<http://miniurl.no/17y>

Heldigvis har vi i stiftelsen Etterforskning av Mordbrannen Scandinavian Star et viktig medlem i gruppen vår, Gisle Weddegjerde som er ansatt i Lloyds og det han ikke vet om skip er ikke verdt å vite. Han har funnet dokumenter som viser tankinnholdet i tiden etter brannen. Når det gjelder bunkersolje så stemmer det helt overens mellom det som er på tankene og normalt forbruk. Når det gjelder dieseloilje som blant annet driver nødgeneratoren, var det en manko på ca. 119 000 liter diesel etter brannen. Hovedtankene ligger alltid i bunnen av båten under maskinrommet og ingen av de nedre dekkene var berørt av brannen.

Nå i ettertid virker det nærmest tragisk at ikke politiet undersøkte dette i tiden de hadde skipet i sin varetekt. De hadde tilgang til videomateriale som viste hvordan brannene utartet seg. Ved å studere flammehavet og røykspredningen i de forskjellige epokene av brannen burde det være enkelt å se at det umulig kunne være innredningen som brant i time etter time. Det ser man på intensiteten og flammene som er over 10 meter høye på det verste. Det ble aldri prioritert å undersøke spor av rester etter diesel i ventilasjonskanaler eller brannrester.

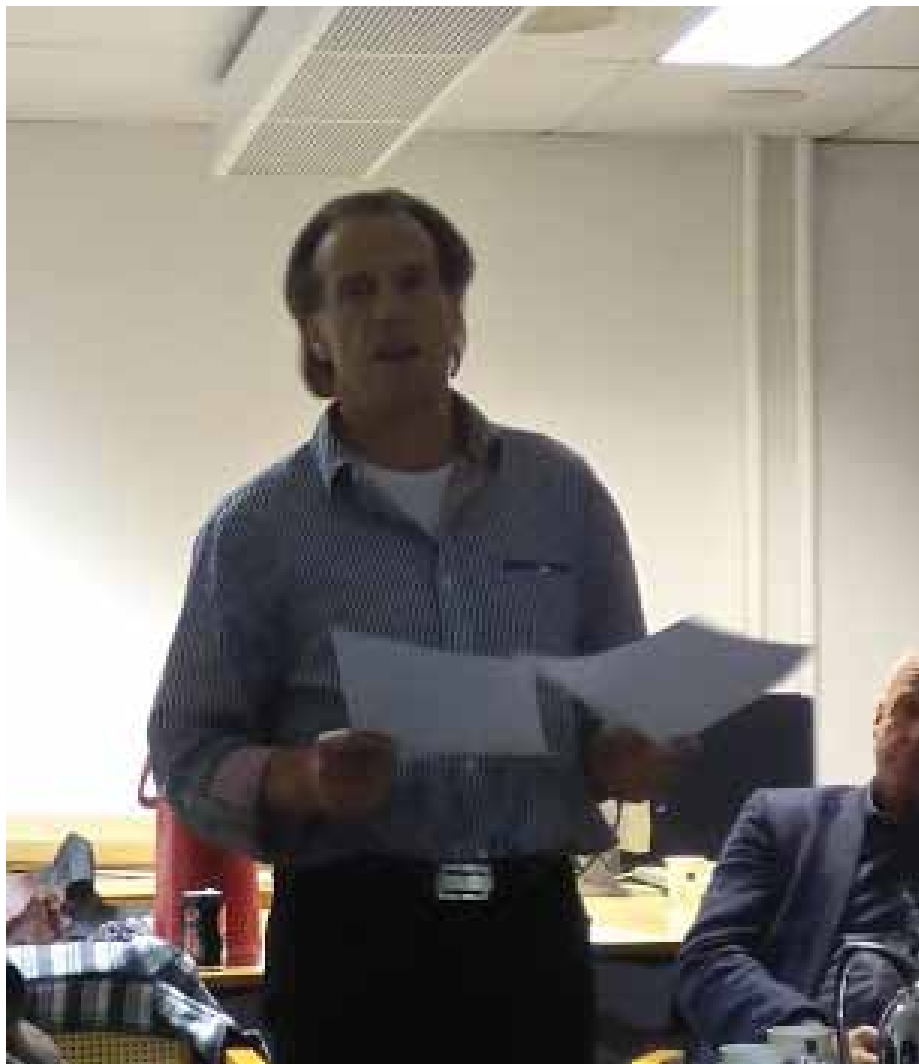
Det eneste vi kjenner til av slike undersøkelser er at buksen til Erik Mørk Andersen ble sendt til laboratoriet for undersøkelser av brennbar væske. Resultatet av dette var negativt.

Det er også betenkelig at ingen lurte på hvorfor det befant seg minst 27 gassflasker ombord i skipet. 25 av disse sto attpåtil lagret i hydraulikkrommet helt akter på styrbord side av bildekket. Alle de store flaskene sto buntet sammen med tau – en livsfarlig blanding av flasker med acetylen og oksygen. På bilder av disse flaskene ser vi tydelig at de er plomberte og altså at de er fulle. Dersom brannen hadde spredt seg til



Håkon Winterseth, advokat Sigurd Klomsæt og Tor Kristiansen. Foto T. Bergsvåg.





Jan Bøhler informerer om kommisjonen som er nedsatt av Stortinget.
Foto. T. Bergsvåg.

dette rommet hvor branndøren sto åpen, ville det oppstått en kraftig eksplosjon som garantert ville sprengt et stort hull i akterskipet, som igjen ville medført at skipet tok inn vann og sank.

Det er strenge forskrifter for oppbevaring av gass ombord. Den ene hovedregelen er at oksygenflasker aldri må være lagret i nærheten av steder hvor det er olje.

Det andre er at oksygen- og acetylenflasker alltid skal lagres i separate brannsikrede rom. Her har de brutt alle forskrifter, og i tillegg har de unormalt store mengder gass med seg ombord. Vi skal også huske at det betales døgnleie per flaske, slik at det er ingen logisk

forklaring på at de hadde med seg 27 gassflasker. Vi finner det svært oppsiktsvekkende at politiet aldri stilte spørsmål til maskinsjefen eller andre om årsaken til at de hadde slike unormale mengder med gassflasker ombord.

Det var også et returoiljerør fra hydraulikkanlegget, som angivelig ble skadet under brannen. Dette var montert i taket i en korridor i 300 seksjonen. Røret var kraftig bøyd sideveis og en kobling like ved var demontert og fjernet. Dette hadde forårsaket en lekkasje, og våre mistanker går mot at dette var gjort bevisst av de som ville totalskade skipet.

Vi er sikre på at brannen i denne korridoren, mellom lugar 311 og 321 ble holdt

i gang i timevis ved hjelp av tilførsel av diesel. På lugarene i denne korridoren var også 5 av køyene knust, slik at den voldsomme brannen fikk tilluft.

