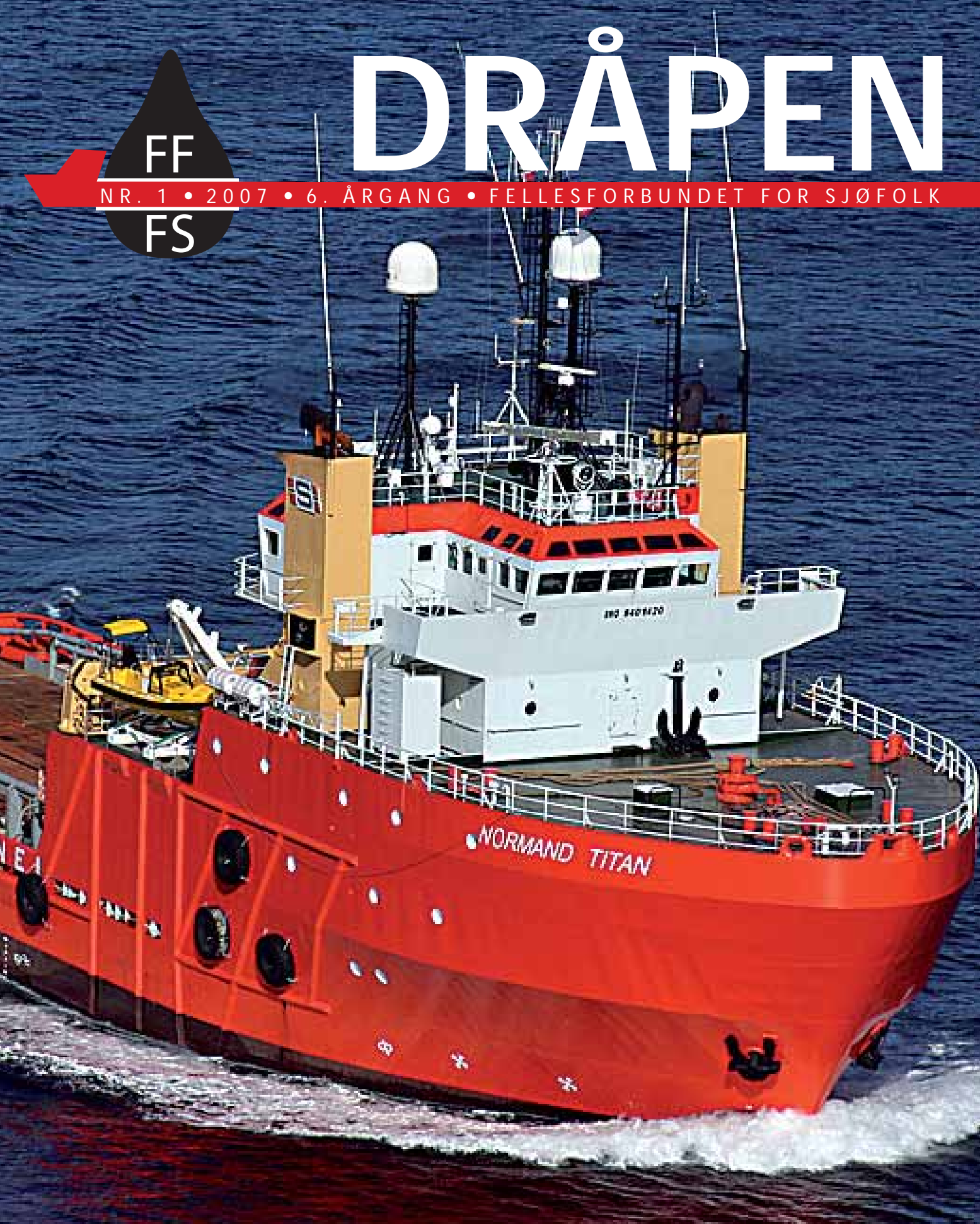


# DRÅPEN

FF

FS

NR. 1 • 2007 • 6. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**FFS fronter en meget  
prinsipiell rettsak**

**Belønning som  
fortjent**

**Årsmøtet  
for FFS**

Det har kommet FFFS for øret at nedenforstående opplysninger, ikke har nådd frem til de som kunne ha nytte av det. Derfor gjengir vi et brev vi har mottatt fra Aetat Trondheim.

