



# DRÅPEN

NR. 3 • 2007 • 6. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Dagbøkene til  
Anton Amundsen**

**Skal vi ha norsk  
skipsfart i Norge?**

**Atlas  
kommentarer**



## HAR DU LIVREDDER OMBORD?

En nødpeilesender er en rimelig investering i egen sikkerhet. Hver eneste nødpeilesender blir programmert med ID-nummer som registreres internasjonalt. Skulle uhellet være ute, aktiveres nødpeilesenderen og sender ut fartøys ID-nummer til alle hovedredningsentralene. Nødpeilesenderne kan peiles fra både fartøy og fly. Dermed kan det iverksettes søk og relevant redningsarbeid umiddelbart. Nødpeilesenderen kan du også få med GPS, noe som gjør at redningsaksjonen går hurtigere.

*McMurdo er en av de største leverandørene av sikkerhetsutstyr. Leveres i to utgaver med 5 års garanti på apparat og batteri.*

**Veil. pris inkl. GPS:**  
Smartfind kr 7.750 Fastfind kr 8.250



Smartfind med eller uten GPS.

Fastfind med eller uten GPS.

### Sjøassistanse via VHF.

En VHF-radio er først og fremst et sikkerhetsutstyr. Med Digital Selcall er hjelpen på vei straks du har trykket på den røde DISTRESS-knappen. Er den koblet mot en GPS, vet redningstjenesten nøyaktig hvor de skal lete.



*Navicom RT-350 er både bærbar og vanntett. Den kan programmeres med lystbåt- og fiskerikanaler, men har ikke digital selcall.*

**Veil. pris m/220 V lader kr. 2.488**



*Navicom RT-450 var den første VHF som ble introdusert med digital selcall for under kr 4.000. Stasjonær og meget profesjonell.*

**Veil. pris kr. 3.000**



**- alltid på bølgelengde**

Hovlandsveien 52, 4370 Egersund. Telefon 51 46 43 00. Telefaks 51 49 21 00. mail@pronav.no. www.pronav.no

**Navigasjon • Ekkolodd • Kommunikasjon • Radar • Autopiloter • Drivstoffkontroll**





# INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • september 2007



**Anton Amundsen side 18**



**Kosmisk Ragnarokk side 20**



**Sola Strand Hotel side 23**



**Atles kommentarer side 40**

nr. 3 september 2007 - 6. årgang

**Redaktør**  
Leif R. Vervik

**Adresse:**  
Tollbodallmenning 1B  
5004 Bergen

**Telefon:**  
55 96 23 80

**Telefax:**  
55 96 23 83

**Mobil:**  
90 89 70 73/41 65 62 92

**E-post:**  
info@fffs.no

**Internett:**  
www.fffs.no

**Forside:**  
Skandi Chieftain  
foto: Erik Ask  
www.bergenships.com

**Trykk**  
Økonomitrykk, Moss

<b>Hva gjør man med en vare som ikke virker?</b>	side	5
<b>Leder</b>	side	6-7
<b>Utmelding</b>	side	8
<b>Det er fali det</b>	side	8
<b>Knut i Dråpen</b>	side	9
<b>Leserbrev</b>	side	10-14
<b>En sommer er over</b>	side	14
<b>Spørsmål angående lugartildeling ombord</b>	side	15
<b>Brev sendt FRP</b>	side	16
<b>Regjeringsadvokaten lyver</b>	side	17
<b>Dagbøkene til Anton Amundsen</b>	side	18-21
<b>Skal vi ha norsk skipsfart i Norge?</b>	side	22
<b>Sola Strand Hotel</b>	side	23
<b>Kosmisk ragnarokk utslettet dinosaurene</b>	side	24-26
<b>Human Error</b>	side	27
<b>Oppsigelse av tvunget medlemskap i NSF</b>	side	28-35
<b>Norske Sikkerhetssentre Forening</b>	side	36-37
<b>Svar på en av mange mailer med samme innhold</b>	side	38
<b>Tyven, tyven skal du hete...</b>	side	39
<b>Atles kommentarer</b>	side	40
<b>Forpestedes utskudd: Ny hedestittel på seilende</b>	side	41
<b>Er sjøfolk feige?</b>	side	42
<b>En handelsreisendes død</b>	side	47

*Hva mener du?*

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)

[info@fffs.no](mailto: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](mailto:annonse@fffs.no)

# FFFS har fått chatteforum

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

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

## Synliggjør deg selv og forbundet

### Tennis skjorter med FFFS logo

Nå kan du bestille kortermede tennis skjorter 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.



# Hva gjør man om varen man kjøper ikke er slik den er beskrevet, eller ikke virker?

De aller fleste har sikkert vært i en slik situasjon, det man da har gjort er at man går til selger for å ordne opp. Om selger ikke ordner opp, har man Forbrukerombudet. Der får man som regel hjelp og støtte.

Det samme kan man ikke si om man har problemer med sitt fagforbund. Da har man bare seg selv og en dyr advokat man kan støtte seg til. Det er selvfølgelig ikke slik det skal være. Det ender derfor som regel med at man ikke orker å føre saken sin, men lar den ligge.

Slik har det vært for sjøfolk i mange år, men det trenger ikke være slik. I dag har vi FFFS, som har vedtektfestet at medlemmene er de som skal stå i fokus, ikke ledelsen i FFFS.

Vi har nå knyttet til oss en medierådgiver som har inngående kjennskap til Lo systemet, og like god kjennskap til de andre hovedorganisasjonene. Gjennom sitt skråblikk på samfunnet vil han sette søkelyset på en del problemstillinger

som kan vise seg å bli klargjørende for de fleste.

Vi har drøssevis av eksempler på at de man betaler til via kontingenten, ikke gjør det medlemmene forventer. Dette er saker Dråpen og andre medier vil ta opp i tiden fremover. Ikke for å slenge ”skit”, men for å vise at det er mange ting som må (og skal) forandres.

Som vi har hevdet mange ganger, det er medlemmene som skal tas på alvor, medlemmene er ikke til for ledelsen, men omvendt.

Høye lederlønninger skal reflektere resultater, oppnådd på medlemmenes vegne. Kontingenten er en betaling for at man får den varen man er forespeilet.

Om varen ikke blir levert, skal pengene tilbakebetales. Sjøfolk i NIS-området har ikke en gang rett til å la være å betale kontingent til et av de tre store forbundene, der må man betale enten man liker det eller ikke. Som dere allerede vet foreligger det en avtale mellom rederiforbundene og NSF, NSOF og DNMF, en avtale vi har bestridt i rettssystemet en gang og tapt. Saken er anket til lagmannsretten. Ordningen skal vekk.

***FFFS har sagt, og sier fortsatt, at den viktigste ressursen i ethvert fagforbund, er medlemmene.***

Angrefristen bør derfor innføres også i fagforeningsarbeidet. Alle skal kunne velge tilhørighet, eller retten til å stå utenfor. Om forbundet gjør det de sier, er det ingen som blir ”snyltere” som NSF i rettsaken kalte de som ikke ville betale til dem. Derfor måtte de tvinges til å betale.

LRV



*Skandi Commander: DOF sitt siste Supply skip som bedriver supply fra Killybegs i Irland, til borerigg (gassfelt) 80 nmil ssw av Killybegs.  
Ill foto: Vidar Strønstad*

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK LEDER



Leif R. Vervik  
formann

# Så er enda en sommer slutt. God høst til alle lesere.

FFFS nærmer seg nå 1200 i medlemsnummer, vi vokser jevnt og trutt hele tiden. Med nye medlemmer får vi også nye utfordringer, samtidig med at vi lærer mye nytt. Alle er vi forskjellige og har ulike ønsker og behov. Derfor er vi veldig glade for tilbakemeldinger og leserbrev. Det som går igjen i mange av henvendelsene til oss, er at mange er skuffet og desillusjonert over sine tidligere forbund.

Om vi følger våre egne vedtekter, og ellers er ærlige og gjør det vi har sagt vi vil gjøre, kommer vi langt. Vi i FFFS tar alle seilende på alvor. Vel er vi foreløpig et lite forbund, men vi er ikke skyggeredde. Som dere sikkert har sett og hørt i media, går vi ikke av veien for å hjelpe dem som trenger det. Dette kan dere se klart og tydelig i Secora-saken (se mer på våre hjemmesider [www.ffffs.no](http://www.ffffs.no)).

Det hele begynte med at de ansatte i Secora ikke fikk riktig behandling av rederiet, verken med hensyn til hyre eller arbeidsforhold. Dette førte til at vi fikk rede på at alt annet heller ikke var slik det skulle. Saken ble mye større enn vi hadde trodd, men det skammer vi oss ikke over. Det FFFS gravde opp i forbindelse med Secora-saken har ført til at tre statsråder er blitt involvert, og byrådet for miljø i Oslo er politianmeldt. Mange aviser, radio og fjernsyn har også dekket saken. Grunnen til at saken ble så stor, ligger vel i at vi involverte RV til å ta saken opp på et høyere plan enn vi kunne gjort selv. At vi valgt RV har ingenting med politisk tilhørighet å gjøre, men at de er levende opptatt av renskingen av indre Oslofjord. Det som altså begynte som en sak med rotete arbeidsforhold og hyrer, ble så stor fordi vi så alvoret i det vi fikk greie på, om arbeidet de utførte for staten. For Secora er et statseid selskap. I tillegg til det faktum at rederiet mente at vi var for små og ikke var i stand til å hjelpe våre medlemmer.

En annen sak vi er engasjert i for tiden, er at regjeringen igjen har kommet med et "lurt" innspill for å tjene penger. Som så mange ganger før er det sjøfolkene som skal utraderes. Redernes "skattegjeld" er det som skal drives inn denne gangen.

Nå har store norske firmaer tatt kontakt med oss, basert på et innlegg vi har fått inn i små og store aviser i hele landet. Vi tar klart standpunkt, les hele innlegget lenger bak i bladet.



Den beste måten å stanse galskapen på, er å samle alle sjøfolk i et forbund. Det samme sier mange av de vi har snakket med innen sjøfartsnæringen.

Vi må samle alle seilende, for å oppnå styrken som trengs, for å få politikerne til å forstå alvoret i skipsfartsnæringen.

Vi har nevnt heismontørene før; la de være et godt eksempel på at det går an å oppnå ønskede resultater om alle står samlet. Det alle seilende er opptatt av er å ha trygghet for arbeidsplassene sine, det får vi ikke til om vi ikke står samlet og sier i fra. Når ikke politikerne forstår hva det dreier seg om, må noen fortelle det til dem. Som vi vet har det ikke vært mye politikerundervisning fra de andre forbundene, de lager heller avtaler som tjener dem, dette er Manila-avtalen et godt eksempel på.

Helt fra vi startet SOF har vi arbeidet med å fjerne tvang og udemokratiske metoder overfor seilende. I den forbindelse har vi fått flere bekymringsmeldinger fra både medlemmer og andre om at våre medlemmer vil bli de første til å miste jobben ved innskrenkninger. Det er spesielt NSF sine folk som forteller dette. Om det er etter ordre fra ledelsen i NSF eller om det er på eget initiativ skal være usagt, men like fullt er det løgn. Ansiennitetsregelen gjelder fortsatt til sjøs, uansett forbundstilhørighet. Videre blir det fortalt at FFFS medlemmer heller ikke får "Loss of Licence", om uhellet skulle være ute. Vi får også høre at våre medlemmer ikke får ta kurs og andre nødvendigheter som hører med til jobben. La dere ikke lure av skremsepropaganda, ta heller en telefon til oss.

Når det gjelder forhandlingsrett har det ikke skjedd mye siden forrige Dråpen kom ut, men vi arbeider fortsatt med saken. FFFS har ikke tenkt å bli avspist med smuler. Om ikke lenge skal forhandlingsretten være på plass. Det har vist seg før at en liten tue kan velte stort lass...

Nå har media oppdaget vår eksistens og det skal vi benytte oss av. Demokrati og rettferdighet for de seilende skal gjenopprettes.

En liten unnskyldning tilslutt.; på grunn av en feil har det blitt sendt ut betalingspåminnelser til medlemmer som allerede har betalt. Vi beklager feilen og ber dere om å se bort fra påminnelsen.

**Så gjenstår det bare å ønske dere en riktig god høst, bevar engasjementet og kontakt oss om smått og stort.**

Leif R. Vervik

I rettsaken vi tapte mot NSF i april, påstår NSF at ordningen med tvangstrekk i NIS området er demokratisk. Det trodde tingrettsdommeren også på. Dette kjøper ikke vi i FFFS og har derfor anket.

Grunnen finner dere i vedlagte utmelding til FFFS.

# Utmelding

Jeg (...) melder meg herved ut av Fellesforbundet For Sjøfolk, da det viser seg at det ikke er mulig å slippe å betale til NSF ser jeg ingen annen mulighet enn å melde meg ut av deres forbund da jeg ser det helt unødvendig å måtte betale kontingent til 2 forskjellige forbund samtidig, dette brev skulle vært sendt dere i juni men ble forglemt til i dag, jeg beklager så meget at det ikke er mulig og stoppe NSF sine tvangstrekk.

*Hilsen skuffet NSF medlem.*

Når FFFS snakker om demokrati, mener vi det. Demokrati betyr medbestemmelserett, med andre ord; enhver skal selv bestemme hvor han vil organisere seg. Av forskjellige grunner ønsker enkelte ikke å være tilknyttet noen forbund. Det respekterer vi, men liker det ikke.

Demokrati har også en annen dimensjon, nemlig respekt for andres meninger. De skal man ta på alvor. Den franske filosofen Voltaire uttalte følgende:

*"Jeg er uenig i Deres meninger, men jeg vil inntil døden forsvare Deres rett til å hevde dem."*

Francois de Voltaire (1694-1778).

Dette er en meget viktig moment i FFFS sin tankegang. Om vi noen gang skal få til rettferdighet og demokrati til sjøs nytter det ikke med tvang. Pengene er ikke det som skal styre og bestemme tilhørighet. Vi må tolerer at alle ikke tenker likt.

Derfor vil vi arbeide for å fjerne all tvang, hva fagforeningsarbeid angår, enten det gjelder NIS eller Nor.

Vi får dessverre inn flere og flere meldinger om at også i Nor-området blir tvang brukt regelmessig. Mønstre man ut for første gang eller bytter rederi blir man automatisk trukket til det forbundet man "naturlig" hører hjemme.

Dette bygger på en avtale inngått mellom de tradisjonelle forbund og rederinæringen. Denne ordningen skal også vekk.

Det skal ikke være noen automatikk i at andre skal bestemme hvor du og jeg skal høre hjemme. Vi vil selv bestemme.

**FFFS tar de seilende og deres organisasjonsvalg på alvor.**

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)

# Det er fali det

**Skaff deg for all del ikke EL-bil. Det resulterer i at du kan slippe avgifter.**

Med EL- bil kan du kjøre gratis gjennom bomringene, kjøre i kollektivfeltene og parkere gratis. Det er fali det. Man sparer mye penger, som en kan investere i større hus, i lengre ferier og mye annet. Det er fali det.

Om man arbeider på et sted der man må betale for parkeringen, for eksempel i Bergen der det koster 30 kr. timen å parkere. Da sparer man på en åttetimers dag 240 kr, i måneden kr. 4800 og hele 57600 i året. Det er også fali.

Tenk deg at du gjør dette i ti år, da blir det mange penger. Penger du har spart og kan investere i andre ting. Alt sammen basert på en avtale du har med staten; ved å være miljøbevisst oppnår du økonomiske fordeler. Så kommer sjokket, regjeringen trekker seg fra avtalen med tilbakevirkende kraft. Du og familien må tilbakebetale mer enn 550 000 kroner i bompenger, parkering og annet de neste ti årene. Dette vil du selvfølgelig ikke være med på men spørsmålet er hvilken mulighet har du for å nekte. Staten er allmechtig i sin "visdom", men ikke til å stole på. Neste gang du vil stole på staten vil det helt sikkert ikke bli den norske.

Nei da, vi snakker ikke om EL-biler i det hele tatt, men om rederibeskatningen. Om skip under norsk flagg, om arbeidsplasser, om sikker plassering av pengene dine, om langsiktige rammebetingelser, om å kunne stole på avtaler og ikke minst om politikeres troverdighet. FFFS håper i det lengste at det fremdeles er noen oppegående politikere på Stortinget, som kan stanse galskapen.

LRV



# Knut i Dråpen

## Hva nå Helga?

Helga, klarer du å ta grep og få ryddet opp? Fiskeriminister Helga Pedersen du er generalforsamling og den øverste ansvarlige i det statseide rederiet Secora.

Det ser ikke ut til at styret og ledelsen selv klarer å rydde opp. De har tvert om rotet det skikkelig til for seg selv, selskapet og også deg Helga. Det er mildt sagt uprofesjonelt å fremstå som miljøsvin i forbindelse med det som er selskapets største og viktigste kontrakt – Prosjektet Ren Oslofjord. Å sette hele 100 millioners kontrakten i fare ved å spare noe få tusen lapper på ulovlig kloakkdumping og andre miljøsynder, er mildt sagt amatørmessig. Å tro at en kan slippe unna med unnaluring med det sterke fokuset det hele tiden har vært på virksomheten i indre Oslofjord, fremstår både som naivt og særdeles tåpelig.

Selskapet ledelse fremstår nettopp som amatørmessig. Gjennom lang tid har vi bedt selskapets ledelse å få et avtaleverk på plass i tråd med sjømannslov og andre avtaler og regelverk som gjelder maritimt personell. Men det ser ikke ut til at selskapets ledelse klarer dette heller. De ser ikke at det er stor forskjell på maritimt ansatte og ansatte i anleggsbransjen på land. Det kan ikke vi som representerer maritimt ansatte akseptere.

Dette forstår du sikkert Helga med ditt utspring i fra Arbeiderpartiet og som nestleder i et parti som skal ta vare på fotfolket.

Helga Pedersen det er til slutt du som er ansvarlig for at selskapet driver lovlig og i tråd med lover og regler. Nå er det ditt ansvar å få skuta på rett kjørl.

Det er ikke første gang vi ser at staten og statens selskaper ikke følger lover og regler.

Den norske stat og forvaltning bør fremstå som foregangsselskaper og ikke verstinger.

*Knut Ørjasæter*

## Stopp ulovlighetene!

Gjennom lang tid har vi i Fellesforbundet for sjøfolk prøvd å få slutt på ulovligheter og ukultur som eksisterer med såkalte "close-shop" avtaler. Dette er avtaler mellom rederi og LO/Sjømannsforbundet der Sjømannsforbundet tusker til seg sjøfolks penger. Det gjøres ved tvangstrekk uten at sjøfolkene verken har bedt om å være medlem av Sjømannsforbundet eller bedt om å bli trukket.

Det er nå en rekke dommer ved menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg som har erklært denne formen for

tvangsorganisering og tvangstrekk for ulovlig. Senest fikk en i Sverige en dom mot seg som ble rettsgyldig i sommer. Det svenske LO-forbundet Byggnads som organiserer anleggsarbeidere risikerer å måtte tilbakebetale over 300 millioner kroner som er ulovlig trukket fra arbeiderne gjennom mer enn 10 år. Tidligere har det også vært dommer ved menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg der praksisen er stemplet som ulovlig både i Danmark og i Storbritannia.

For norske sjøfolk er det heller ikke mulig å reservere mot ulovlighetene

dersom skipet de arbeider på er i NIS registeret. For sjøfolk ombord på NOR registrerte skip har en mulighet til å reservere seg mot tvangstrekket, men det er lagt en rekke hindringer i veien for de som ikke ønsker å "tvangssponse" Sjømannsforbundet.

Hvor lenge skal norske myndigheter akseptere denne ulovlige praksisen? Vi mistenker dessverre Arbeiderpartiet for ikke å tørre å gjøre noe med en viktig finansieringskilde til deres nære allierte i LO. Sjøfolka og deres interesser kommer

## FFFS tar de seilende på alvor



# Leserbrev

13. september 2007

PRESSEMELDING

## Rolls-Royce er skremt av rederiskatten:

### - Kan være begynnelsen på slutten

- Om Regjeringens forslag til ny rederibeskatning blir vedtatt, så kan det bli begynnelsen på slutten for den norske maritime klyngen. Det er Anders Almestad, leder av offshorevirksomheten i Rolls-Royce som sier dette. Han er svært bekymret for konsekvensene av kravet om innkrevning av den skattekredit som Regjeringen nå legger opp til. - Om de norske rederiene forsvinner, vil vårt ledende maritime teknologimiljø gå i oppløsning og norske verft og utstyrprodusenter forvitne og senere forsvinne. Tusenvis av arbeidsplasser vil bli borte.

Rederiene gikk inn i den eksisterende ordningen i 1996 fordi Stortinget vedtok å ikke beskatte overskuddet så lenge midlene ble benyttet i rederivirksomhet i Norge. Sist uke snudde Regjeringen, og vil endre skatteregimet de ti siste årene med tilbakevirkende kraft. Nå vil Regjeringene kreve inn 2/3 av skattekrediten på 20 milliarder kroner over de 10 neste årene. Almestad forstår at rederiene føler seg lurt og som vurderer å flytte virksomheten til land med stabile og konkurransedyktige rammebetingelser. Næringen har gjort investeringer og utviklet virksomheter i Norge på falske premisser.