Brannmannskapene kjempet mot denne brannen i mer enn seks timer, nærmest under hele slepeturen til Lysekil. Nå skal vi igjen minne om at under forsøkene til Sintef, sluknet korridorbrannen av seg selv på mindre enn 10 minutter grunnet mangel på brennbart materiale.

Det er overveldende bevis på at det var sabotører med ombord i skipet den natten brannen herjet Scandinavian Star.

Det blir en for stor oppgave å gjennomgå alt her, men vi kan vel våge å påstå at politiet "vasset i beviser", uten å se eller ta hensyn til dem.

En av de betydeligste endringene vi har gjort i 2015 er at vi har skiftet advokat. Sigurd Klomsæt har kommet på banen og som en bulldoser har han vært med å bidra til at saken har tatt store skritt videre mot målet.

Det er trist å konstatere at Oslo tingrett har prøvd så godt de kan å bli kvitt, en for deres del, brysom bistandsadvokat. Han nektes oppnevning på klienter dersom de klarer å finne et smutthull hvor de kan hindre han oppnevning. Oslo tingrett har kverulert og redusert alle hans regninger og håper sikkert at han snart sier fra at dette gidder han ikke lenger. Men Klomsæt er en fighter med over 30 år i bransjen så han lar seg ikke så lett trække på.

Siste nytt før denne artikkelen gikk i trykken er at Stortinget har nedsatt en granskningskommisjon som skal gå gjennom Scandinavian Star saken fra A til Å.

De har også laget en særlov som gjør at de får makt til å kalle inn alle som de mener bør forklare seg for kommisjonen.

Det betyr i praksis at høytstående politifolk, riksadvokaten, redere og hvem som helst andre kan risikere å bli kalt inn på tepet til avhør. Det er også gitt kommi-

info@fffs.no – www.fffs.no



Kommisjonens leder Frank Olsen, sorenskriver i Tromsø. Foto Folkebladet.

sjonen utvidete fullmakter, noe som gjør tilgangen til å avhøre folk, både innenlands så vel som utenlands, blir enklere.

Kommisjonen har som mandat til å jobbe frem til juni 2017. Sorenskriver i Tromsø Frank K. Olsen er utvalgt som leder av kommisjonen, som består av 8 medarbeidere fra forskjellige fagområder.

Vi gleder oss på vegne av alle de som er rammet av denne katastrofen og ser frem til 2016 med stor spenning. De som synes dette er interessante opplysninger både om selve massemordet og eierskap kan lese mer i Kjell Ola Dahls bok

- Dødens Seilas - Scandinavian Star og gåtene.

Vi har også opprettet en enkel hjemmeside på

www.stiftelsen-scandinavianstar.no

Til sist ønsker stiftelsen alle lesere en god jul og et godt nytt år.



Illfoto: polarcus.com

POLARCUS NAILA



Leserbrev



Statlig diskriminerings- politikk i praksis

Urettferdig pensjonspolitik. Jeg fyller 70 år i inneværende mnd. Jeg hører altså til gruppen "frihets barn". Vi som var så heldige å bli født i 1945.

Vi betegnes ofte som den generasjonen eldre, som lever lenger. Det er ikke noe spesielt med det. Historien bekrefter at det er et ganske vanlig fenomen. Etter hvert som fremskritt innen helse, forskning, infrastruktur m.m. har blitt forbedret og kommet oss mennesker til gode, derfor har også levealder blitt forlenget.

Vi, sammen med årskullet 1944 har fått den noe tvilsomme æren å komme inn under "levealder justering". Dette betyr at det er offentlig bekreftet at det er riktig, at, ja, vi lever lenger, men nå straffes vi, på den måten at vi som hører inn unner disse årsklassene får lavere årlig alderspensjon, grunnet at vi forventes å leve lenger, og dermed også forventes å motta alderspensjonen lenger.

Jeg ser dette som ganske fornuftig, om det ikke hadde vært for en ting- og det er at det nå blir forventet av hver enkelt av oss at vi skal jobbe lenger, og dermed gi mer igjen til fellesskapet. Dette skulle jo da gå opp i opp. Jeg har ikke undersøkt påstanden jeg kommer med nå, men jeg tror det er ganske logisk, at vi som tjener landet, genererer mer enn det vi får tilbake.

Det er i hvert fall tilfelle når det kommer til oss som velger å arbeide etter fylte 70. Vi får lov til å betale skatt, men om vi blir sykemeldt så får vi ikke sykepengen i det hele tatt.

Om du arbeider mellom fylte 67 år og 70 år, så får du maksimalt 3 mnd. sykepenge.
Jeg fyller år den 22. november og i dag den 11. november fikk jeg følgende beskjed fra NAV.

Ref.:

Du har vært sykmeldt siden 28.10.15.

Retten til sykepenge fra folketrygden opphører 21.11.15. dersom du ikke blir friskmeldt før.

Dette kommer av at man ikke har rett til sykepenge når man er over 70 år, jf. folketrygdloven §§ 8-3 og 8-51.

Derfor kommer du ikke til å få utbetalt sykepenge etter denne datoen.

Med vennlig hilsen
NAV FORVALTNING VESTFOLD.

Min oppriktige mening er at, de som er med og bidrar til fellesskapet skal, på lik linje med andre, høste av de goder som vi betaler inn til når vi måtte ha behov for det.
Alle Norske statsborgere, samt gjestearbeidere omfattes av de gode trygdeordningene vi har i Norge, men det er noen unntak.



De som har fortsatt den tradisjonsrike og hederlige utøvelse av en stolt og viktig yrkesgruppe, som var med å tjene det norske folk fra 1939 og frem til krigens slutt innen det vi ofte kaller for restaurasjon og eller hotel- lansatte om bord i skip. Det være seg tank / bulk/ eller andre skips typer. Alle hadde messejenter og stuerter om bord.

De ansatte innen hotell, var og er like mye sjøfolk, som andre yrkesgrupper på skip, og skal behandles likt, og ha samme rettigheter.

Turistskipansatte om bord i NIS- registrerte skip får ikke dette. De får ikke tilhøre velferdssamfunnet, ikke opparbeidet trygdetid eller pensjonspoeng til uføre og alderspensjon- ingen av de andre godene som tillegges medlemmer av den norske folketrygden heller.

Dette får naturligvis store konsekvenser ved søknad om alderspensjon, uførepensjon og gjenlevendepensjon. Hva om man blir syk, er norsk, men jobber innen hotell for eksempel som kokk / stuepike / hovmester etc.? Da blir man altså stående alene, utenfor det systemet man har kjempet for og bidratt til i mange år. Er du matros / styrmann og lignende så er du inne i varmen. Forstå det den som kan.

Jeg spør meg selv, hvem kan ha vært med på utferdige og bestemme dette. Vi har tidligere et u-tall av eksempler på like store svik mot sjøfolk opp igjennom historien, slike som; "Manilaavtalen" og tvangstrekk av kontingent for ikke medlemmer. Kan det være at de som har stått bak dette, også er arkitektene bak utestengelsen av norske velferdsgoder, for denne yrkesgruppen?