**NORGES REDERFORBUNDS  
SJØMANNSFOND AV 1918**

Utdeling av PREMIER for 2006 til veltjente sjøfolk finner sted i juni. For å kunne oppnå premie må følgende kvalifikasjoner oppfylles:

Søkeren må være norsk, ha fylt 62 år senest 1. juli 2006 og ha en samlet fartstid på minst 30 år, vanligvis beregnet til 288 mndr. effektiv fartstid – for hvalfangere 240 mndr. - med norske skip.

Ved fartstiden beregning skal en ta med all fart, så vel mønstret som umønstret, utenriks som innenriks med registreringspliktig norsk fartøy på 200 bruttotonn og derover og skipstjeneste til orlogs som ikke utføres i egen- skap av fast ansatt offiser eller underoffiser. Fart med hvalfanger skal regnes med. Tjeneste på fangst- og fiskefar- tøyer medregnes hvis de ellers har minst 15 års utenriksfart og for øvrig fart over lange avstander. Fartstiden må legitimeres.

Premien utgjør kr. 2000,- pr. år i 4 år, og vil bli utbetalt i juni. Hvis premiemottakeren dør før utløpet av 4- års perioden, inntre eventuelt gjenlevende ektefelle i retten til å oppebære premien for den resterende del av 4- års perioden. Hvis samlet inntekt ikke overstiger kr. 141.000,- pr. år kan det søkes om bidrag av Norges Rederi- forbunds Hjelpesfond etter utløpet av de 4 år.

F.o.m. 2006: **Nye søkere** vil, istedenfor en utbetaling på kr. 2.000 pr. år over fire år, få utbetalt et engangsbeløp på kr. 8.000,- **Premien er skattepliktig, og nye søkere må legge ved kopi av skattekort.** DET MÅ INNSENDES SØKNAD HVERT ÅR. Søknadsfristen er 1. mars. Søknaden må være sendt til Sjømannsfondsstyret innen 15. mars.

fartstiden beregnes ved å legge sammen de enkelte år, hvori søkeren har fart en vesentlig del av året. Fartstidskra- vet vil stort sett svare til effektiv fartstid av minst 24 år for alminnelige sjøfolk og hvalfangere minst 20 år eller har vært knyttet til hvalfangsten 36 sesonger.

Hva redningsskøytenes besetning angår, må disse ha 15 års dokumentert utenriksfart og minst 15 år med red- ningsskøyter for å få premie.

Den tid en aktiv kaptein eller maskinist tilser skip og/ eller dets maskin under bygging, prøver, reparasjoner osv. regnes med i fartstiden. Derimot regnes ikke som fartstid rederienes fast ansatte inspektørers tjenestetid. Som attestasjon av fartstiden godtas bevitnelse av troverdige folk på stedet, hvis sjøfartsbok og andre papirer ikke kan skaffes.

Sjøfolk som har hyre utelukkes ikke fra å få premie, hvis de oppfyller betingelsene.

Det innskjerpes at skjemaene må fylles nøyaktig ut.

Det må påses at søkerne bruker riktig skjema.

Søknader til Hjelpesfondet sendes på eget skjema innen 1. oktober.

**Søknader skal sendes den lokale Rederiforening, finne det ikke en lokal rederiforening, må søknaden sendes gjennom stedets sjømannsforening eller skipperforening, eventuelt Aetat.**

Søknader må være attestert og skrevet på fastsatte skjema som er å få ved lokale rederiforeninger, sjømanns- foreninger, Aetat eller ved henvendelse til fondets kontor, Postboks 1452 Vika, 0116 OSLO.



# INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • mars 2007



**Samrøre Big business side 18**



**Farlige asteroider? side 32**



**Eseløyrer side 36**



**The human factor side 37**

nr. 1 mars - 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:**  
Normand Titan,  
foto: Erik Ask,  
www.bergenships.com

**Trykk**  
Økonomitrykk, Moss

<b>Brev fra Aetat Trondheim</b>	side	2
<b>Leder</b>	side	5
<b>Hvem er de?</b>	side	6
<b>FFFS fronter en meget prinsipiell rettsak</b>	side	7
<b>I mangel av arbeidsmiljølov til sjøs</b>	side	8
<b>Misforståelser er ikke til å unngå</b>	side	9
<b>Leserbrev</b>	side	10-16
<b>Har vi litt for mange avtaler til sjøs?</b>	side	17
<b>Samrøre Big business &amp; Big Government = Fascisme</b>	side	18-19
<b>Brev til sjøfartsdirektoratet</b>	side	20
<b>Belønning som fortjent</b>	side	22-23
<b>Hyggelig informasjonstur med Color Viking</b>	side	24
<b>Hvem kan melde seg inn i FFFS?</b>	side	25
<b>Diskriminering kan være så mangt</b>	side	26
<b>Marinarkelogiske utgravninger</b>	side	28-31
<b>Farlige asteroider</b>	side	32-33
<b>Årsmøtet for FFFS</b>	side	34-35
<b>Eseløyrer</b>	side	36
<b>The human factor</b>	side	37
<b>Mobbing enda en gang</b>	side	38
<b>Kravet er sendt</b>	side	40
<b>Kryssord</b>	side	43

*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 ..... 176x250 mm

1/2 side ..... 176x122 mm

1/4 side ..... 85x122 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.





Leif R. Vervik  
formann

**Først vil vi ønske alle nye medlemmer velkommen til FFFS! Dem har det heldigvis blitt mange av etter hvert. Dette gir oss en god bekreftelse; arbeidet vi gjør er viktig, og anerkjennes av stadig flere!**

Det er ikke bare bekreftelsen som er viktig ved nye medlemmer; dess flere vi blir, dess mer påvirkningskraft får vi. Og gjennom økt medlemsmasse får vi også bedret økonomien. Noe som innebærer at vi får bedre muligheter til å gjøre ennå mer for dere medlemmer. Vi har nå to ansatte ved kontoret. I tillegg arbeider jeg som leder på frivillig basis.

Det har vært en innholdsrik vinter. Som dere kanskje fikk med dere i forrige utgave av Dråpen, har vi startet prosessen med å få forhandlingsrett med rederne. Vi har sendt krav til alle relevante rederiforbund, vi venter nå på positive svar fra samtlige. Slik våre advokater ser det, skulle det ikke være noe i veien for at vi skal få kravet oppfylt. Som vi forutså blir det ingen enkel affære, og vi har allerede fått negativt svar fra RLF. Det negative utfallet er oversendt vår advokat.

Nå er det like før vi setter i gang saken for mer demokrati for de seilende. Tvang eller frivillighet i NIS-området er det store spørsmålet. 18.-19. april møter vi NSF i Oslo tingrett hvor det skal avgjøres en gang for alle hva de seilende skal forholde seg til. FFFS mener at alle selv skal få bestemme om de vil være medlemmer eller ikke i et forbund. De skal i alle fall ikke være tvunget til å betale tariffavgift til forbund de ikke er medlemmer i. Vi ser fram mot å få en dom på denne udemokratiske praksisen.

En milepæl er nådd, vi har nå passert 1000 medlemmer og vi blir flere for hver dag. Dette øker også selvsagt arbeidsbyrden for vårt forbund. Folk har oppdaget at de blir tatt på alvor i FFFS. De ser at vi arbeider for dem, og det varmer oss som står på hver dag. Men vi har et problem; vi får ikke mulighet til å gå på så mange skipsbesøk som vi gjerne vil. Derfor håper vi at noen av medlemmene kan ta på seg noe av den oppgaven når de er hjemme på friperiode.