- Regjeringen sier de vil satse på den maritime næringen og den hevder å vektlegge stabile rammevilkår for næringslivet. Men først vil de altså bryte avtalen fra 1996. Dermed straffes de mest lojale rederiene som stolte på avtalen og ble værende i Norge. Forstå det den som kan, sier Almestad som er spesielt skuffet over at det industri orienterte Arbeiderpartiet har stilt seg bak et slikt forslag. - De kan ikke ha forstått konsekvensene av hva de har vært med på. Dette starter nedleggningen av en hel næring og vil ramme mange bedrifter i små lokalsamfunn i hele Norge. Dette er den samme kompetansen som er grunnpilaren for nye miljøvennlige innovasjoner i fremtiden. Den maritime næringen sysselsetter rundt 100 000 personer og skapte verdier for 100 milliarder kroner bare i 2006. Dette er en kunnskapsbasert næring med betydelig internasjonal innflytelse.

Rolls-Royce er en verdensledende leverandør av skipsdesign og skipsutstyr til de fleste typer fartøy. Selskapet har 2500 ansatte på Sunnmøre og rundt Bergen. I tillegg har selskapet produksjon og service i 26 land over hele verden.

### For nærmere informasjon

Anders Almestad, President Offshore 9502 4885  
eller Arnfinn Ingjerd, informasjonssjef 9052 1065



# Leserbrev



## Kjære Leif R. Vervik

Og, hjertelig takk for imøtekommende og hyggelig samtale på telefon i dag. Ikke uventet ble jeg møtt med forståelse og invitasjon til å legge frem min sak slik at dere får ENDA mer å arbeide med. Det er godt å ha følelsen av at noen arbeider for en, noen jeg ikke er vant til med Norsk helsevesen og dets tjenester. Nå er det ikke helsetjenestene det handler om denne gang, men "Pensjonstrygden for sjømenn".

Ei heller handler det om meg selv, men min far som snart er 80 år. Han har 17 sesonger på Hvalfangst og mange måneder i offshoretjenesten, vesentlig på Slepe- og beredskapsfartøy, men også på sildefiske og oljeboring med Drillship. (det siste ordet får det sikkert til å gå grønsinger nedover ryggen for enkelte av bladets lesere, men senere kan jeg komme med slike historier). Nå handler det om tap av sjømannspensjon, enda fullt innbetalt kontingent, altså som følge av hvalfangst, i stedet for annen "sjøfart". Som vedlagte oversikt viser, er det en betydelig fartstid far har "opptjent". Det syke er at det utgjør KUN kr 352,- per måned utbetalt i pensjon. (for øvrig redusert med kr 2 fra forrige år til det innværende) (altså er det negativ indeks/inflasjon i trygd for sjømenn, mens andre pensjonister øker, litt).

I 1967 ble det opplyst til Hvalfangerne at; "Dere skal ikke tape opptjent fartstid, selv om det blir siste sesongen dere kan opptjene fartstid". Hver arbeidet måned, gir 1,5 måned opptjent pensjonstid. Siste sesong med Norsk hvalfangst vendte som kjent hjem, våren 1968, og alle tilsatte måtte "på land". Noen for evig og alltid, andre til arbeid i den voksende sektor; "Offshore".

Far fortsatte "Offshore", og nå skjer det noe merkelig.

Etter kokkeskole i Flyvåpenet og påfølgende Hotellfagskole i Åsgårdstrand reiser far, og har i 17 sesonger tjent, virket og vært mønstret Stuert, altså skipsoffiser. 17 år eldre, med 17 år mer erfaring, i arbeid på Slepe- og beredskapsfartøy - blir man nedgradert STILLINGSMESSIG til "kokekyndig dekksmann", men gjør fortsatt de samme oppgavene som Stuert. Gjør innkjøp, planlegger menyen, tilbereder maten, vasker opp-, og ned, driver vaskeriet, tilser intern hygiene i innredningen, påser at køyskift blir gjort av den enkelte og forestår i det hele tatt helse og hygiene som man gjorde det som stuert. Jobben er den samme, ansvaret like stort, men pennen skriver; Kokekyndig dekksmann. Og dertil MENIG MANNSKAP og lavere pensjonssats. Altså; RAN!

Min frustrasjon over ovenstående er synbar, men tenk heller på DEM alle som har slitt, bølge opp og bølge ned, med konstant "dørk" på skrå, og i bevegelse. En Hvalbåt lå kun "litt stille" de gangene de leverte ved "Koka", men også da bølget det. Fem til seks måneder "på farten" skal ikke bare kalles OPPLIVELSE, når en tross alt har betalt pensjonskontingenten, og i dag også betaler helseprisen som "oppbrukt". Påkjenninger i ben med påfølgende åreknuter, utslitt rygg, hofter og knær er i dag påfallende for de aller, aller fleste. Bevegelighet og mulighet til opplevelser er lik null, eller må kjøpes for dyre penger. Kr 352,- rekker til helsehuset, to ganger per måned.

**Kjære FFFS. Er det noe dere kan gjøre? Og, kjære leser, er det noe du kan gjøre. Kjenner du deg igjen?**

Jeg bare spør. Og jeg håper vi etter hvert nærmer oss et mer rettferdig samfunn!

Mvh Per Kr. Krogh

## Til FFFS

**Takk for rask "opplæring" av mitt spørsmål. Takker også for en hyggelig samtale på en lørdagskveld.**

Etter samtale med deg, satt jeg og snakket med en kollega. Han er ganske fersk på sjøen. Jeg spurte om han var organisert i noe forbund osv. Da forteller han at han ikke hadde meldt seg inn i noe forbund enda, men at de allikevel hadde trukket ham for kontingent. Han hadde fått brev fra NSF, der de skriver at det ville koste han like mye om han valgte å ikke være medlem. Så han meldte seg inn.

Jeg trodde at det var kun på NIS skip man foretok "tvangstrekk".

Jeg sender mail på vegne av han, og håper du kan svare på dette. Har de lov til dette? De kan jo plukke mange "medlemmer" på denne måten. Man har jo ikke valgmulighet når de skriver at det blir like mye å betale om du ikke er medlem.

**Hilsen medlem 1009.**

## Hei medlem 1009

Nei de har slett ikke lov til å tvangstreke i Nor området. Når FFFS har fått medhold i en høyere rettsinstans enn tingretten, skal det opphøre alle steder.

**Med vennlig hilsen FFFS  
Leif R: Vervik**





# Leserbrev

## Den norske sjømann – en paria kaste?

**Når du nå får høre følgende historie, så sier de aller fleste. Dette er ikke sant! Men – dessverre. Historien er sann, og viser hva som skjer for en yrkesgruppe i Norge anno 2007, selv om det høres både utrolig og usannsynlig ut.**

En sjømann som har seilt til sjøs i mer enn 40 år dør 59 år gammel, dvs. ett år før han skulle ha blitt pensjonist. Han etterlater seg blant annet en sørgende hustru, som nå plutselig har blitt enke. En trøst opp i sorg og elendighet for den etterlatte, burde ha vært sjømannspensjonen mannen har opparbeidet gjennom sine 40 år til sjøs. Men, nei – slik var det ikke!

Sjømenn går av med pensjon (frivillig/ufrivillig) ved fylte 60 år. De betaler inn en egen sjømannspensjon i alle sjømanns år - i tillegg til den ordinære folketrygdavgift. Den innbetalte sjømannspensjon skal sjømannen så leve av inntil han fyller 67 år. Da blir som kjent alle pensjonister og mottar sin folketrygd – livet ut.

For å oppnå sjømannspensjon må sjømannen ha seilt i minst 150 måneder (12,5 år), og maksimal pensjon oppnås etter 360 måneder (30 år).

Som dere ser – alle kriterier tilsier at "vår døde sjømann" hadde opparbeidet fulle rettigheter – til pensjon. Og – langt utover dette. Feilen var – at han døde før fylte 60 år. Det ble således ingen pensjon. Ei heller for den etterlatte hustru! Hun hadde for øvrig fulle rettigheter til å "arve" hans sjømannspensjon. Men – det var før 2001! Da ble sjømannens/hennes rettigheter endret av regjering/storting - med et pennestrøk.

Sjømannens egne innbetalte penger til egen/hustrus pensjon frarøves/stjeles av den norske stat. Er dette mulig? Kan en slik lov/ forskrift gis tilbakevirkende kraft? Tenk hvis dette hadde blitt gjort mot kommunalt eller statlig ansatte? Ja – tenk. Et annet spørsmål i saken, hvorfor har dette blitt gjort mot sjømannen og hustru? Er sjømenn en liten, svak gruppe? For det kan umulig være at den norske stat hadde behov for å stjele sjømannens penger? Er det noen i styrende organer, eller med juridisk kompetanse som kan besvare mine spørsmål? Fra mitt ståsted synes dette å være nok et barbarisk overtramp mot den norske sjømann, som føyer seg inn i rekken av historiske tyverier fra denne yrkesgruppen utført av den norske stat ved ulike regjeringer og storting. Jammerlig og skammelig.

**Roar Berggren**



# Leserbrev



## NSOF - Forbund til hjelp for sjømann eller rederi?

**En vet ikke hva et forbund står for før du røyner det.**

Etter en privat forseelse – promillekjøring med bil i begynnelsen av februar 2005 hvor jeg gikk sykemeldt grunnet en øyeoperasjon, fikk det store og langvarige konsekvenser for meg i jobben som skipper. Jeg mistet skipperjobben og ble degradert til matros.

Jeg var organisert i Norsk Sjøoffisersforbund og søkte hjelp i denne anledning. Det som her hendte var dypt sjokkerende.

Etter en første kontakt sa de at all nedmønstring av meg som offiser var å betrakte som en oppsigelse. Rederiet hadde ikke rett til dette siden det var utenfor jobbsammenheng. Dette høortes veldig bra ut og følte meg lettet.

Så skjedde det merkelige. NSOF ringte opp rederiet og snakket med daglig leder.

Deretter tok de kontakt med meg og meddelte følgende.

“Vi har snakket med daglig leder som virker veldig grei. Det er besluttet at vi som forbund ikke kan ta slike saker. Det er en “touchy” sak som vi ikke er sikker på å vinne. Du får gjøre det beste ut av det. Lykke til!”

Jeg var fullstendig i villrede og følte meg dolket i ryggen av NSOF. I dette forbundets reklame for potensielle medlemmer heter det at de hjelper alle medlemmer uansett årsak. Meg hjalp de ikke.

Siden førte jeg saken alene mot rederi. Uten juridisk bistand er det nytteløst. En skal ha utrolig god helse og styrke for ikke å bli psykisk medkjørt.

Etter et år uten juridisk bistand, meldte jeg meg inn i Fellesforbundet For Sjøfolk. Jeg la saken frem for de slik jeg gjorde for NSOF. De tok saken og har vært til utrolig stor hjelp. Det er profesjonelle arbeidsrettadvokater som stilles til rådighet.

I saker av denne art er det veldig viktig med moralsk og faglig støtte. Du blir behandlet som et menneske.

Hadde jeg meldt meg inn i FFFS tidligere kunne jeg vært spart for mye smerte.

Hilsen

**JFV - Medlem FFFS**

# Leserbrev

## KOMBISTILLINGER TIL SJØS

Folk som har kombistillinger på sjøen får ikke noen tillegg for det. Man har i grunnen to stillinger, enten det er det ene eller det andre, de eneste som drar nytte av/og tjener penger på dette er rederne.

Man bør absolutt ha noe ekstra for å ha en slik stilling. Slike stillinger er det veldig lett å utnytte for skipsledelsen. Lovverket ligger i en gråson, som forbundene bør se nærmere på. Jeg vet

at misbruket blir praktisert i de fleste rederi. Bruken av kombistillinger er for å komme inn under sikkerhetsbemanningen. Det mener jeg er feil, de som har slike stillinger har ingen ting igjen for det. Ingen andre en rederen som sparer en ekstra person.

Mange av de som har slike stillinger vet i grunnen ikke hva de kan si nei til, å hva som ligger inn under deres arbeidsinstruks, man har jo to stillinger å

forholde seg til. Det bør absolutt innføres et lovverk/tariff, som kan ivareta sjøfolks rettigheter/arbeidsområde og sikkerhet. Jeg har hørt om flere som føler seg utnyttet av skipsledelsen og rederen, på grunn av slike stillinger. Dette er en sak som bør komme frem i lyset, og gjøres noe med.

Hilsen medlem nr. 949

## En sommer er over

Så er enda en sommer over. Men den har ikke passert uten å sette spor. Etter at vi i februar sendte krav om forhandlingsrett til alle rederiforbund, har vi fått negativt svar fra alle så nært som ett. Norges Rederiforbund har bedt om mer info, noe de har fått, men de har ikke returnert med noe endelig svar til oss. Om vi skal tolke det negativt eller ikke, er vanskelig å si. Men de er fortsatt i tenkeboksen.

Det vi har gjort i sakens anledning er å hyre en medierådgiver, en mann vi kjenner og som vi vet er dyktig. Knut Ørjasæter er både journalist og forfatter. Han har tidligere jobbet som pressetalsmann for store norske bedrifter. Det vi ønsker å få til er å vise samfunnet at det ikke er like lett som loven sier å få

forhandlingsrett for sine medlemmer. I tillegg har vi de andre sjømannsorganisasjonene som forteller løgner om oss. Fraktestøtøyenes Rederiforening kunne på telefon fortelle oss at i følge NSOF er FFFS ikke en godkjent organisasjon. Hvor har de det i fra? FFFS er en like godkjent organisasjon som dem. Forskjellen på NSOF og oss, er at vi tar vare på våre medlemmer. Vi har flere eksempler der NSOF ikke har tatt sine medlemmer på alvor. Noe vi virkelig har fått merke. Mange av de som er sviktet av sitt forbund har kommet til oss. Vi har lyttet, satt oss inn i saken, ført den og vunnet frem. Det samme kan vi ikke si om de tre andre forbundene. (Se leserbrev)

Allikevel er de frekke nok til å kalle oss et ikke godkjent forbund. FFFS er registrert i Brønnøysund og har alle nødvendige godkjenninger i orden. Selv organiserer NSOF bare en liten utvalgt gruppe sjøfolk mens FFFS organiserer alle sjøfolk. Fordelen burde være opplagt. En ledelse, en politikk, flere fordeler, flere medlemmer, større bestemmelsesrett,

mulighet til å bevare den Norske flåten, hente ut flere dyktige folk til ledelsen, større press mot myndigheter, presse frem bedre rammevilkår for næringen og mye, mye mer.

I dag er situasjonen dessverre slik at vi har tre forbund med særinteresser (kanskje mest for de som sitter i ledelsen). Medlemmene er redusert til en inntektskilde. FFFS kjemper ikke for at vi i ledelsen skal ha gode dager, det vet de som kjenner oss, vi kjemper for at de seilende skal ha en trygg fremtid. Ledelsen er på valg og medlemmene skal til en hver tid kunne bytte ut de som ikke er gode nok. Om de seilende forstår sitt eget beste vil de se at ett forbund som kjemper for alle sine medlemmers beste er bedre enn mange forbund som kjemper for ledelsens beste. Den dagen vi blir et stort forbund kan vi få like stor gjennomslagskraft som Heismontørene. Da har vi reddet Norsk skipsfart fra inkompetente forbund og politikere. Fremtiden for den norske sjømann, og skipsfart vil være reddet.

LRV

[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no) – [www.fffs.no](http://www.fffs.no)



# Har et spørsmål angående lugartildeling ombord

Der jeg arbeider, hender det at de som går ulike skift må dele lugar, en ordning man har kompensasjon for. Dette skjer spesielt når vi har mange ekstra folk, og alle lugarene er opptatt.

Siste tur fikk jeg tildelt sykkelugar.

Det er en lugar med høy temperatur. Temperaturen ligger mellom 23-25 grader. Når man har en temperatur i bysse/messe som ligger på 25/28 grader hele dagen, så er man rimelig kokt når dagen er over. Jeg har ikke sovet en hel natt på hele turen på grunn av

varmen på sykkelugaren. Man begynner arbeidsdagen med hodepine og mangel på søvn.

Jeg tok opp på et HMS møte hvordan det var. Vi var ikke så mange ombord, at det ikke var mulig at noen av mannskapet kunne flytte sammen. For eksempel at to matroser som gikk ulike vakter kunne bo på samme lugar. Det ble ikke noen endring.

Fikk svar at jeg kunne ikke regne med noen lavere temperatur enn 23 med det

ventilasjonsanlegget som er ombord. Nå er det jo slik at noen tåler mer/-mindre varme enn andre, men jeg synes dette er på grensen.

## Er det lovlig å plassere folk på sykelugar?

Min sikkerhetsfunksjon er å bistå stuert/hjelpe til med påkledning av røykdykkere.

**Hilsen medlem 1009**

## Når FFFS ikke er sikre på svarene, ber vi sakkyndige om hjelp

Forrige gang var da en av våre medlemmer lurte på om det var lov å benytte sykkelugaren/hospitalet om bord til å bo på. Grunnen til at sykkelugaren ble benyttet var selvsagt plassmangel, med mange klienter ombord. Det var ikke adekvat lufting i lugaren, noe som medførte uvanlig høy temperatur.

På grunn av at vi ikke med 100 % sikkerhet kunne gi et riktig svar, sendte vi det til Sjøfartsdirektoratet.

Svaret vi fikk i retur bekrefter vår respons på spørsmålet.

### Sjøfartsdirektoratet har følgende kommentarer til Deres spørsmål:

1. I henhold til Forskrift 15 september 1992 nr 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip §23 skal artikkel 14 i ILO konvensjon nr. 92 følges. ILO 92 artikkel 14 sier klart at sykeavdelingen ikke skal benyttes til annet formål enn stell av syke. Sykeavdelingen på de fleste skip omfattes av eller består av sykkelugaren om bord.

På skip med beredskapssertifikat skal det finnes «hospital» og hospitalet er en del av beredskapsdelen og skal være klart til øyeblikkelig bruk, i tillegg til å kunne benyttes i noen av de daglige øvelsene fartøyet har. Dermed kan «hospitalet» heller ikke benyttes av mannskapet.

Har skipet en bemanning og et fartsområde som setter krav til at skipet skal ha sykkelugar skal denne være i overensstemmelse med ILO 92 artikkel 14. Da vil den ikke kunne benyttes av skipets mannskap så lenge de er friske, og ikke har behov for behandling.

2. For ordens skyld nevner vi at ventilasjonsanlegg eventuelt klimaanlegg skal minst tilfredsstillende forskriftens krav, noe som i beskrivelsen er vanskelig å forstå er tilfelle.

3. Skal lugar bygget som «sykelugar» benyttes til annet formål enn tenkt fordi skipet har lavt antall mannskap eller opererer i kystfart, slik at det ikke er krav til slik lugar, og benyttes av mannskap så vil vi minne om at enhver lugar som benyttes av mannskapet skal være i overensstemmelse med ILO 92 § 7 og med Forskrift om innredning og forpleining på skip. Lugaren skal da på alle områder tilfredsstillende krav til innredning og utstyr for mannskapslugarer, gjør den ikke det, er det ikke tillatt å benytte den til skipets mannskap.

4. Å dele lugar, dersom det på lugaren ikke finnes en egen køy for hver av beboerne av lugaren, (såkalt «hotbed») er ikke tillatt på norske skip. Slik tillatelse kan heller ikke «kjøpes» av mannskapet. Vi er kjent med at dette i travle tider har vært benyttet på faste innstallasjoner, men det er ikke tillatt på skip.

Dersom det er nødvendig å gjøre det, har fartøyet etter all sannsynlighet overskredet maksimalt antall tillatte personer om bord.

### Arbeid i varme områder

1. Det finns ikke eksakte temperaturangivelse i forskriften, men Forskrift om arbeidsmiljø sikkerhet og helse gjør det klart i § 2-1 at risikomomenter skal unngås. Ekstremtemperaturer er et risikomoment som må taes med i risikovurdering som

skal utføres når arbeidet kan ha betydning for arbeidstakerens sikkerhet og helse. Det kan ekstremtemperatur ha. Det er også et krav i §2-1(3) at det skal legges vekt på å tilrettelegge arbeidet slik at det bidrar til helse trivsel og velferd for arbeidstakeren.

Anser verneombud at temperaturen er for høy til det arbeid som utføres utendørs kan utføres på en forsvarlig måte for mannskapet kan han stoppe dette ut fra sin sikkerhetsvurdering og ta det opp med skipets kaptein. Risikovurdering kan kreves utført og fremlagt.

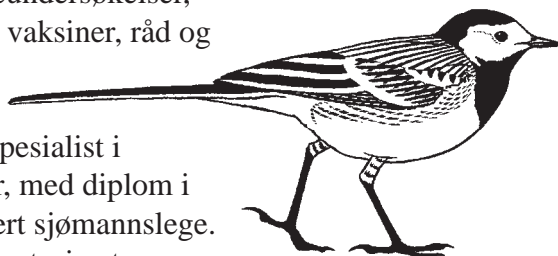
Sjøfartsdirektoratet har ikke mottatt meldinger om at det er noe utbredt problem å tilpasse arbeidet til temperatur når skipet opererer i varme områder. I den forbindelse er det rimelig at partene finner ordninger som de kan enes om som gjør arbeidsdagen så god som mulig.