På tross av at NSF og de 2 andre forbundenes tap i høyesterett om tvangsrekrutering og trekk av kontingent, foreligger det fortsatt bevis for at dette blir gjort i dag. Jeg har hørt tall som 30 millioner kr. som blir tvangs trukket av sjømenn ansatt om bord i NIS registrerte skip.

Det er mange gode krefter som har arbeidet iherdig og lenge for å skaffe likhet og rettferdighet i landet vårt. Og vi er heldige, mye er gjort og mye er bra, men det betyr ikke at vi kan legge ned arbeidet av den grunn. Vi kan alltid bli bedre, vi må aldri si oss fornøyd om mulighetene er til stede for å rette opp i feil, hindre korrupsjon og søke å få bedre og likeverdige forhold for oss alle.

Arbeidsmiljøloven er på veldig mange måter kjempebra, men at arbeidsmiljøloven legger ned arbeidet for oss som velger å arbeide etter det stortinget ønsker fra oss- arbeide utover fylte 70 år, det er jeg ikke fornøyd med. Jeg tenker her spesielt på at man etter fylte 70 år, ikke lenger har noe oppsigelsesvern. Man kan sies opp uten annen begrunnelse enn at man har fylt 70 år. Det er jo det samme vi sjøfolk var utsatt for ved fylte 62, og det hadde vært slik fortsatt om ikke FFFS hadde ryddet opp for oss.

Det er riktignok kommet noen anbefalinger, slik som:
Ønsker arbeidsgiver å si opp eldre over 70 år, da bør dette skje ved et seks måneders varsel.

Jeg ønsker FFFS fortsatt lykke til med det gode håndverk.

Per Hagerup.



Leserbrev

Åpent brev til norske stortingsrepresentanter

som skal delta i forhandlingene om den nye pensjonstrygden for sjømenn (PTS-ordningen)

Etter å ha sett hva utvalget som jobber med forslag til den nye PTS bør være, var det ikke vanskelig å se at det var overskudd av Ap- representanter i utvalget. Hovedankepunktet i det som utvalget sendte til arbeidsdepartementet er et forslag om videreføring av det som jeg velger å kalle grov økonomisk kriminalitet ovenfor norske sjøfolk.

Utvalget foreslår å videreføre ordningen med om en sjømann mister helseattesten for å seile og ender med uførepensjon, så kan staten bare konfiskere hans innbetalte pensjonspremie, etter et helt yrkesliv til sjøs. At det i det hele tatt er noen som kan forklare **logikken** i den bestemmelsen, som ble gjort en gang i tiden, tviler jeg på finnes.

Alle som arbeider på sjø og land blir trukket for skatt og folketrygdavgift over skatteseddelen på sin arbeidsinntekt. Sjømannen, sykesøsteren, rørleggeren, stortingspolitikeren og Jon Fredrik Baksaas fra Telenor har alle, gjennom dette pålagte trekket, opparbeidet seg rett til **uførepensjon**.

Jeg har også blitt trukket i premie til sjømannspensjon fra 1971 ved siden av skatt og folketrygdavgift. Jeg har da altså i hele mitt yrkesliv fått en ekstraskatt uten rettigheter, om jeg skulle være så uheldig å bli ufør. Argumentet med at en kan ikke motta mer enn en statspensjon, i et slikt tilfelle, må etter min fattige forstand være et lovbrudd. At våre fagforeninger ikke har fått stoppet dette tidligere er meg en stor gåte. Nå vet ikke jeg hva slags innbetalinger sykesøsteren, rørleggeren og Baksaas har hatt i andre typer pensjoner, men jeg regner det som 100 % sikkert at stortingspolitikeren i alle fall må ha blitt trukket en premie for sin stortingspensjon, en pensjon som alle vet er en statspensjon.

Alle vet, at også stortingspolitikere kan bli syke, og da kan de ende opp med uførepensjon om det er etter 4 år på tinget eller ni år. Argumentet at en kan ikke motta to statspensjoner, gjelder vel selvsagt også stortingspolitikeren, om da ordningen som sjøfolk behandles etter, er rett etter norsk lov. Da skal også stortingspolitikere miste sin stortingspensjon og få en ca. maks sum uføretrygd på kr.26000. Loven skal være lik for alle.

Om det hadde blitt foreslått, hadde det vel blitt fullstendig kaos på tinget. Hva med likhet for loven? Jeg har skattet og betalt trygd i 44 år, og **ved siden** av har jeg blitt trukket separat premie til sjømannspensjonen.



Leserbrev



Koblingen som har fungert med tap av hele sin innbetalte pensjonspremie når en ender opp med uførepensjon, har absolutt **ingen logikk** ved seg. Og jeg kaller det grov økonomisk kriminalitet, som begås av staten i dette tilfellet.

Om ikke pampene på toppen i de tre andre forbundene hadde vært så ettergivende med AP, og heller ha prøvd og fått stoppet dette ranet av de som tilfeldigvis har blitt uføretrygdet, hadde denne ordningen aldri blitt gjennomført. Disse tre forbundene med sine representanter i utvalget som jobbet med forslagene til den nye PTS, har på nytt gått inn for dolking i ryggen av sjøfolkene.

I en artikkel av lederen i utvalget, Sissel Rødevand, la jeg merke til et par setninger som jeg ikke vet hvordan skal tolkes:

1: Særlig vil det kunne bli en utfordring å finne gode løsninger for sjømenn som mister helsesertifikat i høy alder.

Forstår ikke dette når en vet hva de har foreslått videreført om uførepensjonen. Vet ikke om Rødevand har fått med seg at sjømannsordningen Loss of License (LOL), ikke har blitt forandret etter at vi sjøfolk nå etter dom i Den Europeiske Sosialpakten, kan seile til vi blir 70 år. Pr. dags dato slutter LOL funksjonen ved fylte 58 år. Har alle fagforeningene også glemt at LOL ikke har blitt oppjustert? En kunne pensjonere seg som sjømann ved fylte 60 år, og gå av med PTS frem til 67 år. Nå foreslår utvalget at en kan pensjonere seg som 62 åring, men en kan jobbe til en blir 70 år, om helse eller økonomisk situasjon tilsier det. Hvor skal den oppgraderte LOL avsluttes nå når den nye sjømannspensjonsordningen kommer?

Den andre setningen av Sissel Rødevand:

Og tid som sjømann på under 12,5 år gir kun en symbolsk utbetaling.

Når pensjonspremieinnbetaling i 150 mnd. for eksempel omtales som en symbolsk utbetaling vet jeg ikke hva jeg skal si. Bare at jeg skulle likt å se listen med de som har hatt kravet på denne symbolske engangsutbetalingen, og om de har fått den utbetalt. Fordi jeg regner med at ikke alle disse sjømennene med under 150 mnd. er uføre. Hovedsaken for meg er at Høyre/FrP nå kjenner sin besøkestid og retter opp dette Nortraship2, som jeg har valgt å kalle dette ranet av vår pensjonspremie av de som blir uføre. Hvis en politiker som sitter på 9-ende året på tinget hadde fått beskjed om at nå, som du har fått uførepensjon, så mister du din innbetalte stortingspensjon. Kanskje de da hadde forstått hvor grovt dette er, og etter min mening, ganske sikkert lovstridig.