Husk at Dråpen er DITT blad, derfor er du velkommen med leserbrev og meninger. Husk også på å bruke hjemmesidene våre [www.ffffs.no](http://www.ffffs.no)

**Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en god påske og en god vår frem til neste nummer av Dråpen.**

For FFFS, leder Leif R. Vervik



# Hvem er de? Og hvorfor er ikke Arbeidsmiljøloven innført til sjøs?

**Det første spørsmålet er lett og svare på, det er Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund. Det andre er også et lett spørsmål, men mer innfløkt og tildekket.**

Å holde Arbeidsmiljøloven vekke fra det maritime, er det samme som sikker inntekt. Ved å innføre Arbeidsmiljøloven, skrur man samtidig igjen kranen som skaffer penger i kassen. Dette vet de tre store. Derfor ønsker de norske sjøfolk vekk. I alle fall skal de holde kjeft.

Etter å ha lest Fellesforbundet For Sjøfolks (FFFS) medlem Elin Tåsås historie, i DN, lørdag 10.12.06 gikk det opp for oss hvorfor loven ikke er innført (om ønskelig kan FFFS sende historien som mail).

I følge Arbeidsmiljøloven, Norsk lov samt EMK (Europeiske menneskerettsskommissjon artikkel 11), er det forbudt med tvangstrekk av kontingent/tariffavgift. I følge lovene er det full frihet til å velge det forbundet man vil, eller stå utenfor, om det er ønskelig.

Da Harald Prytz og undertegnende var i Stortinget for å holde et innlegg i forbindelse med Næringskomiteens Skipsfartsmelding (Stortingsmelding 31) 28.04.04, hørte vi selv hva Maritimt

Forum hadde å si. (*Maritimt Forum er en paraplyorganisasjon, hvor de tre andre sjømannsforbundene er medlemmer*).

Ønsket deres var at NIS- Registrets virkefelt måtte utvides. Det betyr i praksis inn til kysten.

Alle som har seilt en stund husker hva som skjedde da registret ble opprettet i 1987. 18 000 norske sjøfolk ble satt på land, det samme vil bli tilfelle om registret blir utvidet nå.

Når 18 000 medlemmer forsvinner skulle man nesten tro at de andre forbundene ville tape mye penger på kontingentsvikt. Men nei da, de fortsatte å tjene penger. De inngikk en avtale med Norges Rederiforbund (NR). En lukrativ avtale. Fra nå av måtte alle som var ansatt, utlendinger eller nordmenn, betale kontingent/tariffavgift, enten man likte det eller ikke.

De gikk så langt, som til å få det inn i kontraktene, til de som mønstret. Ville man ha jobb skrev man under. Om man ønsket å stoppe trekket på grunn av overbevisning, eller at man ønsket å stå utenfor av andre grunner, fikk man beskjed fra arbeidsgiver eller forbund, om at det ikke var mulig. Man hadde en avtale.

Etter at Elin Tåsås ble utsatt for slik behandling, ble hun fly f.. Hun tok kontakt med NSF og forlangte at praksisen opphørte. Men som vi vet, det gikk ikke. Hun meldte seg allikevel inn i FFFS. Der er hun frivillig.

På grunn av artikkelen i DN, vet vi nå at NSF alene, tar inn over 25 millioner kroner i året på denne ordningen. Med sine 47 ansatte, skulle det være unødvendig å tvinge noen til å bli medlem. Gjør heller noe for de som frivillig vil være medlem. Men, vi forstår nå at Arbeidsmiljøloven aldri har vært noe tema for dem.

I disse dager legger Stortinget siste hånd på revideringen av Sjømannsloven. En lov, som i våre øyne, er utgått på dato for lenge siden.