**Vennlig hilsen  
Inge A. Ingvaldsen  
SeniorPrincipal Surveyor/-  
Senioringeniør  
Cargoship Department/Avdeling for  
lasteskip**

# Legekantoret for sjømenn i Oslo: Reiseklinikken®

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter  
Christianiaklinikken på Grev Wedels plass

Vi gjør sjømannshelseundersøkelser,  
bedriftshelsetjeneste, vaksiner, råd og  
resepter før reiser.



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

Nettsted: [www.reiseklinikken.no](http://www.reiseklinikken.no)

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



## Sjømannsloven kontra Arbeidsmiljøloven

Partileder i Frp. Siv Jensen.

# Er sjøfolk mindre verdt enn andre?

**Brev  
sendt Frp**

Grunnen til at vi stiller spørsmålet er at resten av landene i Europa som har skipsfart, har innført Arbeidsmiljøloven til sjøs for lenge siden. Da Norge, som første land i verden, innførte Arbeidsmiljøloven, hadde også vi sjøfolk forhåpninger om å få bedre lovgivning. Nå har det gått 30 år, og ingenting har skjedd i så henseende for oss seilende.

Når sjøfolk bare skal forholde seg til Sjømannsloven, føler de at de er en annenrangs arbeidstaker, med lavere lovbeskyttelse enn andre. Sjømannsloven er først og fremst et redskap for arbeidsgiverne og deres "lakeier" i andre sjømannsforbund. Loven gir også de andre sjømannsforbundene (NOFS, NSF og DNMF) adgang til å tvangstrekke sjøfolk for kontingent, da spesielt i NIS området. Dette har EMK i Strasbourg ved flere anledninger slått fast er ulovlig praksis. Men i Norge er det fortsatt lovlig, takket være Sjømannsloven.

Videre sier Sjømannsloven at det er tillatt å la en hel yrkesgruppe arbeide hele året uten ferie.

Når en sjømann har vært på jobb i fire uker og skal hjem, har han/hun avspaserer opptjent fritid. Er man sjømann har men i de fleste tilfeller 84 timers uke. For å rette opp i dette misforholdet må Arbeidsmiljøloven innføres til sjøs snarest!

Vi kunne skrevet side opp og side ned om dette problemet, men i følge et råd fra Øystein Hedstrøm, i et møte vi hadde med ham på Stortinget, fortalte han at man skal være kortfattet i brev til politikere.

Med vennlig hilsen Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS)  
Leif R. Vervik, formann



# Regjeringsadvokaten lyver

Det er alvorlig når en advokat står i retten og direkte lyver for retten. Det har skjedd i forbindelse med den rettsaken noen dykkere førte og som ble avsluttet i våres. Regjeringsadvokaten, representert ved advokat Richard Saue, fremholdt at staten ikke visste at dykkerne ville bli skadet. Dette er direkte løgn og han klarte til og med å få dommeren til å tro på det han sa. Det er dommen et bevis på. Men med den kunnskapen staten satt inne med, så er det som har skjedd dykkerne overlagt, dermed skulle det vært dømt for subjektivt statlig ansvar – ikke bare objektivt rettslig ansvar.

## Dette er alene grunn godt nok til å anke saken helt til Strasbourg.

En advokat skal ikke lyve for retten. Det er meget alvorlig dersom det skjer. Regjeringsadvokaten gikk dessuten mye lengere enn å lyve for retten. Han holdt i tillegg tilbake informasjon som var provosert frem og som ville vist at han for med løgn. Ved å unnlate å legge frem denne dokumentasjonen klarte han å forlede retten med sine løgner.

Dette er harde ord. Men ingen ord blir for harde med den opptreden den norske stat, forvaltningen og nå regjeringsadvokaten har vist. De har systematisk holdt tilbake dokumentasjon som viser

statlig ansvar og har brukt hele læreboken i tjuvtriks for å slippe unna ansvar i dykkersaken. Jeg vil dessuten inkludere Industri Energi/NOPEF som tidlig var med og godkjente dykkerforskrifter og dykkertabeller og som også har mye de må stå til rette for.

Det finnes veldig mye dokumentasjon som viser at staten visste utmerket godt at dykkerne ville bli skadet dersom de ble sendt i dypet allerede på slutten av 1960-tallet. Det kan holde å vise til de medisinske forsøkene og medisinske artikler publisert av Dr. I Rozsahegyi,

Dr P D Griffith, og det som fremkommer i ulike dokumenter fra US Navy. Dette er dokumenter den norske stat beviselig har hatt tilgjengelig helt fra begynnelsen på oljeeventyret.

Til nå har imidlertid myndighetene nektet å legge frem dokumentasjonen for retten. I Nordsjødykker Alliansens regi er mye av dokumentasjonen hentet inn fra kilder over hele verden i løpet av sommeren i år. Dokumentasjonen er entydig og viser at regjeringsadvokaten har underslått dokumenter som beviser at han har løyet for retten. Han har dermed bidratt til å tildekke det faktum at staten visste den ville skade dykkere og at den har bidratt til å akseptere forsøk på friske mennesker som ikke er et demokrati verdig. Dette er så alvorlig at jeg ikke tror dagens politiske ledelse kan leve med dette, men tør de se sannheten i øynene? Til nå har de håpet på å slippe unna.

Måten staten har prøvd å skjule sitt ansvar på er like ille som det staten har gjort mot dykkerne.

**Hvem kan ha tillit til en kriminell stat og som bruker tvilsomme midler for å skjule det den har gjort?**

*Knut Ørjasæter*



*FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst*



Anton Amundsen sine dagbøker fra "Fram" ferden er i dag utstilt på Bergen Sjøfartsmuseum.

## Dagbøkene til Anton Amundsen

# – en lite kjent polfarer

Av Bård Gram Økland, Bergens Sjøfartsmuseum

Den 24. juli 1893 stemnet polarskipet "Fram" ut fra Vardø havn med kurs mot isødet i nord der skipet kom til å tilbringe nærmere 3 år. "Fram" har fått en spesiell plass i norsk sjøfartshistorie.

Det var Fridtjof Nansen som tok initiativ til å få skuta bygget. Ideen hans var å få et skip som kunne gå både på "land" og til sjøs. Problemet med mange skip som gikk i polare farvann var at konstruksjonen ikke tålte de sterke kreftene til isen og en rekke skip ble knust. Colin Archer fra Larvik fikk oppdraget med å bygge "Fram" av Nansen. Han valgte å ikke bare bygge et sterkt skrog, men å gi det en slik form at det ville trykkes opp over isen når det ble utsatt for skuring. Skroget bestod av italiensk eik, ishuden var av treslaget greenheart og skroget manglet nesten kjøll. Ror og propell kunne trekkes opp i skroget.

"Fram" satte kurs østover og fulgte kysten av Sibir sør for Novaja Semlja. Nesten havveis til Beringstredet vendte





Anton Amundsen var førstemaskinist om bord på "Fram" ekspedisjonen 1893-96.

"Fram" nordover og inn i isødet. Nansens teori og dristige plan var at under isen i Arktis fantes dype hav og havstrømmer. Han ville undersøke det polare havområdet i nord og på samme tid prøve å nå Nordpolen med "Fram". I praksis skulle skipet kjøres fast inn i isen og flyte med havstrømmen mot polpunktet og komme ut av isen på andre siden.

Med på denne ville reisen var Anton Amundsen fra Horten, for øvrig ikke i slekt med den kjente polarhelten Roald Amundsen. Anton Amundsen hadde hele sitt yrkesaktive liv til sjøs og tjenestegjorde i marinen da han fikk høre om "Fram". Han fikk permisjon fra marinen for å bli med gjorde tjeneste som førstemaskinist om bord.

På Bergens Sjøfartsmuseum finnes en egen utstilling om polarhistorie. Mellom klenodiene i denne utstillingen er de originale dagbøkene til Anton Amundsen fra "Fram" ferden. På framsiden av bøkene har Amundsen skrevet med sirlig håndskrift "Dagbok ombord i Fram". Her blir noen utdrag fra bøkene gjengitt og man får små glimt fra en spesiell og historisk sjøreise.

Den 22. september 1893 var "Fram" frosset fast i isen. Flere ganger underveis innover i isødet var skipet utsatt for

harde skuringer fra isen. Den 5. januar 1895 skrev Amundsen i dagboken sin:

*"... saadan braking og tordning som ismasserne holdt naar de tørnede mod skibssiden kan ikke beskrives, det var som naar det tordner paa det værste og indimellem en tud som afkjører der rauter efter at komme ihus ... idet det saaledes skruede paa babords side kræn-*

*gede den skibet over saa den blev liggende 7 grader over til bagbord. Ingen troede andet end at skibet havde blit knust i isen ..."*

Som ekspedisjonens maskinist hadde Anton Amundsen ansvar for maskin, energitilførsel og instrumenter om bord. Energien ble hentet fra en vindmølle som ble bygget på dekk. Det var Amundsen som både konstruerte og hadde ansvar for vindmøllens drift. Vi kan lese nesten daglig i boken sin at "Vindmøllen går".

Det var ikke fritt for at flere år i polarisen kunne røyne på og flere ganger lengtet Anton Amundsen hjem til familien:

*"Tirsdag den 31de Octbr. Atter er en maaned gaaet; men hvor mange maaneder har vi ikke at sukke og længe til vi kommer hjem, saasandt vi er forundt at se hjemmet mere. Vi har jo paa en maade godt men ofte opstiger tanken paa hjemmets hygge om det saa bare var 10 Minutter; men det er umuligt, ikke et brev at faa engang. Intet andet se end Is og mørke. Idag saa vi solen for siste gang iaar, nu blir det mørke helt udi februar maaned. Ja dere kan være fornøyet, som har lys alltid, ser folk og snakker ved folk, vi har nu ikke seet mennesker paa snart 3 maaneder og sjelden er vi liv undtagen ræve og isbjørne"*



"Fram" legger ut fra Bergen sommeren 1893 på vei mot polhavet.





"Fram" sin reiserute i polarhavet

(pinseaften). Holdt dagen hellig. Vinden er nordlig med 15 kulde og vindmøllen gaar ved observasjonen idag viste det seg at vi ikke var drevet videre sydover, idet vi var paa 80 53 19.

Tirsdag den 18de Desbr. Arbeidet et rør til dybdeundersøgelsen. Vinden er nord-østlig og kulden er 42.

Onsdag den 19de Desbr. Lidt forskjelligt arbeide, samt var behjelpelig med dybdeundersøgelsen vi havde ude 3000 meter men fant ikke bund. Vinden nord-østlig, kulden 32.

Torsdag den 20de Desbr. Samme arbeide med undersøgelse av dybden. Vi havde udi 3200 meter men ingen bund. Vinden er i dag østlig og kulden er 37.

Hverdagen kunne fort bli ensformig og preget av rutiner om bord. Men, når forholdene lå til rette kunne man jo jakte dyr:

Tirsdag den 17de Octbr. Ryddet opp adskilligt i maskinrummet.

Onsdag den 18de Octbr. Idag skjød Johannesen og Henriksen 2 store bjørne lige ved skibet. Jeg har holdt paa med litt adskilligt arbeide.

Torsdag den 19de Octbr. Holdt paa med adskillige mindre arbeider ved maskinen.

Fredag den 20de Octbr. Ligesaa.

Mandag den 18de Desbr. Begyndt paa kjedelen igjen

Tirsdag den 19de Desbr. Samme arbeide

Onsdag den 20de Desbr. Ligesaa.

Torsdag den 21de Desbr. Ligesaa.

Ekspedisjons autoritetsperson var Fridtjof Nansen. Det var ikke til å unngå at det kunne oppstå personkonflikter når en gruppe menn skulle leve så tett sammen over lang tid. I boken skriver Anton Amundsen bl.a. følgende om Nansen:

"Nansen er en vanskelig mand at omgaas; thi der falder saa meget barnlig med ham. For at være upartisk saa har jo ikke jeg noget at klage over men det er alligevel tærende og høre paa hans uttalelser og se paa alt hans arbeide. Han vil bestandig være den som best forstaar sig paa alting og ingen verken ingeniører eller videnskabsmænd er noget mod ham. Han er alsagers visdom og bedømmelse; det falder af sig selv at det er ingen her ombord som kan maale sig med ham i nogen del, skjøndt det er sjeldent flinke folk ombord; men det er nu bare at le af og det forstaar han nok ogsaa selv efter

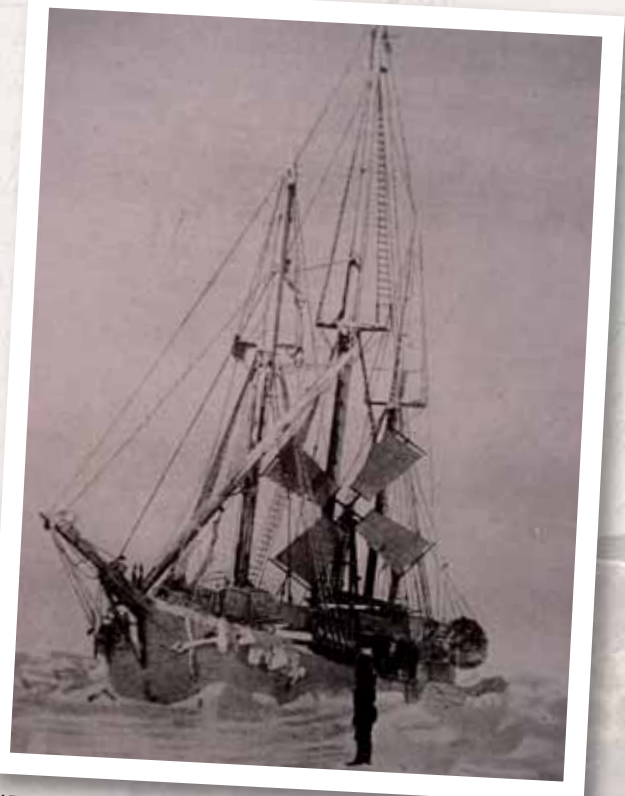
at han er bleven uklar med Hansen og Blessing. Det gode ved ham er at han vil gjerne have igang lidt moro og han har opmuntret til dette mangan gang. Saa jeg maa sige at han er baade ond og god".

Dagboken gir også glimt av forskningsaktivitetene om bord:

Torsdag de 10de Mai. Begynt paa et vandapparat til Nansen for strømundersøgelser. I dag nordlig vind med 16 kulde.

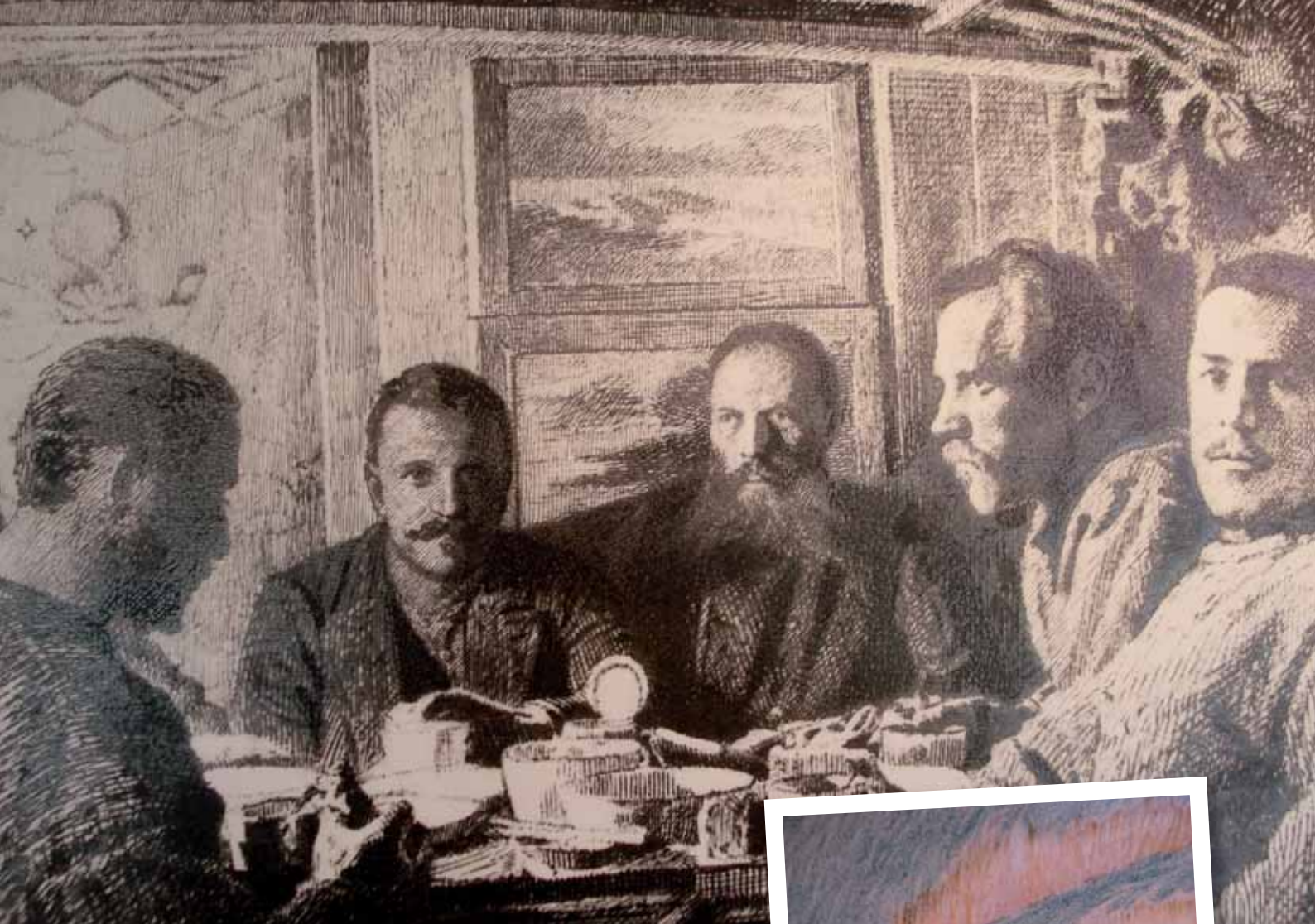
Søndag den 12de Mai. I kveld er det frugtfest. Vindmøllen gaar.

Mandag den 14de Mai.



"Fram" ble innefrosset i Arktis.





*Fellesmåltid om bord på "Fram".*

For å bryte med hverdagen ser det ut til at man gjorde stas på høytidsdagene: Torsdag den 17de Mai. I spidsen gik Nansen med rent flag dernest Sverdrup med "Fram"'s Bander saa Mogstad kjørende paa slæde med 2 hunde for, paa kjelken med ham sad Johannesen og spilte trækspil, derefter Styrmand med gevær og Heika med harpun og line, saa jeg og Nordahl med vor Fane som var rød med en Mann i midten som knækker et spjud forestillende de gamle vikinger saa kom Blessing med sin Fane, En hvit skjorte hvorpaa stod normal arbeidsdag, saa Hansen med en blikkskjærm paa stang Alm. Stemmerett og tilsidst Juel med en Mai-kasterol og en gaffel det hele gjorde et behageligt indtryk derefter blev det raabt Hurraer og saluted med 5 kanonbaadeskudd og saa holdt Nansen tale fra kommandobroen og saa begav vi os ned og plantede faner og flag om i kahytten og spiste middag efter orgelmusikk, lefsemiddag en lur og frugt til aften. Vindmøllen har gaaet i formiddag.

*Søndag den 24de Desbr. (Juleaften). Der begyndtes med herregaardsretter ved*

*bordet. Aftenen havde vi toddy og uddeling af julepresenter skjænkede af Fru Pastor Hansen og Frøken Fougner saa vi havde det rigtig fornøieligt.*

*Mandag den 25de Desbr. (1ste juledag). Levemaaden er brilliant, daarlig med drikkevarer.*

Den 16. oktober 1895 hadde "Fram" drevet til 85 grader 57' N. Da hadde skuten ligget fastfrosset i vel to år. Nansen hadde fått bekreftelse på at teorien om drift med strømmen var riktig, men måtte innse at de ikke ville komme nærmere Nordpolen. Nansen bestemte seg for å forlate skuten og gå mot Nordpolen sammen med Hjalmar Johannsen, utstyrt med sleder og hunder. De forlot skuten i mars 1895 og nådde frem til 86 grader 14' N før de måtte snu og gå mot Franz Josefs land, hvor de overvintret. Nansen og Johannsen ble siden forent med "Fram" i Tronsø den 21. august 1896. Ekspedisjonen sikret Nansen berømmelse og høy status internasjonalt. Anton Amundsen på sin side bestemte seg for ikke å vende tilbake til



*Nordlyset tegnet av Fridtjof Nansen om bord på "Fram".*

marinen. Han drog på hvalfangst i Sørishavet og var i tillegg med på fiske i Nordsjøen.