Jarle Brevik
kokk
Bourbon Sapphire



Leserbrev



De glemte jobbanalysene

Det er jobbanalyser for mange slags jobber til sjøs i dag, slik at arbeidet blir gjennomført på en sikrest mulig måte. Når jobbanalysen for en jobb er gjort så får en arbeidstillatelse, og da er det bare å hive seg igang. Men de som driver med sikkerhet, har visst gitt seg selv fritak for å analysere arbeidsplassen, til de som lager maten.

Jeg var førstereisgutt på tidlig syttital, men i dag er jeg plutselig blitt eldstemann ombord. Av lang erfaring vet jeg, at oppe på brua har «gentlemen og cowboys» sin arbeidsplass.

«Råkjøring» av enkelte av disse cowboyene, under veldig dårlig vær, har jeg opplevd mange ganger. Det har vært mange ulykker i byssa pga. kombinasjonen av dårlig vær og villmannskjøring. Litt «morsomt» er det, når disse en 10 minutters tid før servering av maten, ringer ned og sier fra om at de skal slakke av på farten, under måltidet. Da er det bra at en har sans for galgenhumor. Matlagingen og innbæringen av varm mat er man jo ferdig med da. Så det har selvsagt ikke noe å gjøre med at kokken skal ha noen sikker arbeidssituasjon, men at de på dekk og maskin ikke skal skade seg, under inntak av den samme maten.

For noen år siden var jeg på en båt som hadde kontrakt med Statoil. Ut i februar et år kom det beskjed til alle båtene.

- Bekymringsmelding!!

I perioden fra midt av november og ut i januar var der veldig mange ulykker og nestenulykker i bysseedepartementet, men ikke på dekk og maskin. Kapteinen ombord var av typen gentleman, med sans for galgenhumor. Han sa at dette må vi svare på. Svaret gav seg egentlig selv. I den perioden var det veldig mye dårlig vær, slik at dekk- og maskinfolkene da satt trygt i sine stoler rundt om på skipet. Men mat til faste tider, det skulle dem ha, og den skal i tillegg være varm, 3 ganger om dagen, uansett vær og vindforhold.

Armbrudd og brannskader var på lista til Statoil. Mange av ulykkene skjedde under innbæring av varm mat til vannbad i messen. Vannbadet skal ikke være ute i messa, det skal være i skottet ut til messa.

Så spørsmålet er: Hvor går grensen for at en må skrive en jobbanalyse, slik at kokken kan gjøre jobben sikkert, når det virkelig er dårlig vær? Inntil denne dag har jeg aldri hørt noe snakk om jobbanalyse for kokkens jobb. Og slik jeg har forstått det, så er det bare de som jobber på kontor, som tror at båtene er så avanserte i dag at de nesten ikke beveger seg i dårlig vær. Kanskje det er grunnen til at de ikke har fått med at det skal være jobbanalyse av jobben i byssa også.

Et nytt ord som tilhengerne av store papirbunker, og som skal dokumentere seg til toppsikkerhet bruker, er: FINDINGS. Kan en jobbanalyse for sikker jobb i byssa havne på den lista? Det har jeg heller aldri hørt har vært tema, på sikkerhetsmøtene ombord. Storm, slingring, skarpe kanter, kniver, varm mat, glatte dørker, osv. det er nok å ta tak i.

Jeg avslutter med å fortelle om den overvektige kokken på en Westfal-Larsen båt på vei over fallrepsbukta i sentral-Amerika i 1971. Han satt på en gammel argentinsk eplekasse av tre. Plutselig kommer det en stor bølge, kokken og eplekassa ble begge ganske maltraktert. Kokken beklaget seg til stueren, som trøst fikk han en kasse det sto Frydenlund på, som plaster på såret, da var den ulykken glemt.

Jarle Brevik
Bourbon Sapphire.



Leserbrev



Hei FFFS

Nå har jeg på vært sikkerhetskurs igjen - førstehjelp denne gang. En av lederne som underviste var sykepleier og hun fortalte at 6 - 6 vakter skulle vært forbudt. Videre sa hun at det også var veldig mange sjøfolk som mistet helseattesten på grunn av vakter med 6 timer på og 6 timer fri. Det er direkte helsefarlig, mente hun. Det må da gå an å endre vaktene om bord, mente hun.

Enkelte sjøfolk sover kun 4 timer per døgn. Sist båt jeg var på, var en supplybåt hvor vi hadde 4 timer på, 4 timer fri, deretter hadde vi 8 timer på og 8 timer fri - verdens beste ordning, mente alle ombord.

På sikkerhetskurset ble det også fortalt at mange seilende får hjerteproblemer av for lite søvn. Jeg har diskutert 6 timers vakter med mange andre sjøfolk, også i andre rederier, og alle er vi enige om at det hadde vært bedre både for humøret og helsen om vi hadde gått et annet vaktssystem.

Har dere mulighet å skrive litt om dette problemet i medlemsbladet vårt – Dråpen? Jeg vet at slike vakter er et problem på norske båter. Litt rart at det ikke blir ulykker om bord, det er mange matroser og andre, som går i halvsvime på jobb. Siste turen jeg var på, før jeg ble permittert, snakket jeg med kapteinen ombord. Han var veldig positiv til denne ordningen. Hvorledes bør jeg gå fram overfor rederiet mitt?

Hilsen trett sjømann.

Svar fra FFFS:

Vi har tatt opp dette problemet før, første gang i Dråpen nr. 2- 2003 side 18. som den gang tok for seg faren for å få diabetes av for lite søvn.

Videre har vi sakset fra BT som 27. september 2011 skrev følgende:

Overgangen fra tradisjonell vaktordning med seks timer jobb og seks timer fri til åtte timer jobb – åtte timer fri – fire timer jobb – fire timer fri viser ein klar fordel til 8-8-4-4 framfor 6-6 når det gjeld søvnkvalitet, viser ny norsk forskning frå SINTEF og NTNU på oppdrag frå Statoil Marine operasjonar.