### **Kilder**

**Anton Amundsen. Upubliserte dagbøker fra Fram ferden 1893-96**  
**Polarutstillingen på Bergens Sjøfartsmuseum**



# “To be or not to be” - skal vi ha norsk skipsfart i Norge?

I forbindelse med en eventuell godskriving av rederienes skatt, eller mangel på sådan er igjen spørsmålet blitt brennaktuelt. Når SV, AP og SP slår seg på brystet, og i rettferdighetens navn hevder at redernes lommebok er altfor tykk som den er, har de ikke forstått hva det dreier seg om. Det dreier seg faktisk om en skal ha, eller ikke ha en norsk rederinæring. De tenker sneversynt og ser på rederne som en liten steinrik gruppe. Rederne skal være rike. Rederne satser hver dag egen rikdom på å tjene mer, og som en konsekvens av det, ansettes flere skattebetalere. Det er sunt for nasjonen Norge.

Skal avindsyken få ta overhånd og nekte rederne å tjene penger, vil politikere snart se hvor dette bærer hen. De ansatte ombord kommer i stor grad i fra distriktene og er kjernen av innbyggere i grisgrendte strøk i tillegg til bønder og fiskere. Som sjøfolka er også bøndene og fiskerne i ferd med å dø ut her i landet.

For noen år siden hadde vi et svare brev med å få SV til å forstå viktigheten med å innføre nettølønnsordningen. De forsto det tilslutt. Beklageligvis har hukommelsen en tendens til å forvitte fort der i gården.

Den gangen forsto de etter lang tids undervisning, at det å ta vare på skipsfarten i Norge er noe av det viktigste

vi kan satse på ved siden av offshore virksomheten. Det er virkelig og reell distriktpolitikk.

Om ikke rederne får de samme vilkårene som deres konkurrenter i resten av Europa, vil de ikke klare seg i Norge med dagens rammebetingelser. Resultatet har vi fasit svaret på - de som ønsker det, vil flagge ut.

Hva det vil føre til? Enda rikere redere, noe vi ikke kan forhindre. Superreder John Fredriksen er ett eksempel. Men enda viktigere: Så mange som opp imot 100 000 arbeidsplasser vil forvinne, mange til sjøs, men fastlandsnorge vil imidlertid få den største smellen.

Skipsfart er ikke bare skip som seiler fra a til b. Det er også sjøfolkene om bord. Det er rederiansatte, skipshandlere, verksteder, skipsverft, underleverandører, skipsleger og reisebyråer for å nevne noen.

Man får høre at det samlede skattekravet mot rederne er på ca 14 milliarder kroner, og at 5 milliarder er det samme som det Norge bruker på sosialhjelp i året. Om dette er ment alvorlig som skremselspropaganda, mener Felleforbundet for Sjøfolk at det sier mer om de som utaler seg, enn det gjør om ”grådige” redere.

Faktum er at om rederinæringen forsvinner, og vi får et bortfall på ca 100 000 skattebetalere. Hvordan vil det se ut for Jantelovens talsmenn og kvinner? Da blir fem milliarder kroner som lummerusk å regne.

**Vi må ha forhold som bevarer den norske rederen og den norske sjømann**

**Av Leif R. Vervik, Formann i Fellesforbundet For Sjøfolk**

[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no) – [www.fffs.no](http://www.fffs.no)



# Sola Strand Hotell

Dette ska ver ein 100% sanne historie. Eg va på Sting, og litt udpå kvelden gjekk eg udforbi for å ta meg ein blås. Då kom der ein mann, så va ude i same ærendet, bort te meg og fortalte denne historien om bestefaren sin. La oss kalla bestefaren for Konrad.

For ca. 10 år siden va der ein haug av gamlehjemmå, sygehjemmå og pleiehjemmå i Stavanger så sko rehabiliteras og byggas om. Derfor fekk hundrevis av pensjonistar bo någen uger på hotell, heilt gratis, mens denne ombyggingå pågjekk. Dette va flott for hotellene, som fekk fullt belegg og pengar i kassen. Og det va flott for pensjonistane.

Han Konrad blei kjørte, samen med ein haug med andre gamle, ud te Sola Strand Hotel, for å bo der. De ankom ein ittemiddag, og blei installerte på kvert sitt rom. Fysste kvelden va det nydelige middag i restauranten. Med rødvin te, hvis de ville. De ville. Og tror du ikkje de fekk seg ein liden konjakk ittepå, hvis de ville. De ville.

Så va det øvenatting på hotellrommet, og om morgningen blei de på ny plasserte i restauran-

ten, kor de fekk servert ein saftige frokost. Egg, beiken, pylser, eggerøra og deiligt duftande ferskt brød. Konrad satt ved et tomannsbord, samen med ein gammale kompis, han Harald. Itte frokosten satt de og såg udøve havet. Der va strålande ver. Sol fra skyfrie himmel, og døsigt duvande dønningar så sakte slo og seig oppgjønå sanden og strandå. Då e der ingenting så e flottare enn Sola Strand Hotell og Solastraen. Det va som å vera midt inni et romantisk vakert maleri. De bare satt der, og nøyd det.

Plutselig va det lønsj alt. Yppige kelnerar og sygepleiare så svinste smilandes rundt og serverte varme og kalde rettar. Alt ka de kunne tenka seg, og merr te. Og gode drikka i glassene. Det va ikkje måde på, og mesten for godt te å vera sant. Konrad og Harald spiste og drakk, godt og vel og lenge. Ittepå kikte de seg rundt. Så kikte de ud på naturen. Lenge. Så kikte de på kverandre, smilte og skålte. Så kikte de ud på naturen igjen. Itte ei lange og rolige stund så lene Konrad seg øve mod Harald, og seie, i fullt alvor:

- Du Harald? Ka va det egentlig eg daua av?





# Kosmisk ragnarok utslettet dinosaurene



*For 65 millioner år siden ble Jorden truffet av en 15 kilometer stor asteroide som utryddet det meste av livet, men som gjorde det mulig for menneskene å oppstå. Illustrasjon: Don Davis/SWrI*

## ... og gjorde at menneskene kunne oppstå!

For 160 millioner år siden kolliderte to store asteroider i et enormt kosmisk inferno. Den største var 170 kilometer stor og ble truffet av en 60 kilometer asteroide som pulveriserte begge objektene. Vrakrester og splinter har pepret planetene helt siden det katastrofale sammenstøtet og forårsaket en rekke kratre. Men for 65 millioner år siden ble Jorden truffet av et 15 kilometer stort fragment som drepte det meste av livet, deriblant dinosaurerne.

*Det dramatiske asteroide-sammenstøtet for 160 millioner år siden produserte svært mange store og små fragmenter. Det var antagelig slike som traff Jorden og utryddet dinosaurerne for 65 millioner år siden og som forårsaket det store krateret Tycho på Månen  
Illustrasjon: Don Davis/SWrI*

Mellom banene til Mars og Jupiter svever det minst to millioner asteroider som er større enn en kilometer i diameter. Dette er materiale som aldri klarte å klumpe seg til å lage en planet fordi Jupiters sterke tyngdekrefter dro stoffer fra hverandre. Vi har lenge visst at asteroidene en sjelden gang kan kollidere og knuses slik at store mengder fragmenter spres i rommet. Dette er

forklaringen på at meteoritter, som er små biter av asteroider, kan falle ned her på Jorden. Flere tusen slike steiner treffer Jordens overflate hvert år.

Nye beregninger viser imidlertid at mye av dette materialet stammer fra en hendelse som fant sted for 160 millioner år siden og som har preget overflatene på både Venus, Jorden, Månen og Mars.

Forskerne har regnet ut at en asteroide med diameter 170 kilometer gikk i bane mellom Mars og Jupiter. Den største biten av asteroiden kalles nå asteroide 298 Baptistina.

Den opprinnelige Baptistina ble truffet av en annen stor asteroide- anslagsvis 60 kilometer i diameter. I verdensrommet er hastighetene meget store og





For anslagsvis 108 millioner år siden oppstod det 85 kilometer brede krateret Tycho på Månen i en enorm eksplosjon da en asteroide dundret inn i Månens overflate. Illustrasjon: Don Davis/SWrI

sammenstøtet var katastrofalt. Begge objektene ble pulverisert i småbiter - beregningene viser at den omtrent 300 biter, småasteroider, som var større enn 10 kilometer i diameter og hele 140 000 som var større enn 1 kilometer. Opprinnelig fulgte bitene nesten samme bane, men lagsomt, langsomt ble banene forstyrret av forskjellige krefter som virker i Solsystemet. Ved å studere disse kreftens virkninger og hvor raskt banene endret seg, har en amerikansk-tsjekkisk forskergruppe funnet ut at sammenstøtet fant sted for 160 millioner år siden, pluss minus 20 millioner år.

Spredningen av asteroidene gjorde at 20 prosent forlot asteroidebeltet og 2 prosent kolliderte til slutt med Jorden. Plutselig ble asteroidenedslag på Jorden dobbelt så vanlig som tidligere.

### Dinosaurdreperen

For 65 millioner år siden traff en 15 kilometer stor asteroide det som i dag er

Yucatan i Mexico. Asteroiden fordampet momentant og det samme gjorde flere tusen kubikk-kilometer med jordisk fjell. Enorme mengder stein ble slynget ut i rommet og stupte så inn igjen i atmosfæren rundt hele Jorden. Resultatet ble en ildstorm som innhyllet hele jordkloden i røyk, sot og støv. Ragnaroket utryddet dinosaurerne og andre større dyr. På denne tiden fantes det muselignende forløpere til pattedyrene. På grunn av de store øglene kunne de ikke utvikle seg videre. Men de dinosaurerne var ryddet vekk, kunne pattedyrene utvikle seg til større skapninger, deretter til aper og til slutt til oss mennesker. Takket være det katastrofale nedslaget som etterlot seg et 180 kilometer bredt krater, er altså vi på Jorden i dag. Sammenstøtet var akkurat passe stort: Hadde asteroiden vært litt større, kunne også de muse-lignende skapningene blitt utryddet. Hadde asteroiden vært litt mindre, kunne dinosaurerne ha overlevd. I begge tilfeller hadde ikke vi eksistert i dag!

Sporene etter nedslaget viser at asteroiden var karbonholdig, akkurat som Baptistini er. Forskergruppen har vist at nedslaget med 90 prosents sannsynlighet var en bit fra den dramatiske asteroidekollisjonen som fant sted 100 millioner år tidligere.

Men det slutter ikke der! Forskerne har funnet ut at det iøynefallende krateret Tycho på Månen med 70 prosents sannsynlighet skyldes et fragment av Baptistina som traff Månen for 108 millioner år siden. Tycho er 85 kilometer bredt men er omgitt av lyse striper som strekker seg 1500 kilometer bort fra selve krateret. Stripene skyldes steiner som ble blåst utover i sammenstøtet.

Asteroidekollisjonen er høyst sannsynlig ansvarlig for en rekke kratere på Venus, Jorden, Månen og Mars. Disse resultatene ble presentert i forskningstidskriftet Nature 6. september.



# "HUMAN ERROR"

Menneskelig svikt er noe vi er lynraske til å ta i bruk når noe går galt, men hva vet vi egentlig om dette allmenkjente og mye anvendte begrepet? At vi gjør feil er som regel basert på mange faktorer i en situasjon som fremprovoserer en feil handling eller beslutning. Det er et området hvor det er gjort enormt mye forskning og det forskes stadig vekk på dette. Selve det å gjøre feil er en banalt enkel mekanisme i alle mennesker, men miljøet hvor vi arbeider er så komplisert at vi ikke har forutsetning for å registrere alle elementene som spiller inn på de beslutningene vi må ta. Derfor blir det ofte gjort feil.

Måten vi gjør feil på føyer seg inn i et mønster som gjør det mulig for oss å forutsi hva som kan gå galt. For eksempel vet vi at om vi har en kopp kaffe på pulten når vi arbeider er det en sansynlighet for at vi kan slå borti den og søle kaffe på viktige dokumenter (for ikke å snakke om hvis den står på en konsoll med avansert teknologi). Derfor tar vi høyde for dette ved å ikke tillate kaffe på arbeidsbordet. Det samme forholdet finner vi når vi skriver dato like etter årskifte. Ofte skriver vi feil år fordi vi har skrevet samme årstall over en lang periode. Dette kalles for konstante feil og kan forutses og til en viss grad unngås. Det andre kalles variable feil og er mer alvorlig og uforutsigbar. Om vi kikker på figuren ser vi to skivene etter skyttere som ikke ligger så langt fra hverandre poengmessig, men som har helt forskjellige ferdigheter. Hvordan man skal få skytter A til å bli bedre er vanskelig å si fordi spredningen av skuddene virker tilfeldig mens hos skytter B kan vi stille sikte to knepp til venstre så treffer han målet sitt. hos skytter B vet vi hva problemet er mens hos skytter A er det nesten umulig å si. Det som er viktig med dette er at man har grunnleggende forståelse for forholdene som bidrar

til at feil oppstår. Det er tre hovedelement i dette;

- Grunnlaget for oppgaven og hvilke forhold vi er satt til å løse den under.
- Hvordan gjennomfører vi arbeidet med å løse oppgaven.
- Hvilke forutsetninger har personen til å gjennomføre oppgaven. (trening, seleksjon, erfaring osv.)

Nå er det slik at miljøet vi arbeider i er uhyre komplisert på mange vis både prosedyremessig og teknologisk i tillegg til at lover og regler som griper inn i vår hverdag er meget omfattende. Det vil si at informasjonen vi må ha for å løse problem aldri vil være komplett. Vi vil aldri ha den fulle og hele oversikten over de elementer som spiller inn når vi tar en beslutning. Derfor vil forutsetningen for å skape et fullstendig bilde av når og hvordan feil blir gjort helt umulig, men ved å gå dyp inn i de tre kriteriene over kan vi med relativ stor sansynlighet forutsi hvor feil vil oppstå uten at vi kan si nøyaktig hvilke feil som blir gjort. (I tilfellet med de som skriver feil dato etter årskiftet vet vi ikke nøyaktig



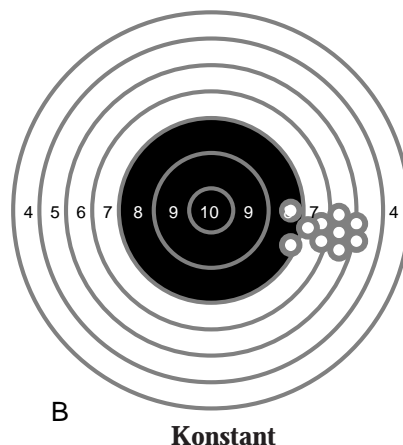
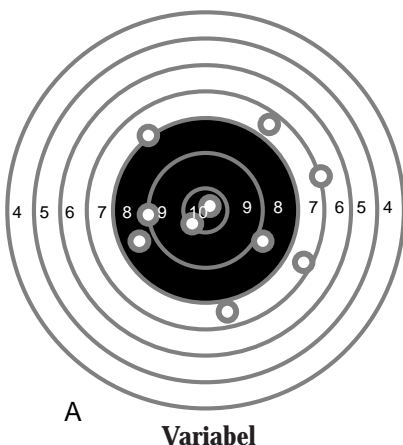
Artikkelfotfatter Tor Krokstad

hvor mange som kommer til å skrive feil dato eller nøyaktig når det skjer, men vi vet at det kommer til å skje.) Når vi vet hva som kan skje blir det mulig å minke effekten av feil som blir begått.

Jeg har merket meg at IMO's "model course 1.22" som omhandler "ship simulator and bridge teamwork" har inkludert dette i treningskompendiet sitt. Her er det satt av hele 1 time til emnet Human Factor in error. Dersom man virkelig ønsker å skape en forståelse for dette er en time knapt nok en god start. En grunnleggende kunnskap om feilmekanismer i oss mennesker må være tilstede på alle nivå slik som hos de som designer trening, de som utfører trening, de som har sikkerhetsansvar, de som lager lover og regler osv. Det er først når vi aksepterer dette som en del av menneskelig adferd og ikke ser på det som et slags avvik at vi kan dra nytte av det i arbeidet mot bedre sikkerhet. Feil er en konsekvens og må derfor ikke behandles som en årsak. Da vil vi aldri få avdekket reelle svakheter i et system som kan skape farlige situasjoner i fremtiden. Det å skylde på en person er enkelt og har som regel ingen effekt sikkerhetsmessig selv om det er juridisk riktig. Vi har alltid gjort feil og det kommer vi til å gjøre i all overskuelig fremtid og det er kanskje den viktigste kilden til informasjon i arbeidet med sikkerhet.

Om det er noen som har kommentarer eller innspill til dette så ta gjerne kontakt med meg på mail: [tor@human-factor.no](mailto:tor@human-factor.no). Merk mailen Human Factor slik at den ikke havner i spam filteret.

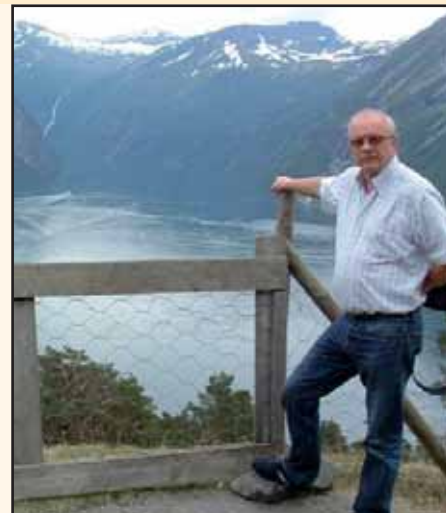
**Referanse; "HumanError" James Reason, Cambridge university press.  
"The Logic of Failure" Dietrich Dörner. Basic Books**



Per Hagerup  
Berger 26. juli 07.

Forbundsleder Jacqueline Smith.  
NORSK SJØMANNFORBUND  
Maritimt Hus  
Postboks 2000 Vika  
N-0125.

# Oppsigelse av tvunget medlemskap i NSF



Per Hagerup

**Jeg begynte å arbeide til sjøs i januar 1971. Fra første dag ble jeg trukket medlemsavgift til NSF ufrivillig fra mitt hyreoppgjør. Dette er en praksis, som blir enhver sjømanns opplevelse og som synliggjør at det ikke er fri fagorganisasjonstilhørighet i Norge. Dette er noe som N S F. vet å dra full nytte av. Med bakgrunn i dette kan NSF gå i mot medlemmenes interesser uten at det går ut over kontingenttilstrømmingen, eller medlemsmassen.**

Jeg vil her søke å synliggjøre noen handlinger gjort av NSF. som har satt den Norske Sjømann i vanskelige forhandlingsposisjoner, og til å sakke akterut i forhold til arbeidstakere på land. Jeg har valgt å kalle en spade for en spade –

## SVIK

Etter landsoppgjøret etter krigen med tanke på Nortrashipfondet som ble opprettet med et beløp, stort kroner 186 millioner, for å delvis sikre finansiering av en fast varig pensjonsordning for norske sjøfolk så er dette etter min mening det største sviket fra norsk Sjømannsforbund, at Sjømannsforbundets leder stemte mot at sjøfolkene skulle få pengene utbetalt.

**Etter dette sviket så tror jeg "MANILA – AVTALEN", er en god nr. 2.**

Manila – avtalen mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1982 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den

internasjonale Transport og arbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund.

Etableringen av bemanningskontoret, NFD – "International Mannings Agents inc." I Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først og fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.

Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115,- kroner per måned per mann samt 1600 kroner per mann per år til ITFs velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15 000 dollars per skip eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD.

Hva beløpene er i dag har jeg ikke tatt meg bryet med å undersøke, men man kan vel anta at de i hvert fall har fulgt indeksen.

Tariffavtalen for Norsk Sjømannsforbund og ITF ble en lukrativ butikk med nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.

Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene og hyrekontoret, ble den økonomiske hverdagen en annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norske skip gjennom kontoret: Hyrene filippinerne på denne måten fikk, utgjorde nemlig bare rundt halvparten av normal norsk hyre, og lå også langt under de offisielle ITF hyrene i Manila.

(Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)

Denne min søknad kan virke som en bagatell sett i relasjon til de ovenstående, men om man tenker etter ser jeg på dette sviket som likeverdig til de ovenstående, da det er med på å sette den norske sjømann i en negativ stilling i forhold til en vanlig arbeidstaker på land, og dette med Sjømannsforbundets velsignelse.

Den 18. juni 2006 søkte jeg Norsk Sjømannsforbund v/forbundsstyret om å få hjelp til å bli stående i lønnet fast arbeid som sjømann i den norske handelsflåten etter fylte 62 år.

## Dette ble blankt avvist.

Som arbeidstaker på land har man lovbestemt rett til å bli værende i stillingen til man er 70 år. Dette er en frivillig ordning, og om man ønsker å arbeide etter fylte 67 år så får man utbetalt folkepensjonen i tillegg til den lønnen man har. Man har nå også innført AFP "avtalefestet pensjonsordning" som går på arbeidstakers premisser.

Som sjømann er man prisgitt arbeidsgiver om man skulle være så heldig å få lov til å arbeide utover fylte 62 år. Stillingsvernet man har fått gjennom revisjonen av Sjømannsloven i 1985 og gjennom endringer i arbeidsmiljøloven i 2005, samt de politiske signaler om inkluderende arbeidsliv gjelder tydeligvis ikke for sjøfolk. Og hva hjelper det at Sjømannsloven er harmonisert mot arbeidsmiljøloven når Norsk Sjømannsforbund ikke en gang vil behandle saken ved forespørsel.

De ønsker heller ikke å innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs, noe resten av europeiske sjøfartsnasjoner har gjort.

Mang en sjømann har fått bakoversveis når han / hun har kommet til den dato hvor sjømannspensjonen utbetales.

I følge magasinet "Vi over 60", den 14.10.2006. kan en underordnet med fulle rettigheter komme opp i 137 541,00 kroner, mens en pensjonert overordnet kan maksimalt få 192 557,00 – 2006 kroner i pensjon.

### ***Har man ikke fullt opptjent fartstid blir pensjonen redusert.***

Når man så kommer til folkepensjonen ved fylte 67 år blir man fratrukket et beløp, ca. 30 000,00 kroner fordi man ikke har innbetalt til fellesskapet pensjonstrekk til folketrygden de siste 5 årene, hvor man har vært tvunget ut av arbeidslivet.

Det er flere enn meg som ønsker å bli stående i stillingen utover 62 år, uten å være prisgitt arbeidsgiver, og ha samme rettigheter som andre norske borgere, men hva hjelper det når Norsk Sjømannsforbund ikke ønsker å engasjere seg.

Våre sjømannshustruer har fått bære en stor del av byrdene som normalt begge foreldre deler ansvaret om. Dette på grunn av at i de fleste tilfeller så har mannen vært til sjøs og kona tatt seg av de mer hjemmelige plikter. I dag er det i mange tilfeller mannen som er hjemme. Uansett så blir byrden dobbelt så stor for den som er hjemme og passer barn og hus. Man er alene om å kjøre barna til forskjellige aktiviteter, stille opp på dugnader, foreldrekonferanser i skolen og lignende.

Den seilende betaler dobbelt opp med pensjon, først en egen sjømannspensjon i alle sjømanns år, i tillegg til den ordinære folketrygdavgiften. Man skulle jo da tro at om sjømannen/kvinnen – faller fra før fylte 60 år så skulle sjømannens sjømannspensjon tilfalle den etterlatte. Slik var det fram til 2001. Etter det stjal regjering og storting pengene med et pennestrøk, sjømannens egne innbetalte penger til egen og hustrus pensjon. Framført / stjålet av den norske stat. Roar Berggren spør om dette i Sandefjord blad den 18. juli i år og jeg stiller meg bak ham og spør - hvordan kan dette være mulig?

Mangel på informasjon til medlemmene er på mange måter frustrerende. Tidligere forbundsleder Erik Bratvold har

hatt mange reiser til Japan for å utveksle erfaringer, eller ha tverrfaglig samarbeid med organisasjonen i Japan. Jeg har ikke sett noe referat eller annet skrevet om disse turene. Da det heller ikke har kommet bedre arbeidsforhold eller økte lønninger, eller mer fritid etter disse reisene så kan jeg ikke se nytten av at medlemmene har vært med på å betale disse. Man hører jo ofte omtalt at det er så slitsomt med så mye reising, men noe hygge må det utvilsomt ha vært for den tidligere forbundslederen. Hans Japanske kone og deres felles barn kan man vel anta er et resultat av hyggelig samvær på fritiden i Japan.

### **Norsk Sjømannsforbund er en underavdeling innen LO**

I Norsk Sjømannsforbund, som har tvunget medlemskap, er det sjøfolk med forskjellige politiske ståsteder. Allikevel er disse med på å betale betydelige beløp gjennom donasjoner fra LO til Arbeiderpartiet.

### ***Naturligvis skal en sjømannsorganisasjon være politisk uavhengig.***

Jeg og andre med meg har opplevd å ikke få svar på henvendelser til tidligere LO leder Gerd Liv Valla. Min erfaring med LO sentralt, er at ubehagelige ting søkes å ties i hjel.

### ***Det er å ikke ta medlemmene på alvor.***

Norsk Sjømannsforbund har gjennom nestleder Rigmund Storøy offentlig uttalt at de ikke har tatt medlemmene på alvor de siste 10 årene. Denne uttalelsen kom i 2006.

Svik mot enkeltmedlemmer er det mange av i NSF., og det er vel det som svir mest for den det gjelder, der og da. Man tror at man har en organisasjon i ryggen som vil stå opp og kjempe for en, men så ser man i stedet at organisasjonen i en del tilfeller isteden står på motpartens side. Man har eksempler innen Norsk Sjømannsforbund hvor de tillitsvalgte har vitnet for motparten i retten, eller ved såkalt sjømannsrett, organisert om bord. Dette skjer da som en hovedregel på Kapteinens lugar. Det eksemplet jeg skal nevne her, hvor først NSF. fordømmer trakassering av et medlem, og i ettertid kjemper mot den trakasserte på forulemperens side i retten. Dette skjedde etter brannen om bord i Prinsesse. Ragnhild i mars 2002. av

daværende forbundsstyremedlem og TVU- leder Tommy Wedel, mot NSF. medlemmet Jane Issa.

Først går NSF ut og fordømmer en aksjonen iverksatt av Tommy Wedel mot Jane Issa. Siden står de brask og bram på forulemperens "Tommy Wedel s" side. Man opplevde her at en TVU-leder og forbundsstyremedlem kom med ærekrenkende beskyldninger på et allmannamøte, uten at vedkommende var til stede. Denne tidligere TVU-lederen og forbundsstyremedlem var (er) venn av tidligere forbundsleder Erik Bratvold. Da jeg ved en anledning spurte Bratvold om det ikke ville være fare for innhabilitet i behandlingen fra Norsk Sjømannsforbunds side i denne saken, fikk jeg til svar at det ikke var noen fare med det. På tross av dette foreslo jeg at behandling av saker som involverte forbundsstyremedlemmer, måtte behandles av en uhildet gruppe, forespørselen ble ikke besvart. TVU-lederen førte aldri notater eller møtereferater. Protokoller var, og er vel enda et ukjent ord for vedkommende. Dette gjør at man ikke kan gå tilbake å verifisere påstander. Tommy Wedel har etter eget utsagn alle de kurs som NSF. har å by på.

Man har dokumentasjon på at Tommy Wedel har forandret tittel og kalt seg "Hovedtillitsvalgt ansatte skip", og som dette underskrevet kassainstruks gjeldene for alle Color Lines skip. Ved en anledning presenterte Loggen (Norsk Sjømannsforbunds medlemsblad) Tommy Wedel "med bilde", som hovedtillitsvalgt i Color Line uten at dette var tilfelle.

### ***På 9 år i TVU var Tommy Wedel kun tillitsvalgt i 2 mnd.***

Ved forespørsel til forbundsstyret om hjelp til å få gjennomført demokratiske valg om bord i Prinsesse Ragnhild i forbindelse med vanlige valg, ble jeg tilsendt vedtektene. Jeg så på det som en arrogant og hånlig tilbakemelding. Det kom gjentatte ganger signaler til NSF. om at valgrutiner ikke var tilfredsstillende, men reaksjon uteble. Ved valg av ny leder i Region Sørøst den 12.mai 2005 kom Tommy Wedel med 2 fulle busser med tilhengere til valglokalet. Flere var beruset, og det ble nytt alkohol i stemmelokalet. Det har blitt meg fortalt at busspassasjerene ble vartet opp med sponset Cognac etter møte. På



tross av oppfordring fra flere medlemmer ble ikke møteresultatet annullert. Styret ble heller ikke sammensatt i følge vedtektene.

## Fantasy avtalen

Fra Norsk Sjømannsforbuds side hører man om igjen og om igjen, at det er medlemmene som bestemmer. Min erfaring er at medlemmene blir ignorert og ikke tatt til etterretning i de aller fleste tilfeller.

I mange år hadde "Loggen" et par sider kalt: "DET VAR TIDER DET". Ja og etter mitt syn så har de rett i det. Det var den gangen det var orden på lønns- og arbeidsvilkårene. Det var den gangen man hadde fast arbeid med en gang man ble hyret om bord.

I dag har vi ekstramannskaper som ikke har orden på verken arbeids eller lønns utbetalinger. Folk som må stå klar ved telefonen til enhver tid, i håp om å få seg noen ukers arbeid. De fleste må forlate arbeidsplassen ved fylte 62 år, mens andre igjen, får jobbe til de er 70.

## Hvor har Norsk Sjømannsforbund vært i alle disse årene?

Det er i dag det skulle ha stått: "Dette er tider det". I hvert fall om de hadde gjort jobben sin. Norge går så det griner. Arbeidsgiver får subsidier og avtaler som ikke har sitt sidestykke i moderne tider. Arbeidstaker får lengre arbeidstid og lavere lønn i svært mange tilfeller. Norsk Sjømannsforbund kan, og gjør svært ofte, lite for å forbedre den norske sjømannsstandens lønns og arbeidsforhold.

Den siste avtalen som ble inngått er blant annet omtalt som "**Fantasy-avtalen**"

Ved rykter om ny avtale henvendte flere seg til NSF med forespørsler om å få fremme synspunkter.

I forkant av dette, får jeg et svar på en henvendelse til NSF, om blant annet en ny avtale for Color Line ansatte.

Den er datert den 16.1.2004 og signert av forbundsleder Erik Bratvold og saksbehandler Rigmund Storøy.

## Den lyder som følger:

Sitat fra punkt 7:

Avvikende lønnsystem for de provisjonslønnte på det nye skipet har vært diskutert innad i rederiet i noen tid.

Bakgrunnen for dette er bl.a. at det skal ansettes mer enn dobbelt så mange servitører på det nye skipet som på det gamle. Det vil i så fall bety at omsetningen må mer enn dobles for at provisjonen skal bli like stor som før. Det er usikkerhet rundt spørsmålet om det er mulig, - i hvert fall til å begynne med. Et av forslagene for å motvirke dette er å innføre et fast provisjonsbeløp. Imidlertid er dette spørsmålet ennå ikke løst. Andre avvik er ikke kjent. Avvikende lønnsystemer vil i så fall bli avtalt mellom NSF og Rederiforbundet som avtaleparter. TVU vil bli rådført. Sitat slutt.

Hadde man hørt på råd fra meg blant annet, så kunne man enkelt ha løst problemet med en minimumslønn.

Den 25/1 – 04 sender tillitsmann Helge Angell – Petersen en forespørsel med 15 andre underskrifter etter et servitørmøte den samme dag for barer og restaurant, til Norsk Sjømannsforbund.

## Jeg siterer:

*Til Norsk Sjømannsforbund, og leder for d.s Erik Bratvold.*

*Skriv til Norges Sjømannsforbund og Erik Bratvold etter servitør møte 25.1-04 for Barer og restaurant Oslofjord. M/S Prinsesse Ragnhild.*

*Møtet gjelder tariffavtale / ansettelsesvilkår for den nye Color Fantasy.*

*Vi savner informasjon angående tariffavtale og ansettelsesvilkår for gjeldende servitører. Vi forutsetter å bli tatt med på samtaler om disse, da det jo er ment at vi skal søke på restaurant ansettelsene.*

*Vi ønsker ikke at en avtale blir gjort høyt over våre hoder. Men derimot en avtale hvor vi som homogen gruppe blir ivare tatt. Som gjenspeiler den avtalen vi i dag lever med. En tariffavtale og vilkår som vi enstemmig kan si ja til.*

*Den tariffavtalen som nå muntlig foreligger begunstiger ikke på noen måte faste servitører i Color Line A/S. Den blir heller et slag i ansiktet på oss.*

*Den sier vi enstemmig NEI til.*

*Vi er også usikre på våre rettigheter og ser det som en selvfølge at en av Norsk sjømannsforbunds jurister blir stilt til vår disposisjon når vi blir informert angående tariffavtalen og deres forhandlere. Vi ønsker med andre ord sikkerhet for ikke å ha blitt overkjørt i forhandlingene.*

*Med vennlig hilsen og ønske om en god tariffavtale, servitørene i Barer og restaurant Oslofjord. M/S Prinsesse Ragnhild.*

*Tillitsmann Helge Angell – Petersen. Sitat slutt.*

Slik jeg ser det så ble ingen av disse forespørsler tatt til etterretning.

En annen henvendelse som ble ført i pennen av meg og underskrevet av mange lyder som følger.

## Sitat:

*M/S Prinsesse Ragnhild 12.01.2004 Norsk Sjømannsforbund V/ Erik Bratvold Grev Wedels plass 7 0151 Oslo*

*Fremskritt*

*Ikke*

*Tilbakeskritt.*

*NSFs medlemmer om bord i M/S Prinsesse Ragnhild forventer at NSF i forhandlinger, forhandler om fremskritt og ikke tilbakeskritt i samtlige forhandlinger som foregår på medlemmenes vegne.*

*Eksempel på dette kan være: Kortere arbeidstid og høyere lønninger og ikke omvendt – lengre arbeidstid og lavere lønn.*

*Grunn til dette brev er rykter og mangelfulle opplysninger, om ny tariffavtale for Color Fantasy. Vi håper med dette brev på en positiv tilbakemelding.*

Sitat slutt.

Brevet ble underskrevet av mange.

Hva fikk vi? Jo - Tilbakeskritt, lengre arbeidstid og lavere lønn.

Til orientering så kan jeg opplyse om ca. tall for vanlige ansatte i vanlig arbeid per år er ca. 1740 timer, før man trekker fra feriedager.

Så vidt meg bekjent så står det ikke noe i avtalen om at den generelle avtalen skal økes fra 10,5 til 11 og 11,5 og 12 og muligens også 12,5 timer, men avlønningen blir gjort etter hvor mange timer det enkelte skip er satt opp med. Er man på et skip med 12,5 timer i snitt per dag så utgjør dette 2275 timer i året.

Det er forbund som har vaska seg det. Avtalen ble som følger:

## PROTOKOLL

Det er i perioden januar – 19. mars 2004 avholdt forhandlingsmøter i Rådhusgt. 25, i Oslo, angående lønns plassering for servitører og kokker på Color – Lines nye skip ”Color Fantasy”, som settes i trafikk fra ultimo 2004.

Til stede på ett eller flere møter:

Norges Rederiforbund Pål Tangen og Ragnhild Lied Johansen  
Color Line Per Andersen, Knut Even Vidum og Anne Berit Bukten

Norsk Sjømannsforbund Erik Bratvold, Tommy Wedel og Harry Danielsen

Partene er enige om at denne protokoll til overenskomst for NOR registrerte ferger i Nord og Østersjøfart mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund.

### A. omfang

1. Denne avtalen gjelder for servitører på ”Color Fantasy” med og uten fagbrev samt faglærte kokker.
2. Lønnen utbetales etter egen hyretabell som er vedlagt denne protokollen.
3. Den avtalte lønnen dekker alt arbeid ombord innenfor en fleksibel daglig arbeidstid mellom 8 og 14 timer.
4. Ansatte i stillingene omfattet av denne avtalen forplikter seg til arbeide fleksibelt i forhold til annet servicearbeid relatert til kundebehandling ombord.
5. For øvrig legges avtalen for NOR registrerte ferger i Nord og Østersjøfart mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund til grunn
6. Lønnsregulering skal bare kunne skje med virkning fra de samme tidspunkter som fastsatt i avtalen mellom Norges Rederiforbund og Norges sjømannsforbund, ref. dok punkt B 2 nedenfor.
7. Partene er enige om at andre mannskapsgrupper kan omfattes av denne protokollen etter nærmere avtale dersom det er nødvendig for å sikre optimal drift av skipet. Dette avtales lokalt med de tillitsvalgte.

### B. Varighet

1. Avtalen løper frem til 31. oktober 2006. og vil deretter løpe videre ett år av

gangen, hvis den ikke sies opp med en – 1 – måneds varsel. Blir partene ikke enige om en ny avtale skal de ansatte fra et omforent tidspunkt igjen omfattes av den til enhver tid gjeldende avtale for NOR registrerte ferger i Nord og Østersjøfart mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund.

2. Hvis en av partene mener at forutsetningene for en inngått avtale har endret seg vesentlig, er det anledning til å reforhandle avtale i tariffperioden.

Avtalen ble underskrevet i Oslo 19. mars 2004 av Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund.

I et intervju med NRK kort tid etter at avtalen er signert hevder jeg at avtalen setter tiden minst ti år tilbake og at Sjømannsforbundet med LOs velsignelse dolker egne medlemmer i ryggen.

Jeg angrer sterkt på at jeg tidfestet dette til ti år. Ved nærmere ettertanke så vet jeg ikke overhode om en avtale som har satt arbeidstakere så langt tilbake i nyere tid. Jeg vil oppfordre NSF. til eventuelt å hjelpe meg med å finne en tilsvarende avtale hvor man får økt arbeidstiden opp i mot 2 mnd. i året, uten vederlag.

Jeg kan være litt rundhåndet her og gi dere en tidsepoke på 30 år.

Jeg ber om å bli fritatt med svar som går i retning av at det er i sjømannens interesser for å bevare arbeidsplassene til sjøs osv. De floksene har vi hørt i hele etterkrigstiden og det er på tide at de blir lagt på hylla.

Signalene som kom fra NSF i forkant av avtalen synes å peke i retning av at det er Harry Danielsen og Tommy Wedel som er arkitektene bak denne skammelige avtalen. Ca. 2 mnd. mer jobb i året uten vederlag. Det er nesten forunderlig at ikke NSF. la på medlemskontingenten i samme slengen.

Man skal også huske på at dette skjer parallelt med at LO sentralt, går ut med at de vil ha 6 timers arbeidsdag.

Fusk og fanteri som har forårsaket politianmeldelse av tidligere forbundsleder Erik Bratvold og Tommy Wedel. Min gode venn og kollega Jane Issa, som flere ganger har blitt forsøkt jaget vekk fra arbeidsplassen, med hjelp fra sentralt hold i NSF. forsøkte i 2002 å få en revi-

sjon av TVU gjennom en henvendelse til tidligere forbundsleder Erik Bratvold. Dette ble stoppet av forbundslederen med henvisning til vedtektene.

Jane Issa gjorde forbundslederen oppmerksom på dette fredag, den 3. mars 2006.

Dette var, etter at jeg hadde fått igangsatt en granskning om det samme, ved en henvendelse til Kontrollkomiteen i NSF den 4.6.2005.

Dette skal jeg komme tilbake til, men interessant er en del av det hun videre opplyser Erik Bratvold om. Det kan være interessant i forbindelse med hvordan behandling av min og andres henvendelser har blitt behandlet.

### Jeg siterer:

*Du har uttrykt deg klart ovenfor oss tidligere, og nåværende medlemmer, om at Tommy Wedel er uunnværlig for deg. Faktisk at du er avhengig av ham. Derfor er jeg imponert over at det i det hele tatt nå blir gjennomført en granskning – selv om det skulle være interessant å se mandatet.*

Sitat slutt.

Dette var altså fra Jane Issa`s skriv til Erik Bratvold.

Som sakt så henvente jeg meg til Kontrollkomiteen i Norsk Sjømannsforbund den 4.6.2005 v/leder Odd Rønning.

Dette gjorde jeg etter flere års frustrasjon med ugyldige valg, mangel på referater og protokoller og forbannelse over at forsøk på opprydning ble hindret av toppledelsen innen NSF.

Som tidligere nevnt så var det svært vanskelig for medlemmer å få tilgang til informasjon, da det sjelden eller aldri ombord i Prinsesse Ragnhild kom oppslag av noen art om hva som rørte seg i TVUet.

TVU. leder Tommy Wedel unnlot seg heller ikke fra å nekte meg å stille spørsmål. Den 22. november 2004 skrøt han av dette til hovedtillitsvalgt om bord.

Det har seg slik at det er utarbeidet en samarbeidsavtale vedrørende tillitsvalgtordningen i Color Line.

Jeg gjengir her avtalen i sin helhet.

### **1.november 1996.**

*Samarbeidsavtale angående tillitsvalgt-ordningen i Color Line.*

*Rederiet dekker utgiftene til 2 tillitsvalgt-utvalgsmøter pr. år på rederiets skip. (Dvs. reiseutgifter, båtreisen, matkupper.)*

*Det er også enighet om at rederiet dekker omkostningene til å lage en presentasjonsmappe hvert annet år.*

*De hovedtillitsvalgte og leder gis etter nærmere avtale med rederiet fritakelse fra sin tjeneste ombord med full lønn.*

*Dette skal være innenfor en ramme av et årsverk 12 måneder lønn, som disponeres der utvalget mener det er mest hensiktsmessig.*

*Tillitsvalgtutvalget vil på sin side avstå fra å kreve fast ansatte tillitsvalgte under lønnsforhandlingene frem til utgangen av 1999.*

*De vil også gjøre alt som er mulig for å redusere sykefraværet, og bidra med all hjelp for å sørge for best mulig inntjening til rederiet.*

Denne avtalen er underskrevet av rederiet, men jeg kan ikke tyde navnet, og av Tommy Wedel for tillitsvalgtutvalget.