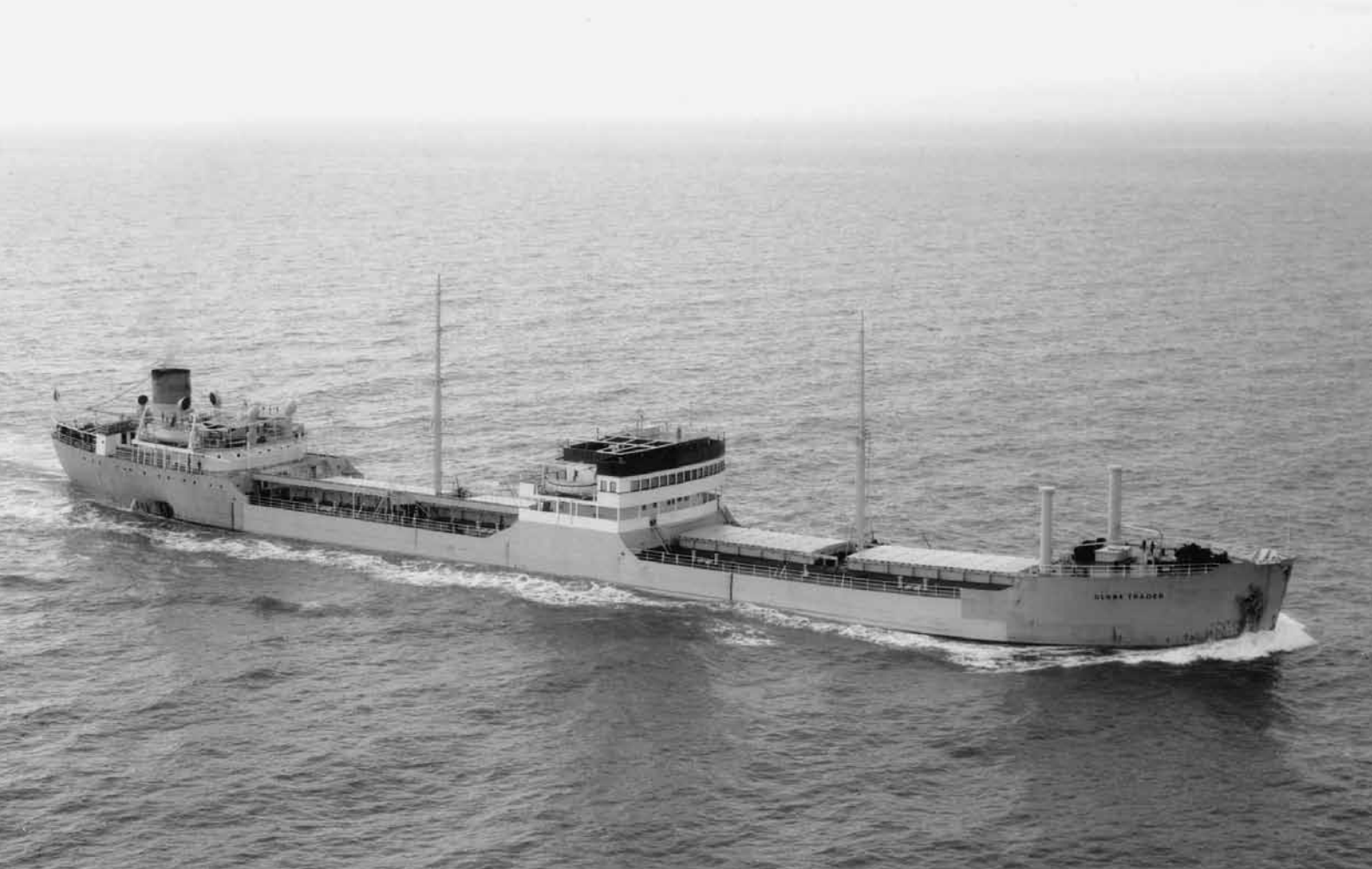
Sjøfartsdirektoratet skriver også om problemet på sine hjemmesider:

Vaktordning

Det er en rekke undersøkelser som slår fast at en 6-6-vaktordning akkumulerer underskudd på søvn, og at denne type ordning er lite gunstig med tanke på sjømannens helse og fare for sjøulykker. Det er flere norske rederier som prøver ut andre vaktordninger som skal gi en gunstigere mulighet for hvile. Et eksempel er en 8-4-4-8-vaktordning med rene dag og nattskift. Rederiene oppfordres til å vurdere andre løsninger som er i henhold til vaktholdsforskriften og hviletidsbestemmelsene, for sine skip. Regelmessig døgnrytme må tilstrebes så langt som mulig for å forebygge søvnmangel og fatigue.

<http://miniurl.no/17o>

Hvordan du skal gå fram overfor rederiet kan sikkert gjøres på mange måter, men jeg ville begynt med en telefon og forklart problemet, og vist til at andre rederier har god erfaring med et annet vaktssystem. Samtidig kan du jo vise til det vi viser til her. Lykke til.



Fortsettelse fra forrige nummer

Litt mimring fra svunne tider

AV PENSJONERT KAPTEIN KURT FROSTAD

RORMANN

Som dekksgutt skulle man også lære seg å stå til rors. Når man var barn og lå i sengen og drømte om fjerne himmelstrøk, hadde man nok mange meninger om det å stå til rors og føre et stort fartøy fram i storm eller stille. Når man nå skulle lære dette føltes det som noe helt annet, man skulle stirre ned i et kompass! Da jeg sto i bak kompasset for å lære dette kunststykket hadde gyrokompasset overtatt for magnetkompasset som hoved kompass på de fleste større skip i utenriks sjøfart. Det jeg sto foran

var et anschutz gyrokompass, utviklet av tyskerne under krigen. Det var plassert på tre søyler slik at man kunne stå og se rett inn i det.

Da båten endret kurs tikket kompasset som en klokke, bare mye høyere, - og jo fortere endringen foregikk jo hurtigere ble tikkingen. Skulle man lære å styre måtte man kjenne til kompassrosen. Det gikk ganske greit men der var tider hvor roret ble lagt til feil side, og styrmann eller kapteinen brølte: Ka fa... gjør du nu? Etter å ha tabbet seg ut utallige

mange ganger gikk det etter hvert greit. Stolt husker jeg dagen da skipperen kom inn på broen og medelte at "han Frostad skal være fast rormann inn og ut fra kai!" Da vokste jeg og forsto at jeg hadde lært noe viktig og var blitt en ekte rormann. Jeg hadde lært og blitt flink til å styre.

KLENGENAVN

Om bord i båtene var det gutter fra de fleste områder i Norge. Dette gjorde at man laget klengenavn alt etter hvor en kom fra: Det ble til Tromsø, Bodø, Trønderen, Drammen, Bergen osv. Noen

fikk navn etter grad slik som ”Dekken, Jungen, Letten, Reppen og noen fikk navn etter utseende. Det kunne være ”småen, tjukken eller langbein, rødtopp dersom man var rødhåret. Matrosen fikk tittelen matros etterfulgt av familienavnet, -så som matros Hansen. Det samme i maskinen, der motormannen kunne tituleres motormann Nilsen.

Kokkene og stuerten fikk navnet etter maten de laget. Griskokken og pølsestuerten er to av titlene jeg hørte. Skipperen hadde sin tittel etterfulgt av familienavn, men jeg hørte også nevnt ”kaptein vom”, dersom beltevidden oversteg det normale, og tyrannen dersom noen hadde følt seg urettmessig behandlet. Det siste skjedde jo ganske ofte. Dette var jo i den tiden hvor logging var helt normal straff for et eller annet.