Så vidt meg bekjent var ikke dette i de 2 mnd. Tommy Wedel var tillitsvalgt. Kan noen svare meg på om denne presentasjonsmappen som rederiet dekker omkostningene til er den samme som ble budsjettet over TVU budsjettet med opp til kr. 115 000 pr. år.

På meg virker en slik avtale uetisk.

Møtegodtgjørelse for TVUet er ellers: Kroner 2000,00 pr. dag. for minimum fire timers møtetid. inkl. reisetid. For møter under fire timer. Inklusiv reisetid, er beløpet pålydende kr. 1.000,-

Hvordan disse honorarer og lønn er bokført / beskattet vet jeg ikke noe om.

Jeg ser det naturlig at TVUet avholdt møter ombord og da i særdeleshet ved at det ble bekostet av rederiet og man må anta at lønn og honorarer var løpende.

Det var etter et slikt møte jeg fant et gjenglemt referat fra TVU/CL-møte. Forøvrig det eneste jeg har kommet over. Det var fra dette referatet at jeg utferdiget min henvendelse til kontrollkomiteen den 4.6.2005.

Jeg føler at det vil være for langt å gjengi hele min henvendelse til kontrollkomiteen, men den ble gjengitt i "Dråpen" Felles Forbundet for Sjøfolks medlemsblad nr.1 – 2006 eller ved å gå inn på deres internettside: [www.fffs.no](http://www.fffs.no) kan man lese hele der.

Jeg vil allikevel kort nevne noe som jeg ville ha svar på:

Revisjon av regnskaper, opp mot bilag for de siste 10 årene.

Overføringer til heftet "Koordinatoren". Her var overføringene på opptil 115.000 pr år, på tross av at heftet i en periode kom ut kun annet hvert år. 2 X 115,000 pr. år er ganske mye penger. Møteutgifter er budsjettet med kr. 250 000,00.

Ved siden av dette er det budsjettet kroner 100 000,00 til hovedforhandling og kroner 150 000,00 i telegifter. Alt dette for år 2000.

For år 2001 er telegifter budsjettet med kroner 200 000,00.

For år 2001 er det også kommet en representasjonskonto med forslag på kroner 50 000,00.-

I referatet kunne jeg lese at det ble drøftet en ide om å gi Harry Danielsen og Tommy Wedel og deres kone/samboer et gavekort pålydende kr. 9,999,00 eller eventuelt en gavesjekk på kr. 4 x 5000,00 kroner. Ut av ideen ble det gjort et beslutningsdyktig vedtak.

Det er mye mer, men jeg velger å gi meg her og går så over til kontrollkomiteens vedtak.

Det heter, "Notat fra Kontrollkomiteen" Dette ble adressert til: Forbundsstyret, Per Hagerup, TVU Color Line og TVU-leder Color Line Tommy Wedel.

Notatet kom frem til alle bortsett fra til meg, da Erik Bratvold nektet kontrollkomiteen å sende dette til meg. Dette ble imøtekommet av Kontrollkomiteen, på tross av at de kun er underlagt Landsmøtet.

Som initiativtaker til kontrollen skulle

naturligvis jeg være selvskreven til alle opplysninger fortløpende. Så skjedde ikke, og jeg sliter ennå med å få tilgang til alle opplysninger.

Hovedpunktene i Notatet er:

Kontrollkomiteen vedtok å behandle saken, men tok på eget initiativ og halverte min forespørsel om kontroll i 10 år, til 5.

Frode Aronsen, sekretær i TVU Color Line ble kontaktet for å fremskaffe protokoller fra virksomheten. Aronsen var kun i besittelse av referater fra TVU-møtene som var laget på pc. (Det fantes ikke noen papirversjoner) Og at det lot seg overføres elektronisk, og bare fra året 2000 og frem til i dag. Kontrollkomiteens leder mottok dette og det viser seg at referatene ikke er printbare eller kan legges på diskett. Dette har vanskeliggjort kontrollkomiteens arbeid, da det er innlagt slike sperrer for papirkopier.

Kontrollkomiteen vil anmerke at TVU Color Line ikke fører vedtak i protokoll fra sine møter. Kontrollkomiteen mener at TVUen ikke tar ansvar med å underskrive vedtak, og vil nevne at virksomheten har et budsjett på 1,2 mill. kr.

Kontrollkomiteen bestrider også valg av Tommy Wedel som leder, da dette er i strid med hovedavtalen. Kontrollkomiteen legger også en stor del av skylden på de øvrige medlemmer i TVU et.

Kontrollkomiteen nevner blant annet at PC og programmer har en kostnad som langt overstiger normalen. Videre at TVU Color Line er belastet parkeringsbot 27. januar pluss avgift ved for sen betaling, totalt kr. 450,00. Det bemerkes også at Tommy Wedel mangler attestasjon. Reiseregninger som kontrollkomiteen har bitt seg merke i er:

Året 2004 utbetalt

1.april	kr. 17681,00
23.april	kr. 11914,00
10. mai	kr. 10460,00
4. juni	kr. 10834,00 mangler dato for godtgjørelse.
14. sept.	kr. 13905,00 mangler dato og attestasjon.
21. okt.	kr. 10400,00 mangler attestasjon.
29. nov.	kr. 6000,00
29.nov.	kr. 8816,00 mangler også attestasjon.

Dette er for året 2004.



Kontrollkomiteen bemerker at det skal 2 attestasjoner per bilag.

For året 2003 mangler det også attestasjon i lignende utbetalinger, og kan finnes i flere årsganger.

Det finnes mye mer, innkjøp av møbler og annet, mangel på vedtak går igjen, og mye mer, men jeg velger å gi meg med notatet nå.

Notatet er underskrevet av kommisjonens 3 medlemmer: Odd Rønning som leder og Gunhild Lie og Oddvar Hagen den 4. november i Oslo.

Det ble besluttet av forbundsstyret i NSF om å engasjere Ernst & Young til å bistå forbundet med å bringe uavklarte forhold til offentlig myndighet i orden. Dette ble opplyst meg i et brev fra NSF datert den 28.4.2006.

Det ble ikke oppgitt hvilket mandat Ernst & Young hadde fått.

I Loggen nr. 2/06 opplyser Erik Bratvold at en intern kontroll avdekket at det kunne reise tvil om bilagføring til tillitsvalguttvalget i Color Line. Stikkprøver som ble foretatt, gjorde at man fant mangelfullt attesterte bilag, samt manglende bilag. Av den grunn vedtok forbundsstyret å be revisorfirmaet Ernst & Young om å gå gjennom alle bilag i TVU Color Line for de siste 5 årene.

Dette må vel være å forsøke å vill-lede medlemmene. Det kan jo ikke herske noen tvil om at det er min henvendelse som har ført frem til en granskning.

I et svar på brev fra meg til forbundsstyret den 17. mars angående krav om stans i alle overføringer til TVU Color Line, som forøvrig ikke ble etterlevd, men interessant var det å merke seg at det kom en bekreftelse på følgende.

#### **Sitat:**

*Dersom det dokumenteres uregelmessig håndtering av økonomisk art er det de ansvarlige som må svare for det, - og ikke andre medlemmer om bord i skipene.*

Stat slutt.

Det er med forundring at man etter denne uttalelsen kan lese i "Loggen" nr.3 2006 at forbundsleder Erik Bratvold sier forbundet først vil prioritere å ordne opp

i forhold som har med myndighetene å gjøre, slik som eventuelt manglende innbetaling av skatt og arbeidsgiveravgift.

Er det da slik at medlemmene først blir frarøvet innbetalte midler gjennom det jeg vil karakterisere som organisert kriminalitet, og siden skal medvirke til å betale avlat for de som har forbrutt seg.

I Loggen nr. 3-2007 kan man lese at: " Punktum satt for Color Line- saken".

Som initiativtaker har det vært et svara strev å forsøke å bli holdt oppdatert. Dette arbeidet med ikke å holde meg oppdatert, har NSF tydeligvis lagt ned mye arbeide med, da jeg fortsatt sitter med masse spørsmål og ulest informasjon.

Jeg søkte å få innsyn i mandatet gitt fra forbundsstyret til Ernst & Young ,men dette lyktes meg ikke.

En kollega (Jane Issa) og jeg tok derfor den 27. mars og besøkte revisorfirmaet Ernst & Young med det for øye å få avdekket mandatet de hadde fått. Dette lyktes ikke, men de samtykket i å svare ja og nei på direkte spørsmål.

Her er det som vi fikk ut av det:

Min henvendelse til kontrollutvalget i NSF av april 2005 med vedlegg, hadde ikke forbundsstyret latt revisorene fått tilgang til. Det ble delvis rettet opp da jeg fikk tillatelse til å legge igjen denne. Dybden i granskningen ble anskueliggjort da revisorene bekreftet at de kun forholdt seg til fremlagte bilag og ikke til f. eks pakksedler, leveringssted eller kontakt med leverandør.

Videre ble det bekreftet at revisorene målte økonomiske disposisjoner opp mot fattede vedtak, men at det ikke var deres mandat å verifisere fullmaktene til de som fattet ev vedtak.

Det bekymrer meg veldig at 3 revisorer kanskje bruker ¾ årsverk på å forsøke å snekre sammen et mangelfullt regnskap.

I et av mine uttallige forsøk på å få innsyn i Ernst & Young rapporten hadde jeg en ca. 40 minutters lang tlf. samtale med nestleder 2 Kjell Berg. Han begrunnet avslaget på innsyn i rapporten med at, " jeg var for involvert i saken".

Tidligere hadde jeg fremmet forslag om suspensjon for Tommy Wedel inntil utredningen var gjort. Til det fikk jeg til

svaret at Tommy Wedel ikke var arrestert så det ble det ikke noe av.

Etter at jeg kom på jobb ombord i M/S Peter Wessel i juni 06 åpnet det seg en mulighet for innsyn. Det var utferdiget et krav underskrevet av ca 100 av besetningsmedlemmene om bord.

#### **Det lyder som følger:**

#### **Per Hagerud står ikke alene!!!**

Vi vil med dette brevet støtte opp om Per Hagerups krav om innsyn i TVU's regnskap og krav om ettersyn.

At Tommy Wedel har stilt sitt verv til disposisjon er ikke godt nok. Vi mener som Per Hagerup, han må suspenderes!

Vi vil virkelig takke Per Hagerup for at han har tatt det skrittet og forlangt dette.

#### **TUSEN TAKK**

I tillegg til dette så var det noen tillitsvalgte som trakk sine verv i forbindelse med dette.

Det gjorde sitt til at medlemmene unner tilsyn fikk, opplest en revidert utgave av Ernst & Young rapporten.

Hvor stor deler av rapporten som ble opplest vet jeg ikke, men jeg fikk holde i en annen versjon av rapporten en gang, og den virket å være dobbelt så tykk.

Det som kom frem av den reviderte rapporten var urovekkende og viste klart det, som jeg og andre hadde hevdet, var kriminell aktivitet.

I følge Sandefjords blad torsdag, 11. mai 2006 nekter Erik Bratvold å slippe rapporten til pressen.

Man kan her lese at TVUet blant annet anklages for momsjuks for inntil 200 000 kroner.

Når man vet hvor stor moms prosenten er her i landet så er det lett å regne seg til hvilke store beløp det dreier seg om, bare i dette tilfellet. Når Sandefjords blad gikk i trykken hadde ikke saken fått konsekvenser for noen, i følge avisen.

Bratvold sier at han ikke vil fordele skyld, men er allikevel freidig nok til å komme med kritikk av meg og sier følgende: Det er åpenbart ond vilje til stede fra Hagerup.

Jeg har bedt om, og avslørt samrøre av uloveligheter, blitt hindret innsynsrett og trakassert. Hva ligger bakom dette store energiforbruket i å hindre meg å offentligheten innsyn i NSF's dulgte verden?

Det første de gjorde etter min henvendelse var å avkorte den med 5 år. Jeg vil derfor anta at bortkomne midler kan fordobles. Innkjøpte PC-er kanskje beløper seg til 90 i stedet for 45. Hva vet jeg?

**Hvor mange flere møbler er kjøpt, eller biler er leid?**

**Har vi bare 2 kameraer eller er det flere?**

**Har noen sett noen bilder tatt med disse kameraene?**

**Hva er de korrekte reiseregninger og møte?**

**Det finnes knapt bilag og dokumentasjon.**

**Hvem dekker hvem?**

**Hvorfor får jeg ikke svar?**

**Er det som Kjell Berg sa? Du er for involvert !**

Det er lenge siden jeg slutta å tro på julenissen.

I tillegg til dette er det et regnskap til, jeg gjerne skulle hatt innsyn i og det er :

”FLAGGSAKEN”

7. juli 2006 sendte jeg en forespørsel til:

Norsk Sjømannsforbund  
v/forbundsstyret  
Maritimt Hus  
Postboks 2000 Vika  
0125 Oslo.

**Jeg siterer:**

*Flaggsaken, regnskap.*

*Med dette ber jeg om å få tilsendt spesifisert, ev revidert, regnskap for prosjekt ”FLAGGSAKEN”.*

*Jeg er usikker på årstallet prosjektet startet opp, men ber om samtlige år. Jeg har forstått det slik at både NSF og TVU Color Line har bidratt med betydelige*

*midler og det er bakgrunnen for mitt krav.*

*Jeg minner om at jeg fortsatt venter på revidert regnskap for TVU Color Line. Argumentasjonen om ”personvernhen-syn” som Kjell Berg har fremført er overhode ikke relevant.*

*Jeg imøteser ovennevnte innen kort tid.*

*Med hilsen  
Per Hagerup.*

Sitat slutt.

Jeg har pr. dags dato ikke fått oversendt et eneste tall og som dere vet. Ernst og Young rapporten har jeg heller ikke sett.

Jeg slutter ikke nå fordi jeg ikke har mer materiell å ta av, jeg har et hav å høste av, men nok er nok. Ikke bare av dette, men også for meg innen NSF.

Den som ønsker mer informasjon anbefaler jeg å gå til innkjøp av

Erling Folkvord's bok.  
”URENT FARVANN”

Som er en korrekt og sakelig fremstilling av det jeg har søkt å rette søkelyset på her.

Det kan kanskje virke som om alt håp er ute rent organisasjonsmessig for den norske Sjømann, men ofte når det ser som mørkest ut så er det lys i tunnelen.

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK  
FFFS.

Jeg vil la denne ”min oppsigelse til Norsk Sjømannsforbund” fungere som søknad om innmeldelse til FFFS.

Fundamentet i FFFS er at medlemmene er Deres viktigste resurs, ikke pengene. Det er mennesker det er verdt å respektere og ta vare på. Uten medlemmer ikke noe FFFS.

FFFS arbeider for sjøfolks trygghet i arbeidet og trygge deres fremtid.

Som seilende har de oss i fokus.

FFFS arbeider blant annet også med innføring av nettolønn i begge registre.

Langsiktige rammevilkår og mye mer.

Og hva jeg også er spesielt opptatt av:

**INNFØRING AV ARBEIDSMILJØLOVEN TIL SJØS.**

Norge er i dag det eneste landet i Europa med skipsfart som ikke har arbeidsmiljøloven til sjøs. Det er av størst mulig viktighet for oss som sjømenn, for å få de samme rettigheter som andre nordmenn, at denne blir innført.

FFFS tenker også helhetlig, vi må ha fornøyde parter på begge sider av bordet etter at en avtale er kommet i havn. Vi må ha en bærekraftig rederstand og tenke på at begge sider er like viktige. Vi må ikke missbruke verken arbeidstaker eller arbeidsgiver. På Color Fantasy var det opp til 150 sykemeldte på en gang, i en periode. Det er naturligvis systemet og inngåtte avtaler, som må ta skylden for slike tilstander. At den økonomiske bæreevnen til rederiet svekkes er leit, men at det kan avstedkomme varige sår på den enkelte medarbeider er verre. FFFS tenker helhetlig og det er ingen i dette forbundet som er bundet av en Manila avtale.

Mange saker har det vært som FFFS har reist for medlemmene, og pr. dags dato har de ikke tapt noen ennå.

FFFS er godt i gang med å reise kjer-ringa. Det viktigste er å få demokratiet ut til sjøfolka og her er rettsprosessen alt i gang, når det gjelder å få fri fagtilhørighet blant sjøansatte. Utrolig nok så tapte de i tingretten, men saken kommer snart opp i en høyere rettsinstans, og man må vel forvente mer fornuft der. Hvem kjemper så FFFS mot? Jo noen som ikke vil ha innført demokrati og fri fagtilhørighet til sjøs. – NSF.

FFFS leder og stifter Leif Vervik har selv vært i NSF siden 1965, og sett behandling av sjøfolk, kontra ledelsen i NSF. Det var derfor han besluttet å stifte et nytt forbund, med visjon om å knytte alle avdelinger og yrkesgrupper i et hederlig og rettskaffent forbund. Få innført arbeidsmiljøloven til sjøs, og med det gjøre arbeidsplassene til en sikrere og bedre arbeidsplass, samt forene norske borgere til en enhet, uavhengig om du har ditt virke til sjøs, eller på land.

Leif Vervik har heldigvis viseformann Harald Prytz (kaptein/overstyrmann), ved sin side, en mann som sitter inne

med kunnskaper som medlemmer i FFFS kan prise seg lykkelig over.

Noen av landets anerkjente og etter hvert profilerte advokater Marius Reikerås, Fredrik Verling, Per Erland med flere, er også er tilknyttet FFFS.

Jeg håper med dette at jeg blir sett verdig som medlem og søker med dette om medlemskap i Deres forening.

Mine personalia sendes på eget ark i egen konvolutt etter deres retningslinjer.

Jeg vil samtidig ønske at flere følger mitt eksempel og skifter forbund. Jeg kan

garantere at du som medlem blir tatt på alvor i FFFS, og at medlemskontingenten verken vil gå til innkjøp av private møbler eller sponing av politiske partier, men til arbeid for dine og mine rettigheter.

Før jeg offentliggjør denne oppsigels og samtidig bruker denne som søknad om medlemskap i FFFS sender jeg den kun til dere i Norsk Sjømannsforbund for gjennomgåelse og kommentarer. Dere har 6 dager fra mottakelsen med å komme med svar.

**NOK ER NOK.**

*Per Hagerup.*

### **Etterord**

*Jeg tror at det politiske partiet som står frem og kjemper for at den Norske Sjømannen skal få like rettigheter når det gjelder arbeidsmiljøloven / herunder pensjon og organisasjonsfrihet, samt like juridiske rettigheter, på sjø, som på land, vil se en tilstrømningsmasse som savner sidestykke i moderne tid, av en enkelt-gruppe. Den Norske Sjømann.  
P.H.*

## **Per Hagerup**

Det vises til søknad om opphør av medlemskap i Norsk Sjømannsforbund. Vi tar din melding om opphør av ditt frivillige medlemskap til etterretning. Som følge av det opphører dine rettigheter og plikter i henhold til våre vedtekter fra og med 1. august 2007. Du må selv kontakte din arbeidsgiver og stoppe trekket av medlemskontingent til forbundet.

Med vennlig hilsen Norsk Sjømannsforbund  
Rigmund Storøy, Nestleder

## **Utmelding vi mottok fra en i NIS området**

Jeg Thore, melder meg herved ut av Fellesforbundet for sjøfolk, da det viser seg at det ikke er mulig å slippe og betalte til NSF, ser jeg ingen annen mulighet enn å melde meg ut av deres forbund da jeg ser det helt unødvendig og måtte betale kontingent til 2 forskjellige forbund samtidig, dette brev skulle vært sendt dere i juni men ble forglemt til i dag, jeg beklager så meget at det ikke er mulig og stoppe NSF sine tvangstrekk.

**MVH Thore**

**VÅRCRUISE MED 2 DAGER PÅ ISLAND**



**VIKINGCRUISE I VESTERLED**

**VÅREN 2008**  
Følg i dine forfedres fotspor og opplev Norröna, Færøylene og Island i på fantastisk vårcruise.

6 dagers cruise fra søndag til fredag med 2 dager på Island og 2 x 1/2 dag på Færøylene.

**Pris per person fra kr. 3.147,-**  
Prisen er et eksempel og gjelder reise i april med innvendig 2-sengs lugar med TV, dusj og toalett. Inkludert er 6 x frokost. Be om pris for andre lugartyper. Cruiseavgang fra Bergen hver søndag fra april til 7. juni 2008.



SKOTTLAND · DANMARK  
FÆRØYENE · ISLAND  
CRUISE

SMYRIL LINE NORGE · TEL + 47 55 59 65 20  
FAX + 47 55 59 65 30 · OFFICE@SMYRIL-LINE.NO

WWW.SMYRIL-LINE.NO



# Norske Sikkerhetscentres Forening

Foreningens formål er å være et fellesorgan for faglig virksomhet, utvikling og oppdatering innen sikkerhets- og berednessopplæring samt være et forum for informasjon og kontakt mellom medlemmer, organisasjoner og myndigheter.

Foreningen har nå 21 medlemmer med sentre fra Honningsvåg i nord til Kristiansand i sør.

Det typiske er at sentrene er godkjenning til å drive kurs og kompetanse virksomhet etter OLF og IMO regelverk. Sentrene har brannfelt og sjøredningsfelt og de senere årene har de fleste sentrene også anskaffet helikopterevakueringssimulator.

Sentrene representerer et vidt spekter av tjenester så som grunnleggende sikkerhetskurs, brannlag, berednessledelse, krisehåndtering, skadestedsledelse, førstehjelp, atferdstrening, sjøredning, HMS kurs og kran/løft. Du finner foreningen på nettet under [www.nssf.net](http://www.nssf.net)

## SIKKERHET I ET SIKKERHETSSENTERS PERSPEKTIV

### Hvordan føles det å ha sikkerhet på maten?

Spørsmålet må du gjerne stille ansatte ved sikkerhetscentre som de jeg representerer. I vår hverdag gjennomfører vi sikkerhetsopplæring, blir revidert av kundene våre på sikkerhet og når vi endelig treffes i lunsjen så snakker vi faktisk sikkerhet da også.

Med en slik bakgrunn vil jeg i denne artikkelen ta for meg noen sider av opplæring og kompetanseutvikling innen HMS slik det ser ut fra vårt perspektiv.

Tradisjonelt har det vært et skille mellom standarder på land og de en har hatt offshore innen krav til HMS. I dag ser en vel at myndighetene og organisasjoner som NSO innen landbasert virksomhet skjerper krav til opplæring og kompetanse innen områder som brannvern. Det bør være slutt på de dager da det var nok med et kurs bestående av en tilhenger med brannslukningsapparat på en parkeringsplass for å ha ivarett bedriftens brannberedskap.

I den videre artikkelen vil jeg ta for meg områdene som omfattes av sjøfart og offshore.

## SJØFARTSOMRÅDET

Norsk sjøfart er regulert av internasjonale konvensjoner vedtatt av FN organet IMO. Den kjente ulykken Titanic var med å sette fart i sikkerhetsarbeidet med krav til livbåter og også etter hvert sikkerhetsopplæringen etter STCW konvensjonen.

Det er i dag krav til sikkerhetsopplæring for nytt personell i 60 timer for underordnet mannskap og 80 timer for overordnet personell. Kursene inneholder blant annet brannvern, sjøredning og førstehjelp.

Norge hadde i tillegg inntil for et år siden en retrening som innebar at personell måtte gjennomføre repetisjon av brannvern og annet hver 5 år. Det ble arbeidet for at dette særnorske kravet skulle bli et standard krav gjennom IMO. Midt i dette arbeidet velger så norske myndigheter å avvikle kravet for alle norske skip. Begrunnelsen var som alltid at det er viktig med like konkurransevilkår for norske rederier på lik linje med internasjonal virksomhet.

Jeg skjønner for så vidt tanken bak like konkurransevilkår internasjonalt men hvorfor en skulle fjerne kravet også for norske innenlandsferjer forstår vi ikke. Etter en del diskusjon der blant annet vår organisasjon tok dette opp med myn-

dighetene ble det gjeninnført krav om at personell på ferjer med lugarer skulle ha retrening på brannvern. Vi synes fortsatt at det er underlig at en sjømann på en ferge ikke trenger noe branntrening selv om det er 25 år siden han tok sitt sikkerhetskurs. Etter vår mening hadde det vært mer betryggende å være passasjer på en ferge dersom vi visste at personellet om bord faktisk hadde trent jevnlig på å slukke en virkelig brann. Øvelsene som holdes om bord vil ikke ha samme nytte.

## HVA SKJER FRAMOVER?

La oss håpe at IMO får fram en ny standard der også retrening av sikkerhetskompetanse inngår. Det ser ikke ut til norske myndigheter, ei heller en rød/grønn regjering, vil gjøre noe aktivt for å øke sikkerhetsnivå innen skipsfarten utover minimumskravene til IMO.

## OFFSHORE OMRÅDET

Det er OLF som står for retningslinjene for sikkerhetsopplæring for offshore ansatte på norsk sokkel. Retningslinjene godkjennes i neste omgang av Petroleumstilsynet som er myndighetenes vakthund innen HMS offshore.

## FØRST LITT ROS TIL OLF:

Da Sjøfartsdirektoratet slo til med sin hastesak for å fjerne retrening av personell på norske skip så var OLF ved Carsten Bowitz like raskt ute og sa at det skulle en ikke ha noe av på norsk sokkel. Supply skip og andre fikk opprettholdt sin plikt til å fortsette retrening av sine sjøfolk etter den ordningen som hadde eksistert. Det var et bra tiltak for å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå.

## HVA SKJER SÅ PÅ OLF OMRÅDET?

La meg ta litt historikk før jeg går nærmere inn på spørsmålet. Alexander Kielland ulykken i 1980 satte for alvor sikkerhetsopplæring på dagsorden. Leiro utvalget i 1981 utarbeidet forslag til sikkerhetsopplæring og grunnleggende sikkerhetskurs (Leiro 1 og 3) fikk et omfang på 14 dager. Grunnleggende sikkerhetskurs ble

reduert til 5 dager (1994) med begrunnelse av mer effektiv opplæring, bedre beredskapsmidler offshore og mindre krav til innsats offshore av personell. I tillegg kom det en rekke spesialkurs som brannlag, HLO, MOB og lignende.

En opplever nå et press også på sikkerhetsopplæring knyttet til arbeid på norsk sokkel.

Presset kommer naturligvis av samme årsak som en opplever på alt fra offentlige anbud til kontantstøtte. Det er krav til harmonisering på tvers av landegrensene og naturligvis EØS reglene.

OLF har deltatt i et arbeid med tilsvarende organer i Storbritannia, Nederland og Danmark i et prosjekt for gjensidig godkjenning av gjennomført av sikkerhetsopplæring.

Målet for prosjektet er å sørge for at nordsjøarbeidere skal kunne bevege seg fritt mellom landene med minst mulig hinder. Typisk nok er uttrykket som anvendes Mutual recognition. Vi må jo naturligvis akseptere at dokumentene er på engelsk når land skal tilpasse seg hverandre. På lengre sikt er målet å oppnå et felles nordsjøkurs innen sikkerhet/beredskap.

Det alle spør seg om er jo hvordan dette kurset skal se ut. Det er lite som tyder på at en fra britisk side vil være villig til å øke omfanget av sitt kurs særlig utover det omfang som ligger i det i dag. Hva sier så Petroleumstilsynet til denne utviklingen? Tilsynelatende er de en pådriver for å få til et felles nordsjøkurs. Petroleumstilsynet må jo naturligvis ta hensyn til internasjonale avtaler og spilleregler. Kanskje vil det i framtiden være umulig å opprettholde særnorske regler også på dette området.

### HVA BETYR DET I PRAKSIS?

Det betyr ganske enkelt at en britisk oljearbeider som har et 3 dagers kurs etter britisk OPITO standard kun trenger et 4 timers kurs for å ha en tilfredsstillende bakgrunn til å arbeide på norsk sokkel. Som nevnt tidligere så er i dag et grunnleggende sikkerhetskurs etter OLF retningslinjer på 5 dager.

Er det da så farlig med den ene dagen og litt i forskjell? Kan ikke norske sikkerhetsentre være litt tilpasningsdyktige? Jo da, det klarer vi fint. Vi kan være kre-

ative og gjøre hele greia unna på 3 dager vi også. Eller mindre om vi må. Kunden betaler jo likevel, pengene ruller inn og vi kan kvitte oss med kostnadskrevene instruktører. Da er vel alle fornøyde og vi har gått fra sikkerhetsopplæring på 14 dager til 3 dager.

La oss håpe at vi ikke en dag våkner opp og spør oss selv: Hva ble det av våre tanker om sikkerhet? Når var det vi sluttet å tenke sikkerhet og i stedet konsentrerte oss om å telle timer?

For å konkludere så vil jeg si at en i Norge både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden samt blant offentlige myndigheter finner personer med genuin interesse for sikkerhetsforbedrende arbeid.

En har i Norge kommet langt med å redusere både storulykkene og de enkeltstående ulykkene. Det er viktig å fortsette denne trenden og komme enda lengre når det gjelder å redusere det store antallet av ulykker der personell kunne

ha blitt alvorlig skadet eller omkommet under ubetydelig endrede omstendigheter.

La meg avslutte denne artikkelen med et hjertesukk til slutt:

**Når en skal harmonisere sikkerhetsforhold over landegrensene: Hvorfor er det da alltid det landet som har den laveste standard en må harmonisere etter?**

---

**Øystein Førsvoll**

leder Norske Sikkerhetscentres Forening

Leder Stavanger maritime sikkerhets-senter en avdeling av Stavanger offshore tekniske skole  
e-post: of@sots.no

---



## FAV Gruppen AS

- **Elendomsforvaltning**
  - **Industri**
  - **Handel**
  - **Shipping**

Fav gruppen as  
Tollbodallmenning 1B - Serviceboks 7340  
5020 Bergen

Tlf 05588 - Faks 55 33 30 61

[favgruppen@fav.no](mailto:favgruppen@fav.no)  
[www.fav.no](http://www.fav.no)

# Svar på en av mange mailer, med samme innhold

## Hei Eidar. Mange takk for interessen og e-mailen.

### Bakgrunn

Som du selv sier, er det ikke mye hjelp å få hos de andre forbundene. Jeg har selv vært medlem i NSF siden '65 og frem til vi startet SOF i oktober 2000. Det eneste jeg har fått som respons på mine spørsmål er absolutt taushet eller beskjed om å holde kjeft.

Harald Prytz (Overstyrmann/kaptein) og meg selv, fant da ut at nok fikk være nok. Vi ble enige om starte Seilende Oljearbeideres Forening (SOF). Vi kom begge fra offshore og kjente det fartsområdet best. Siden fikk vi hundretalls henvendelser om å inkludere alle fartsområder. På landsmøtet i 2004 ble det derfor bestemt at vi skulle skifte navn til Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) og at alle seilende i alle fartsområder skulle ha muligheten til å melde seg inn.

### Forhandlingsrett

Som dere sikkert har sett har vi fremmet krav til samtlige rederiforbund, avslagene har ikke latt vente på seg. Det viste vi, men for å komme videre måtte vi gå "tjenestevei", nå blir det advokatmat og media. Forhandlingsrett skal vi få.

### Medlemmer

En annen viktig sak for oss (den viktigste faktisk), er medlemmene, de skal tas på alvor. Det skal ikke være slik vi selv har opplevd det, ikke en gang å få svar. Til nå har vi løst ca 200 saker for medlemmer og har 25-30 saker til behandling. Som dere sikkert også har fått med dere har vi en sak for retten, det gjelder tvangstrekk av ikke-medlemmer i NIS området. Dette skal fjernes om vi så må helt til Menneskerettsdomstolen (EMD) i Strasbourg.

En annen sak skal også opp mot et rederi, i Trondheim tingrett, senere. Det er en sak NSOF og DNMF har gitt opp, og godkjent sammen med rederiet, etter

først å ha sagt nei. Det gjelder tilbakeholdelse av kontantavregnete kostpenger.

### Arbeidsmiljøloven

Videre har vi satt oss fore at Arbeidsmiljøloven skal innføres også til sjøs, resten av Europa har innført den for lenge siden. Grunnen til at de andre ikke ønsker Sjømannsloven fjernet, er rett og slett at den tillater tvunget trekk. Et av våre styremedlemmer har fått beskjed av A. Muren (Generalsekretær) om at om vi klarer å fjerne tvangen i NIS, faller hele den økonomiske bunnen ut av DNMF. Med andre ord pengene er viktigere enn medlemmene, og demokrati.

### Hjelp fra medlemmer

For at vi skal kunne gjøre en god jobb for dere trenger vi også hjelp fra dere. Dere må gi oss input i de sakene dere brenner for, samtidig trenger vi mange innmeldinger fra dere, det er den beste måten å oppnå forhandlingsrett, fort. Om så skjer kan dere være trygge på at FFFS vil gjøre for dere, som vi gjør for alle andre medlemmer. Husk at da vi startet forbundet var vi to stykker, nå har vi passert 1125 i medlemstall, og vi vokser hele tiden.

En annen ting vi tror er viktig for medlemmene, er at vi er tilgjengelig hele døgnet på kontortelefonen, den blir viderekoblet. Vi har løst saker midt på natten for medlemmer som har kommet i problemer. Å være medlem i FFFS er også forpliktende, vi ønsker at flest mulig skal bruke Dråpen med leserinnlegg, eller bruke forumet på hjemmesidene våre. Gjerne også å være våre ambasadører når man er på jobb, eller i andre sammenhenger. Vi ønsker med andre ord engasjerte medlemmer, som vet å sette oss i ledelsen på plass, eller komme med ris eller ros, når det er nødvendig. FFFS er ikke bare ledelsen, men hele forbundet.

Det vi har startet må vi ha hjelp til å fullføre. Det hjelper ikke å sitte på gjerdet å vente på at andre skal gjøre tingene for deg. Vi vet at mange tenker slik. Det får

vi oppleve hver gang vi er på skipsbesøk, de fleste er enige med oss, men de vil vente og se hvordan det går. Det er lite givende.

### Styrke

Om vi som sjøfolk kan bli enige, kan vi få samme mulighetene som Heis- montørene har. Vi kan sammen skape rammevilkår for skipsfarten, som savner sidestykke. Det vi da kan gjøre er å informere sentrale politikere, ikke som i dag hvor de andre forbund desinformerer. Det har vi flere eksempler på. Sammen med rederne kan vi påvirke politikerne til å forstå hva som må til, men da må vi stå sammen. Alle i et forbund, fra skipper til lærling.

***Til syvende og sist har vi samme interesse.***

### Referanser

Om dere ønsker litt informasjon om hva vi gjør, fra andre som har opplevd litt av hvert med de andre forbund, og som også har tatt sakene opp på et høyere nivå, kan dere kontakte;

***Per Hagerup. Telefon: 913 90 615, Jane Issa Telefon: 901 58 237, eller andre som er medlemmer.***

Dere kan også, med fordel lese boken "Urent Farvann" av Erling Folkvord. Boken handler om samrøret mellom NSF og Color Line. Den viser også til en sak der flere ble oppsagt pga. smugling av noen få sigaretter. Oppsigelsene ble støttet av NSF. Det hele endte med at alle fikk jobben igjen da det kom for en dag at en av de oppsagte var FFFS medlem, og at vi var klar med assistanse så snart båten ankom Oslo.

Håper at dette er et utfyllende svar, er det andre ting du lurert på er det bare å ta kontakt.

**FFFS tar alle seilende på alvor.**

***Med vennlig hilsen FFFS  
Leif R. Vervik***



# Tyven, tyven skal du hete...

NSF unnsår seg ingen ting i kampen for å karre til seg penger. Det siste FFFS har fått rede på er at nå sender de brev til folk i NOR registret, med beskjed om at de blir trukket for tariffavgift (les tvungen kontingent) til dem, enten man liker det eller ikke. FFFS har mottatt kopi av et brev som forteller om automatikken.

Som dere vet førte vi sak mot NSF i Oslo tingrett i april, saken gjaldt trekk av tvungen tariffavgift/kontingent av mønstret personell i NIS-området. Saken tapte vi, men anket umiddelbart. FFFS kommer til å føre saken helt til menneskerettsdomstolen (EMD) i Strasbourg om nødvendig. Årsaken til at vi føler oss så sikre på å nå frem, er at det foreligger fire rettskratige dommer, mot fire forskjellige land (Island, England, Danmark og Sverige).

Den siste dommen ble rettskraftig så sent som medio mai i år. Den gjelder

Fagforbundet Bygnads i Sverige. De risikerer nå å måtte tilbakebetale hele 300 millioner kr, som de har tvangs-trukket av "medlemmer"

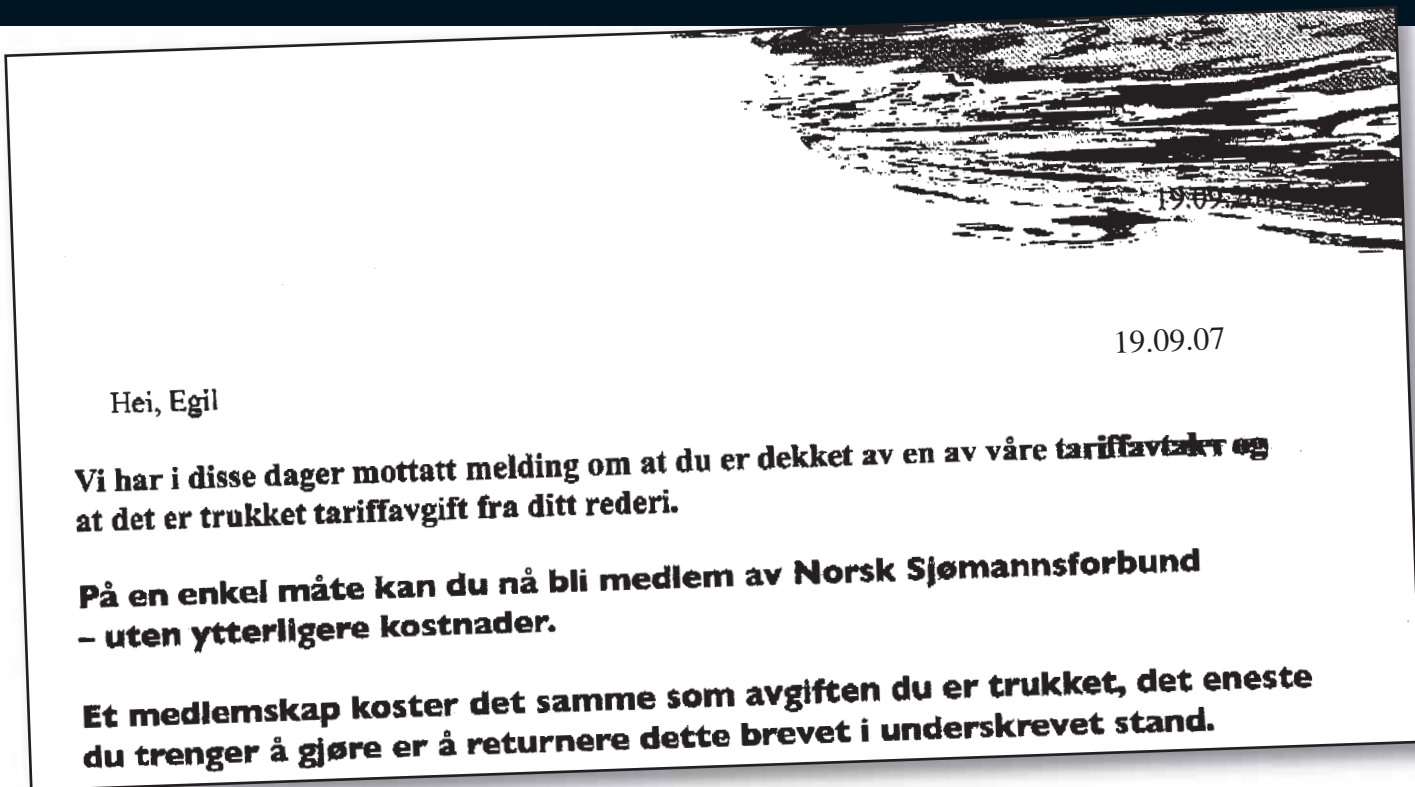
Dette vet selvfølgelig NSF meget godt, allikevel går de til det dramatiske skrittet å sende seilende i NOR registret brev om at det er automatikk i det å bli trukket tariffavgift. I tillegg sier de at de må betale pga. de har frem-arbeidet tariffen. Om vi ikke tar helt feil kunne rederne gjort det minst like godt selv, når vi ser på resultatene. Selv om brevet ikke inneholder noen

konkrete trusler, vet vi at det blir oppfattet slik, spesielt av yngre sjøfolk. Vi har fått melding fra flere om at de føler det som en tvang å fysisk melde seg inn.

NSF er selvfølgelig ikke så demokratiske at de nevner at det finnes alternativer, det hadde vi heller ikke ventet.

Mottaker av nedenstående brev, hadde vært sykemeldt en stund, han hadde tidligere gitt beskjed til rederiet om stoppe trekk til NSF, men etter sykemeldingsperioden begynner trekket igjen. Dette er det automatikk i, de spør ikke om folk vil bli trukket for kontingent/tariffavgift, nei da, her forsynes man seg bare av folks penger. Han har nå forlangt pengene tilbake.

Se nedenforstående brev:



19.09.07

Hei, Egil

Vi har i disse dager mottatt melding om at du er dekket av en av våre tariffavtaler og at det er trukket tariffavgift fra ditt rederi.

På en enkel måte kan du nå bli medlem av Norsk Sjømannsforbund  
- uten ytterligere kostnader.

Et medlemskap koster det samme som avgiften du er trukket, det eneste du trenger å gjøre er å returnere dette brevet i underskrevet stand.

# Atles kommentarer



## Rederienes "skattegjeld"

Det blir fremstilt i aviser og andre media som om redere har over 20 milliarder i "skattegjeld". Dvs. at de ikke har betalt den skatt de skulle fra 1996 til nå. Dette er ikke riktig (for å bruke et uttrykk som erstatter det ordet det i virkeligheten er).

Under regjeringen Jagland stemte et samlet storting, unntatt SV og AP, for at rederiene ikke skulle betale skatt av overskudd så fremt pengene ble stående i rederiet til styrking av rederidriften, investeringer i nye skip etc.