Jeg husker lenger fram i tid da jeg var blitt matros og tillitsmann. En av matrosene hadde vært beruset i sjøen og nektet å tørne til. Det ble rettsmøte på kapteinens kontor med meg som tillitsmann, kapteinen og overstyrmannen til stede. Etter et lengre forhør av en matros som husket minimalt av det hele kom kapteinen fram til sin endelige konklusjon: Det blir en ukes trekk i lønn og ved samme hendelse en gang til, to ukers logging. Jeg prøvde å forsvare matrosen ved å ta fram formidlende omstendigheter som ensomheten om bord, tannpine, hjemlengsel. Alt ble prøvd og kapteinen lyttet med øynene lukket! Så kom aktoratet(kapteinen)fram med følgende bemerkning: Matros Frostad, -jeg vil bare minne deg om at du kun er tillitsmann, ingen advokat. Jeg stirret så på kapteinen mens jeg stille sa: Kaptein du er bare kaptein, ingen gud! Dette gikk inn på kapteinen for 3 dager senere ble jeg oppkalt til han hvor han høytidelig sa at det ikke ville bli noen logging denne gangen. Du har fått meg til å tenke meg godt om. Hils matrosen. Historien kunne vært slutt her men det er på sin plass å nevne at den nevnte matrosen aldri mer kom i den situasjon hvor logging kunne bli straffen. Glad var vi alle, ikke minst kapteinen.

TRIVSEL OM BORD

Været kan være så forskjellig. Den ene dagen stille og fredelig, -andre dager kulning eller storm, og til tider også det som verre er. På de gode dagene og dersom det var varmt nok ute, så møttes man gjerne på poopen med kaffekoppen. Der

gikk praten om det meste. Jentene i siste havn var et tema som gjerne ble tatt opp. Det var alltid en av guttene som hadde fått det meste ut av havneoppholdet, og det helt gratis. At noen av disse fortellerne var lystløgnere var kjent kost, men det ble som regel god underholdning, og hvem ville ikke fylle dagen med noe spennende, det var jo i tiden før både video og tv. Det var jo ikke så mye å ta seg til om bord, og da kunne en god historie være greit å ta med seg. Kanskje den kunne endres noe, og ved en senere anledning, og kanskje på en annen båt, servere historien som sin egen.

Etter som årene gikk ble det vanlig med grilling på poopen. Stuertene ble mer rausere med å dele ut nødvendig kjøtt og tilbehør mens ”skipperen” noen ganger tillot øl til guttene. På noen båter kanskje et par flasker mens på andre båter noe mer. Trekkspillere fantes det noen ganger. Andre ganger var det gitar og munnspill, og rytmen ble holdt oppe med en kar som spilte på skjeer. Moro kunne man lage, men enklere ble det i 60 årene da flere og flere jenter fant veien til sjøs. Varmblodige messepikere ble omsvermet av gutter i alle aldersklasser og størrelser. Der var det bare for jentene å velge hvilken mannlige dansepartner som skulle være føreren over poopdekket. Så lenge grammofonen holdt seg rolig i dønningene og stiftent fant rett spor i plata, ble det danset til langt ut på natten. Dansekunnskapene til sjøguttene kunne nok vært bedre. Den type dans man lærte på første sjappa kunne neppe kalles for standard danser eller latinske danser. Det var mest noe dyrisk over de dansene.

Når messepikene skulle ut på dansegulvet var det ofte bare noen få ”gentlemen” som kunne ta på seg oppgaven å føre dem trykt ut i dansen uten at det ble latter fra ”dommerne” som sto ”ringside.” Nå skal det sies at min erfaring var at de jentene som kom om bord i skipene i 60 årene var svært motiverte og voksne for sin jobb. Intet tull fra den kanten. De hadde svært god oppdragelse hjemmefra. At de etter en tid om bord fikk seg kjæresten var vel helt naturlig, at ikke den første kjæresten alltid ble den rette er en helt annen historie.

Jeg kjenner til flere som fant sin rette om bord en godværsdag, og som fremdeles lever sammen i harmoni. Noen andre jeg kjenner fant ut at romantikken om bord dessverre sluknet etter noen år. Jentene

som kom om bord i de tider var også en av grunnene til at ”kosekveldene” blomstret. Det ble spilt sketsjer, - det var solosang og noen ganger et helt kor. Det ble også etter hvert mulig å få seg en liten dram, men aldri så mye at man ble surret i hodet. Etter hvert ble det flere og flere jenter om bord. Jeg husker at jeg var på en båt med 6 jenter. Det hadde bare fordeler, guttene trivdes. Jentene likeså, og skipsledelsen hadde mye mindre problemer med den daglige driften av skipet enn det som hadde vært tilfelle tidligere.

UTKIKK

Etter hvert som man fikk ny kunnskap og nye erfaringer så ble det opprykk til Jungmann, dersom man jobbet på dekk, og i maskinen gikk det fra stillingen som maskingutt til smører. Det var stort å bli opp mønstret og lå man da i havn ble det for noen en ekstra øl på første ”sjappa”, og for andre ble det en tur på sjømannskirken- og vafler. Begge deler kunne være greit bare man kom seg upåvirket om bord igjen.

Som jungmann var man jo sikret sjøvakt og da gjerne sammen med en lettmatros. Nå kunne man jo styre etter kompass, ta imot rorkommandoer og man hadde kanskje vokst noen centimeter slik at man ikke måtte stå på tå for å se inn i kompasset. Vi var jo ikke alle av langbeint typen. Husker godt tiden som jungmann om bord i en flott tanker. Der var kapteinen av den litt kortvokste typen. Han hadde problemer med å se over vindskjermen på brovingen. Han hadde fått tømmermannen til å lage seg en flott skammel/platting, som han kunne stå på når det var nødvendig med fri sikt ut over fordekket eller farvannet.

Jeg som var litt over 1,60 m. høy hadde samme problemet. Jeg hadde funnet meg noe som lignet på en fiskekasse og den sto jeg på da jeg sto utkikk på brovingen. Det var jo ikke alltid været tillot oss å gå utkikk i tønna eller på bakken. Nå hadde det seg slik at jeg brukte å tyvlåne kapteinens platting når han ikke var til stede.

Den var bedre å stå på og da sto man jo i kapteinens fotspor. Dette foregikk flere dager, noe som ble til uker, men så gikk det galt. Kaptein kom luskende fra akterkanten av broen, øket farten da han så at ”jungen” benyttet hans mest nødvendige hjelpemiddel.

«Hvem har gitt ”Jungen” tillatelse til å stå på min plating»? Kapteinen så strengt på stakkars meg, men så smilte han og utbrøt: «Ta det helt med ro! Du skal få lov å bruke den, - men du må holde den rein, men dersom jeg ser at noen andre bruker den så blir det stopp for alle». Dette gledet meg, og jeg fant en fin plass i et lamperom bak broen hvor bare jeg og kapteinen viste om skatten. Den samme kapteinen mønstret meg opp som lettmatros, og som lettmatros var jeg blitt sjef over jungmannen. Jeg var på en måte blitt en overordnet!