Det som nå skjer, er et takk for sist fra AP og SV. Disse partiene har siden "tidens morgen" arbeidet for å utradere rederidriften i Norge.

For SP sin del er det et gedigent løftebrudd, noe som en kanskje kunne vente

all den tid de har erklært seg sosialistiske.

Hvis dette går igjennom, har de klart det, da har de oppnådd det de har kjempet for siden krigens dager; nemlig å utrydde all Norsk skipsfart.

Samtidig som de jager på land tusenvis av Norske sjøfolk, vil de utradere titusenvis av Norske arbeidsplasser som er direkte avhengig av en Norsk rederinæring, og. Som en følge av at alle sjøfolkene blir satt i land, går staten glipp av milliarder av kroner i valutainntekter, utenom skatteinntektene vi sjøfolk betaler til det Norske fellesskap (Disse valutainntektene var, den tiden Norge hadde ca. 10 000 seilende i utenriksfart, større enn fiske, fangst og oppdrett til sammen.).

For dem som vil la seg friste til å si at vi ikke betaler skatt til fellesskapet, i og med nettolønnsordningen, vil jeg bare si at dere må sette dere inn i hva nettolønnsordningen dreier seg om.

Her et en kortversjon: Vi blir trekt for

inntektsskatt på lik linje med alle andre. Selvangivelsen gjør vi opp som alle andre. Vi blir utlignet som alle andre.

All skatt som er fordelt til kommunene, går til kommunene, folketrygden går til folketrygden. En viss presentsats av statsandelen av vår skatt går tilbake til rederiene etter en viss fordelingsnøkkel. Disse midlene er meningen skal styrke rederidriften på samme måte som den "skattegjelden" de nå blir krevd for.

Dette er renspekka svindel fra regjeringspartienes side. Her ser vi ulempen med en flertallsregjering som ikke har noe som helst politisk budskap på nær sagt noe område.

*"Fellesforbundet For Sjøfolk tar de seilende på alvor"*

*Med vennlig hilsen  
Atle Rusten*



## Innlegg "Si din mening" på våre hjemmesider

"Dersom J-O Takset klarer selv å følge med, og det bør du jo gjøre før DU går ut å klandrer andre, burde du visst at det var en streik for en 5-6 år siden blant innriks seilende. Disse fikk opp mot kr. 1 500,- i dagpenger så lenge steeiken varte. Ja, noen tjente t.o.m bedre på dette en egen lønn. Men siden det sjelden streikes blant norske sjøfolk er derfor også streikekassen MEGET stor. Og noen streikekasse har i hvert fall ikke FFFS. Man kan saktens spørre dem om deres økonomi?! F.eks. hvordan kan de ha råd til å lønne en leder (som i tillegg skal være uføretrygdet?), gi ut et kostbart blad, leie kontor og ikke ha mer enn 3-400 (max) som gidder å betale inn kontingenten til dem? Vedr. forhandlingsrett for FFFS kan de se langt etter. De kommer ALDRI til å få det. Hele dette suppeforundet må jo nærmest være en svindel? Fatter og begriper ikke at noen «orker» å være medlem. Jo, Stig, du har så rett, veldig rett: Det er ikke noe annet enn splitt og hersk i hele dette forbundet. Og verre er det etter å ha fått med seg andre forpestede utskudd!"

# Forpestede utskudd; ny hederstittel på seilende

I følge et anonymt leserinnlegg på våre nettsider, hevder en debattant at seilende som er medlemmer i FFFS er "forpestede utskudd".

Vi tar det som et hederstegn når folk i FFFS tør å ta standpunkt og stå for det de mener. Om folk velger å ikke bli medlemmer i FFFS er opp til dem, men vi foretrekker fortsatt å kalle dem kollega.

I opplysningens navn må vi fortelle vedkommende ("Peder" som han kaller seg), at ingen nystartede forbund har streikekasse. Det er noe forbundet bygger opp over tid. Det har alle forbund gjort. Slik situasjonen er i dag, er våre medlemmer å betrakte som ikke streikende om en streik skulle oppstå og har derfor krav på dagpenger fra NAV om de blir permittert. Dette vet selvfølgelig "Peder" som gir seg ut for å være en informert person.

***Beklageligvis for ham blir vi ikke så imponert av hans kunnskaper om tingenes tilstand.***

Han forteller videre at han ikke kan forstå hvordan FFFS har råd til å lønne en uføretrygdet leder. Her trengs det litt forklaring. Han har helt rett i at undertegnende for tiden er uføretrygdet, men det betyr ikke at jeg mottar lønn fra forbundet. Det ville være ulovlig i følge norsk lov. Et halvt år etter at vi stiftet forbundet ble jeg påkjørt bakfra, så kratig at bilen ble kondemnert og jeg selv fikk skader i rygg og nakke. Jeg

sitter som leder i forbundet, ene og alene på grunn av at Landsmøtet i FFFS har ønsket det slik.

Lederens lille bidrag til forbundet blir utført når smertene ikke setter en stopper for aktiviteten. Videre har jeg ikke noen faste arbeidsrutiner. For å si det i klartekst; **jeg bidrar i FFFS, men jeg mottar ingen lønn for dette arbeidet.** Den eneste i FFFS som er lønnet er H. Prytz. Da han begynte på kontoret for litt over et år siden, hadde han hatt sin inntekt som overstyrmann/skipper i Nordsjøen. Før det arbeidet han gratis for forbundet i flere år på sin fritid.

Når det gjelder Dråpen er den stort sett selvfinansiert gjennom annonsesalg. Utgifter til husleie betaler våre fantastiske "Forpestede Utskudd", som du foretrekker å kalle ærlige medseilere, kolleger og medlemmer i FFFS.

Når det kommer til forhandlingsrett er det bare å si at vi har sendt henstilling til samtlige rederiforbund om forhandlingsrett. Alle så nær som NR. har svart negativt på henstillingen. NR. har bedt om mer informasjon, noe de har fått. Nå er saken sendt over til våre advokater for vurdering. Slik de ser det, har FFFS like stor rett til å forhandle på vegne av sine medlemmer som andre forbund har. Som du forstår arbeider vi med saken, og vi får forhandlingsrett enten "Peder" liker det eller ikke.

"Peder" påstår videre at det eneste vi driver med er splitt og hersk, her må det være det må noe "Peder" misforstår. De tre eksisterende forbundene sloss om

de samme medlemmene og hadde kun egeninteresse fremfor medlemspleie i tankene, da er det splitt og hersk. Når FFFS arbeider for å samle alle seilende vil det være det motsatte. FFFS tenker og arbeider helhetlig, vi tenker på alle om bord, fra kaptein til lærling. Slik vi ser det har vi alle samme interesse, nemlig å sikre arbeidsplassene og næringen mot inkompetente politikere, som ikke ser helhetlig på vårt virke. De nekter oss sågar å få Arbeidsmiljøloven innført til sjøs. Dette med god hjelp av de andre forbundene, som vet at om den blir innført til sjøs, mister de eneretten til kontingenten fra alle seilende innen NIS området. Dette kaller vi i FFFS både udemokratisk og splitt og hersk taktikk.

En annen ting "Peder" skulle tenke over er hvorfor sjøfolk er så mye mindre verdt enn de som arbeider på land? Kan det tenkes at "Peder" har hørt ordet forpestet utskudd om seg selv og andre sjøfolk så mange ganger at han har begynt å tro på det selv?

Når du kaller FFFS for et svindelforbund, er vi så storsinnede at vi mener du ikke har injurierende kraft, samtidig sier det mer om deg enn om FFFS. Om du ønsker full innsikt i vårt regnskap, er det bare å melde deg inn i FFFS, da kan du, som alle andre "Forpestede Utskudd" som er medlemmer i FFFS, få regnskapene våre, på forlangende.

Leif Reidar Vervik  
formann i FFFS.



# Er sjøfolk feige?



Ill foto: Vidar Strønstad

## Det blir hevdet at sjøfolk er redd for å stå opp for sine meninger. Er dette virkelig sant?

I alle de år jeg personlig var til sjøs, opplevde jeg sjøfolk som rettskafne folk, med meningers mot. Men vi har i den siste tiden mottatt mange telefoner fra folk som hevder det motsatte. Grunnen skal være at mange sjøfolk er enig i hva FFFS står for, men de tør ikke ta konsekvensen av egne meninger. Er dette virkelig sant?

Som sagt trodde vi at sjøfolk var mer opptatt av egen sikkerhet og velferd, enn at de lot seg skremme fra å gjøre det de mener er riktig. Mange av de som er helt enig i hva vi arbeider med, ønsker å sitte på gjerdet for å vente på at andre skal ta støytten.

Etter at vi er blitt større og mer godtatt skal de melde seg inn, sier de. Dette er langt fra det vi trodde om sjøfolk.

Å ha den største kjeften i messa er ikke noe adelstegn, men å stå for det man mener, er det.

Messepreik har kun en hensikt; å fylle tiden med noe. Så snart det blir alvor, og

snakket blir tatt litt lenger enn messedøra, får det konsekvenser. Er det disse konsekvensene enkelte er redde for? Da kan vi berolige med at den eneste konsekvensen en slik handling får, er at vedkommende blir sett opp til av de andre om bord.

Redselen for å melde seg inn i FFFS er helt ubegrunnet. I FFFS vil du bli behandlet som et tenkende individ og med respekt, du blir lyttet til og har demokratiske rettigheter.

Kontingent som kommer inn til forbundet, blir brukt kun til medlemmenes beste. Hver krone kan redegjøres for. Har man problemer får man hjelp.

Nå har også rederne fått øynene opp for at vi er et seriøst forbund som setter næringen, og ikke personlig vinning, i fokus. Sammen skal vi klare å få til en sunn skipsfart i Norge. Det vil sikre alle seilendes fremtid. Innføring av Arbeidsmiljøloven skal også være med å sikre en rettferdig behandling. Sjøfolk er ikke mindre verdt enn folk på land. Men de må tørre stå opp for det de mener.

Et annet sted i Dråpen kan man lese at det blir stilt spørsmål om sjøfolk i Norge

er en pariakaste. Slik sjøfolk blir behandlet av myndigheter og andre forbund, er vi det. Men det kan det gjøres noe med. Om vi samler oss i et forbund, får vi påvirkningskraft, vi blir hørt. En annen ting som er viktig er vårt eget selvbilde: Vi må slutte å stå med lua i handa og håpe på almisser. Det får vi ikke. Vi må tørre å si i fra når vi ser at vi blir dårlig behandlet.

Vi må huske historien vår og være stolte av den. Før oljen ble funnet i Nordsjøen, var det den norske skipsfarten og sjøfolkene som var ryggraden i den norske økonomien.

Husk hva alle allierte statsledere har uttalt om krigsseilernes innsats: Uten deres intense vilje, mot og innsats hadde vi tapt krigen. Bare norske statsledere etter krigen var uvitende om innsatsen deres. Belønning fikk de i alle fall ikke.

Vi skal ha tilbake vår tapte stolthet. Husk bare at det er dere som bestemmer farten, og når vi skal gjenerobre stoltheten. Kast lua og løft hodet!

LRV

# Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

## Kontingentsatser FFFS

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

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

## Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

# Kryssord



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

EHD	1	2	3	4	→	5	→	6	7	→	8	→	9	↖	10	11
12			13		14	15		16		17		18	19			
20		21				22			23		24					25
26		27					28		29							30
31				32		33	34	35		36		37	↓		38	
39	40			41				42		43	44			45		
↓	46		47	EHD	49									50		51
52	53			54		→				55	56	57		58	59	
60			61		62		63			64				65		
↓	66			67		68		69		70		71		72		73
74		75		76	77					78		79				80
81	82	83		84		85		86		87				88		↓
↙						89	90				91			92		93
94				95					96				↘			97

## VANNRETT

- |                   |                |                 |
|-------------------|----------------|-----------------|
| 1. Irettesette    | 42. Norm       | 74. Vise        |
| 10. Atoll         | 43. Prestene   | 76. Land        |
| 12. Nedbør        | 46. Lag        | 78. Initialer   |
| 13. Navn          | 49. Resept     | 79. Bilag       |
| 16. Sint          | 50. Avis       | 81. Åge Olsen   |
| 18. Stell         | 51. Like       | 83. Beite       |
| 20. Navn          | 52. Dirigent   | 85. Leker       |
| 23. Mørk          | 57. Fisk       | 86. Plate       |
| 26. Tall          | 60. Foss       | 87. Forkortelse |
| 27. Navn          | 63. Pikenavn   | 88. Belegg      |
| 28. Initialer     | 65. Elv        | 89. Båt         |
| 29. Glupsk        | 66. Sint       | 91. Varme       |
| 31. Byrå          | 67. Tall       | 92. Initialer   |
| 32. Siv Hansen    | 68. OBS        | 93. Etter slått |
| 33. Ove Vangen    | 69. Avis       | 94. Grave       |
| 35. Landskap i Fr | 70. Kald sak   | 95. Visitt      |
| 38. Gud           | 71. Dag Thon   | 97. Hyl         |
| 39. Pikenavn      | 72. Å          |                 |
| 41. Hoie          | 73. Mesterskap |                 |

## LODDRETT

- |                    |                   |                |
|--------------------|-------------------|----------------|
| 1. Land            | 22. Avis          | 59. Yrke       |
| 2. Rekke           | 24. Filmfigur     | 61. Vind       |
| 3. Sort            | 25. Signal        | 62. Fred       |
| 4. Jarl            | 30. Innsjø i Kina | 64. Grunnstoff |
| 5. Organisasjon    | 32. Far           | 66. Initialer  |
| 6. Trist           | 33. Vekst         | 69. Feig       |
| 7. Bok             | 34. Reir          | 71. Søvn       |
| 8. Lege            | 36. Tempo         | 75. Plante     |
| 9. Træl            | 38. Lue           | 77. Sans       |
| 10. Organ          | 40. Organisasjon  | 80. Mas        |
| 11. Initialer      | 44. Tall          | 82. Retning    |
| 12. Irettesettelse | 45. Kake          | 84. Bane       |
| 14. Stat           | 47. Mål           | 85. Pronomen   |
| 15. Mynt           | 49. Initialer     | 90. Rekke      |
| 16. Livlig         | 53. Bolig         |                |
| 17. Kraft          | 54. Organisasjon  |                |
| 18. Hjelpe         | 55. Navn          |                |
| 19. Drikk          | 56. Ukjent        |                |
| 21. Elv            | 58. Plante        |                |

Kryssordforfatter:  
Evald-Hugo Dahl

Riktig svar sendes innen 30.11.07 til: FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen





# INNMELDING

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

Navn: .....

Postadresse: .....

Postnummer: ..... sted: .....

Fødselsdato: .....

Telefon: ..... Mobil: .....

E-post: .....

Skipets navn: .....

Rederiets navn: .....

Stilling ombord: .....

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

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

## FULLMAKT

Jeg .....

i..... Forbund,

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

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

**FFFS**

Tollbodallmenning 1B  
5004 Bergen

VED FEIL ELLER  
ENDRINGER I NAVN ELLER  
ADRESSE  
VENNLIGST  
INFORMER AVSENDER OM DETTE

**B**



FF

FS

Skandi Admiral Øvelse med FiFi  
(fire fighting) anlegget i Fensfjorden.  
FiFi kapasitet= 2000 liter per sekund.  
Ill foto: Vidar Strønstad



# En handelsreisendes død

**Etter en fire ukers tur ute på jobb, var vi på vei hjem. På flyplassen ble vi stanset av noen unge damer som ville vite hva vi arbeidet med. Uten å være klar over at vi kunne høre hva som ble sagt, svarte maskinisten at han var handelsreisende. Han var flau over å si at han var sjømann!**

Det er på tide vi som sjøfolk gjør noe med vårt eget image. I stedet for å lyve om hva vi arbeider med, skal vi være stolte av det.

Oppskriften for å øke yrkesstoltheten er enkel: Vær stolt av jobben. Krev likestilling i forhold til yrkesgrupper på land. Krev innføring av Arbeidsmiljøloven til sjøs. Legg press på myndighetene slik at rammevilkårene for sjøfarten avspeiler dagens behov.

Dette er selvfølgelig ikke noe hver enkelt kan klare alene, vi har heller ikke klart å få til noe gjennom de organisasjonene vi har hatt frem til nå. Med andre ord, vi må tenke nytt. Når ikke tre store forbund har klart det, må vi samles i et nytt forbund, stå samlet og kreve sammen.

Tidligere har det vært "splitt-og-hersk" taktikken som har rådet grunnen, med trusler om både det ene og det andre. Har

vi forlangt noe, har vi fått vite at rederne flagger ut, har vi bedt om hjelp eller andre ting, har vi fått beskjed om å holde kjeft. Hva skal vi med forbund som bare er til for ledelsen og i tillegg lager avtaler med rederne som gir dem lov til å drive med tvang overfor de seilende? (Se NIS- avtalen)

Nei, nå må vi ta skjen i en annen hånd og gjøre noe med sakene selv. Gjør som over 1100 før deg har gjort, meld deg inn i FFFS. Vi lover at det på sikt skal bli et statussymbol å være sjømann. I et forbund kan vi utrette mye mer enn om vi står splittet. Vi kan få sentrale politikere til å forstå viktigheten av det å ha en sunn drift av handelsflåten, det vil også føre til sunnere sjøfolk. I dag blir det drevet rovdrift på sjøfolk. Resultatene hører vi om daglig; høye sykefravær, farlig lav bemanning, misnøye og mange andre problemer.

Som en umiddelbar hjelp i en presset situasjon av mannskapsmangel kan vi innføre Arbeidsmiljøloven, den fastslår at arbeidstakere, på land og offshore, kan stå i jobb til de fyller 70 år såfremt de har helseattesten i orden. Sjømannsloven gir rederne lov til å avskilte sjøfolk ved fylte 62 år. Som sagt, de kan, om de ønsker.

Sjømannsloven åpner for diskriminering selv om den har en paragraf mot slik praksis, å sette folk på land ved fylte 62 år. Her er det trynepolitikken kommer inn. I følge den Europeiske Menneskerettsdomstolen EMD er det også forbudt å diskriminere, men i følge Sjømannsloven er det ok. Dette må vi slutte å finne oss i.

Sjøfolk er ingen pariaklasse, vi er hardt arbeidene mennesker som skal slippe å lyve om hva vi driver med. I intervjuer og andre settinger er vi sjøfolk og ikke handelsreisende.

**Den handelsreisende i denne sammenheng er død.**

LRV



www.**NetShop**.no

## TESTVINNERE TIL DE BESTE PRISENE!

### Best i test - VG og Lyd & Bilde

QPVision 42" LCD LD4280 kåret til best i test. Lyd & bilde skriver: "Ny budsjettkonge! QPVision har laget en ny budsjett-tv med topp spesifikasjoner og gode tilkoblingsmuligheter. Best panel og best bilde. Det påkostede LCD-panelet i dette apparatet gir en bildekvallitet som er en langt dyrere tv verdig! Tv-en har i tillegg gode bilde-i-bilde-muligheter og er den eneste med norsk menypråk. Varenr: 27309

qpvision

NetShop ønsker å gi deg de beste prisene. Sjekk derfor dagens pris på [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### Panasonic

Best i test EISA - HD-READY PLASMA-TV TH-42PV70E 42" Plasma HDTV er et elegant og stilrent 42" plasma-TV i helt sort design som rommer avansert bilde-teknikk. Utstyrt med den siste G10-skjermen.

Varenr: 25344

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### Panasonic

Best i test - VG og Lyd & Bilde! TH-42PX70 tilhører den nye generasjonen plasmaskjermene, her i en størrelse som er perfekt tilpasset for å by på skikkelige filmopplevelser uten at du behøver å bygge om hele stuen.

Varenr: 27786

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### SONY

Best i test EISA - GREEN TELEVISION KDL-40D3000 40" D3000 BRAVIA LCD-TV, bildeforbedring med Bravia Engine, MotionFlow + 100 Hz, mulighet for veggmontering, 3x HDMI™-innganger

Varenr: 27372

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### Panasonic

Best i test EISA - COMPACT CAMERA TZ3 - verdens minste 7,2 megapixel med 10x optisk zoom og intelligent bildestabilisator TZ3 med 28mm vidvinkel Leica-optikk, 10 x zoom, optisk bildestabilisering og 7,2 megapiksel oppløsning.

Varenr: 26386

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### SAMSUNG

Best i test EISA - HD-READY LCD-TV R8-serien er design på sitt beste. Tenk deg en TV som gir deg optimal teknologi i kombinasjon med en tiltalende design.

Varenr: 27551

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)



### SONY

Best i test EISA - VIDEO PROJECTOR VPL-VW60 EISA-prisvinnende Full HD-hjæmmekinoprojektor med Sony SXRD™-paneltknologi og ekstremt høyt kontrastforhold på 35 000 : 1 som viser utrolig bildekvallitet på skjermstørrelser på opptil 300 tommer

Varenr: 27983

Sjekk dagens pris [www.netshop.no](http://www.netshop.no)

## Vi leverer over hele Norge!

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

### Oslo

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

### Sandefjord

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