UTVIKLING

Det var stor utvikling på alt om bord i de første årene av det glade 60 tallet. På de første båtene jeg seilte var livbåtene av tre, og utsettingen av disse var tidskrevende, og til tider fikk man de ikke ut fort nok. Husker en gang det ble fokusert på livbåtmanøver. Båten var etter store vanskeligheter kommet ut over rekken, den ble låret ned til havoverflaten og bemannet med noen kraftige matroser. Noen minutter senere satt disse garvede sjøfolkene med vann helt opp til livet mens de hylte: HIV OPP;_HIV OPP! Det viste seg at båten var pill råtten og var lekk som en stormasket sil. Det tok tid å få båten opp igjen, opp på dekk til en storstilt tetting. Båten ble

ikke kondemnert, men «over all» diverse tettingen ble det gitt flere lag med maling. Den så skikkelig fin ut. Ja, -ja, -båten holdt seg heldigvis flytende helt til han kom til opphugging. På de nyere båtene var det plast livbåter, som regel en på hver side og den ene var utstyrt med en liten dieselmotor. Da kunne den ene livbåten slepe den andre dersom nødvendig. Det var seil og diverse utstyr ombord. Det var også en mobil kortbølgeradio på broen, som skulle tas med om bord i livbåten hvor telegrafisten hadde plassen sin.

GASSSJOKK.

Tiden går som regel fort når man er blitt eldre, men når man er ung og venter på forfremmelse i sin jobb, -ja da beveger tiden seg i sirup. Jeg så frem til å kunne kalle meg for lettmatros og den dagen det skjedde var en stor dag for meg. Fra nå av var jeg ”lett`n. Det var liksom noe større enn dekken og jungen, - det var det vel også. Det man fikk lite erfaring med, på tankbåtene, var spleising, riggarbeid, arbeider som hørte hjemme på skip i tørrlastfart.

På tankbåtene var en av jobbene under land det å stå ved «stikken» når man lastet. Man målte avstanden fra dekkslinjen ned til overkant av lasten. Det var jo

overstyrmann som hadde hovedansvaret for lastingen mens hans underordnede styrmenn tok seg av det meste ute på dekk. Der var dekksvaktene med under lastingen og med forberedelsene av lastingen. Vi fikk kjørt oss med «Ullage-taking», åpne og stenge for tanker og mye annet.

Jeg husker en gang jeg sto med ”stikka” under sluttlastingen av tykkolje i en av havnene i Den Persiske gulf. Det var 45 grader i skyggen og vi ute på dekk sto midt i solen. Lasten presset på for å komme inn i tanken, - dette presset den varme gassen opp ”Ullage”-hullet og rett i ansiktet mitt. 3.styrmann sto et stykke unna mens jeg målte og målte med stikka. Da skjedde det, -jeg gikk rundt i ring, -tok tak i styrmann og gikk rett i dekk med et smell. Etter en stund kom jeg til hektene og de fikk meg til å drikke så mye vann jeg bare fikk ned. Det var det søtteste vannet jeg noen gang hadde smakt, -men det var bare en reaksjon etter gassforgiftningen. Jeg kom meg raskt men etter den hendelsen tålte jeg ikke gasslukt, oljedamp etc. Da bestemte jeg meg for å prøve meg på tørrlastskip. Da dette lot seg gjøre glemte jeg helt mine plager.

Fortsetter i neste nummer



Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Trening i simulator

Simulatorer er i ferd med å bli en stor del av trening innen sjøfart. En simulator er kanskje noe av det mest avanserte og effektive treningsverktøyet som finnes i dag, men det er dyrt. Fordelen er at det er mulig å trene på ting du aldri kan gjøre om bord i en båt, men å utnytte et slikt treningshjelpemiddel kan likevel være en utfordring.

Et globalisert marked som sjøfart innebærer multinasjonale besetninger med stor kulturell variasjon og holdninger som kan ha konsekvenser for hvordan trening blir gjort. Sjøfart har et relativt rigid og godt etablert autoritetsforhold om bord og det vil selvsagt også gjelde under trening.

En simulator er et treningsmiljø som gjør det mulig å lære av feil uten risiko for katastrofer, men frykten for å gjøre feil eller bli avslørt i å gjøre feil kan være et massivt hinder i å utnytte et flott treningshjelpemiddel som en simulator.

Å gjøre feil er en helt naturlig del av menneskelig adferd og en uvurderlig kilde til læring. Det betyr at det er et urealisert potensiale i en simulator om hvordan beslutninger blir tatt i ekstreme situasjoner, hvordan kommandolinjene virker under press og hvordan løse kompliserte tekniske problem når systemer bryter sammen. Dette kommer ikke til anvendelse om man kun trener på normale prosedyrer og ferdigheter slik det er vanlig å gjøre i sjøfart. Årsaken

til at det trenes slik er at man kan sette offiserene i et dårlig lys ovenfor andre i besetningen.

I luftfart er det aldri en tur i en simulator uten at det blir trent på nød-prosedyrer og kriser. Det skaper dyktige besetninger som evner å vite hva de skal og kan gjøre når ting går galt.

Det er når kriser og tekniske problemer oppstår at de menneskelige begrensningene slår til og bidrar til at risikoen øker. Hvis vi ikke trener på det så har vi heller ingen forutsetninger for å vite hva vi skal gjøre. Derfor gir det ingen mening at kapteinens anseelse skal veie tyngre enn å lære seg å håndtere farlige situasjoner.



Kem drakk brennevín?

Foreldrene mine bygde hytta, med udedo, på Jåsund/Tananger, i 1949. Me reiv nyligt denne udedoen, og rett bag denne va der ein svære stein, så e der ennå. Forrige uga sko kånå mi rydda litt rundt denne steinen. Bag, og halvveis onna steinen fant hu då ti tomme brennevinsflasker. Gamle flasker, minst 40-50 år gamle, som någen har stukket vekk og gjømt.

Då e spørsmålet, som opptar meg altfor møyje nå for tidå: Kem e det så har drukket dette brennevínet, og plassert flaskene her?

Eg tror der e fira muligheder. Damene; mor, tante og farmor ser eg vekk ifra. Eg klare ikkje å se for meg at de sidde på udedassen med ei brennevinsflaska i neven, og at de gjømme flaskå før de går inn i hyttå igjen.

Så: Kan det ha vært far min? Han drakk sjelden, lide, og då va det i selskab med folk. Eg nekte å tro at han måtte skjula tomflaskene, og eg tror eg kan bevise at det ikkje va han. Ei av tomflaskene va nemlig ei kurante panteflaska. Far min levde av å selga tomflasker, og for han va det blasfemi å hiva vekk pengar.

Farfar; Tomas Torkelsen. Det va han så bygde udedassen, og eg vett at han va nokså glade i alkohol. Men han døde allerede i 1957, og han va sjelden på hyttå. Aldrig i livet om han va der nok gangar te å konsumera ti flasker brennevín.

Morfar; Per Gravdal. Det va han så bygde mesteparten av hyttå, og han hadde et eget soverom i aen etasje.

Han likte å kosa seg med ein liden skarpe eller to, men kunne han ikkje då kosa seg på rommet sitt, og ikkje på ein mørke og kalde udedass?

Onkel Leif. Tante Borghild og onkel Leif hadde ikkje hytta sjøl, så derfor flytta de inn hos oss heile sommeren... Han va ikkje av de mest rause, og han og far va ikkje alltid heilt på talefod. Ikkje drikkefod heller, gjerna...

Så eg lande på onkel Leif som den mistenkte. Sjøl om eg aldrig hadde mistanke då, og sjøl om det sette sommerane i et heilt aent perspektiv. Eg huske fisking, varme, sol, svømming, bueskyding og arbeid på gårdane i nærheden. Idyllen ødelegges litt då eg må se for meg ein brennevinsdrikkande onkel på udedassen.

Så: Kan det ver ein nabo? Någen så ikkje hadde udedass sjøl, og lurte seg inn te oss for å gjør fra seg? Og drikka, og gjømme tomflaskene? Eg må snakka nærmare med disse naboane våre...



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. 315,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 305,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 285,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 260,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 19.09.2014.

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

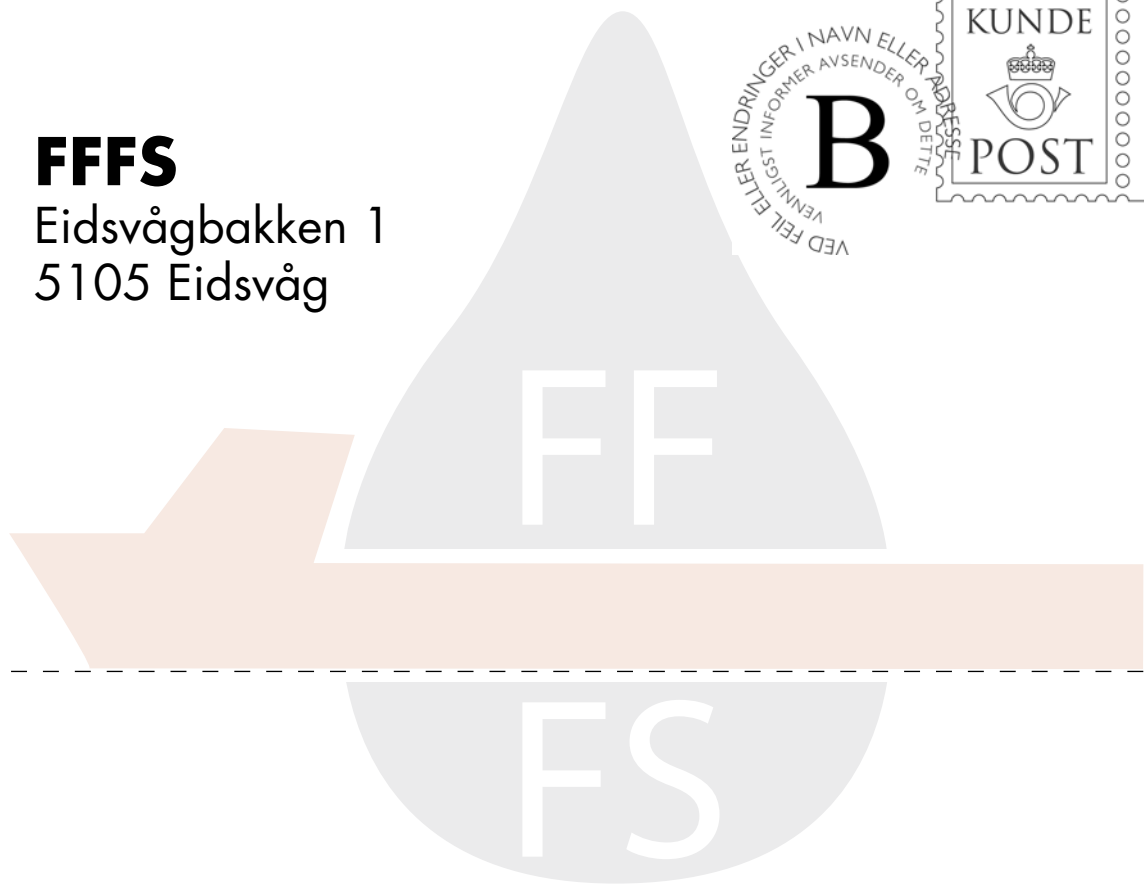
Fellesforbundet For Sjøfolk

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:
Slip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Har du sertifikatene dine i orden?

Fristen for alle som skal oppdatere STCW sertifikatene nærmer seg.

Innen 31.12.2016 må alle ha oppdaterte sertifikater.

Ta kontakt med en av våre kunderådgivere dersom man skulle ha noen spørsmål vedrørende de nye STCW kravene. Nosefo leverer kurs i Bergen og på Tau:

Beskrivelse	Antall timer	Tabell
Grunnleggende sikkerhetskurs	50	A-VI/1, 1 til 4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring	50	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere	50	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere, oppdatering	20	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring, oppdatering	16	A-VI/1-1, 1-2, 1-3
Hurtiggående MOB-båt	32	A-VI/2-2
Hurtiggående MOB-båt, oppdatering	16	A-VI/2-2
Medisinsk behandling	40	A-VI/4-2
Medisinsk behandling, oppdatering	8	A-VI/4-2
Medisinsk førstehjelp	24	A-VI/4-1
Medisinsk førstehjelp, oppdatering	8	A-VI/4-1
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for dekksoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3, A-VI/4-1 og A-VI/4-2
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for maskinoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1
Passasjer og krisehåndtering	16	A-V/2
Påbygging grunnleggende sikkerhetsopplæring fra NOG til STCW	18,5	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell), oppdatering	8	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske), oppdatering	8	A-VI/2-1
Ship Security Officer (SSO)	16	A-VI/5
Sikringsbevisstet (Kurs for sjøfolk uten særlige sikringsplikter)	5	A-VI/6-1
Sjøfolk med særlige sikringsplikter	8	A-VI/6-2
Videregående sikkerhetskurs	80	A-VI/2-1, 3 og 4-1
Videregående sikkerhetskurs, oppdatering	24	A-VI/2-1, 3 og 4-1

Spesialtilpasning:

Nosefo kan også spesialtilpassede kurs for maritime kunder med spesielle behov og ønsker:

- Oppgradere tidligere kursbevis til STCW kursbevis.
- Samsvarsmatriser
- Utarbeide interne kurs for å imøtekomme selskapsinterne krav eller utenlandske krav.
- Kursing om bord eller i utlandet

NOSEFO



Norsk Senter for
Offshoreutdanning

Nosefo Tau AS

Brevikvegen 25, N-4120 Tau
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no

Nosefo Bergen AS

Bontelabo 8A, N-5003 Bergen
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no