Norge er som dere vet, det eneste landet i Europa, som ikke har innført Arbeidsmiljøloven til sjøs.

De andre forbundene, som sier at de gjør så mye for sjøfolk, er sørgelig langt etter i støtten til sine medlemmer. Det være seg frivillige medlemmer eller andre, hva Arbeidsmiljøloven angår. NSF sier at de har innflytelse gjennom sitt medlemskap i LO, hvorfor brukes den ikke? De kan få loven, ifølge dem selv, innført lett som bare det, problemet er bare: "Man slakter ikke den høna som legger gullegg".

Nå vet vi altså svaret, det dreier som om penger, store penger.

*Takk store, lille Elin. Du er en tøff dame som fronter alle demokratiske slitere til sjøs, med å få slutt på slik praksis.*

# FFFS fronter en meget prinsipiell rettssak

18.-19. april står slaget i Oslo tingsrett. Da skal saken om tvungen kontingent/tariffavgift i NIS registrert avgjøres.

Som dere sikkert har fått med dere, har stuert Elin Tåsås ved hjelp av FFFS, startet kampen for å fjerne det udemokratiske regimet de andre forbundene har i NIS.

Da NIS registret ble opprettet i 1987, inngikk Norges Rederiforbund og de tre andre sjømannsorganisasjonene en avtale om at alle seilende skulle enten betale kontingent til dem, eller tariffav-

gift dersom de ikke var medlemmer. Om man ønsker å være medlem, er det ikke nødvendig med tvang.

Om man derimot, av forskjellige grunner velger å ikke være medlem i de nevnte forbund, står det i norsk lov og EMK at det har de lovens støtte til å la være. Denne lovfestede regelen ser de andre forbund bort fra. De har inngått en avtale, på tvers av norske og internasjonale lover, og praktiserer dermed

ulovligheter. Dette skal FFFS, med hjelp av andre seilende i NIS, få fjernet.

Når vi møtes i rettssalen blir ikke Elin Tåsås alene. Sammen med henne står andre som også har tatt konsekvensen av hva de tror på.

Sammen med advokat Marius Reikerås skal vi vinne denne saken.

*Demokratiet skal gjeninnføres til sjøs.*

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



**The World's Leading  
Marine Travel Service Provider**

**INSTONE**

**Redefining Service  
..... the Instone way**

- A Global Marine Service Provider
  - Marine
  - Offshore
  - Cruise
  - Corporate
- An expert partner delivering Key Account Management
- People committed to quality and service
- A cost conscious operation
- Technology based solutions
- Customer driven development



Contact us at [sales@instoneno.com](mailto:sales@instoneno.com)

**BERGEN**  
Tel.: + 47 55 30 64 00  
Fax: + 47 55 30 64 30

**ARENDAL**  
Tel.: + 47 37 00 56 00  
Fax: + 47 37 00 56 20

**HEAD OFFICE**  
Instone International Ltd.,  
London, United Kingdom  
Email: [info@instonehq.com](mailto:info@instonehq.com)  
Website: [www.instone-international.com](http://www.instone-international.com)

# I mangel av Arbeidsmiljølov til sjøs kan man gjøre hva man vil med sjøfolk

**Som en konsekvens av at vi har Sjømannsloven, kan sjøfolk behandles som om de var rettsløse.**

FFFS har i lang tid ment at Arbeidsmiljøloven må bli innført til sjøs. Det myndighetene gjør er at de reviderer Sjømannsloven, en lov som har overlevd seg selv i alt for mange år.

I dag benytter enkelte kyniske redere seg av å mønstre mannskaper på vikarkontrakter hver gang de har bruk for arbeidskraft. Det vil si hver annen uke: Mønstre dem ut for en fjortendagersperiode, hjem på like lang fri periode, så ny mønstring. Ved å benytte denne ufine arbeidsgivermetoden kan rederne spare store penger på sykelønn dersom vedkommende blir sykemeldt. Dette må være tidens største ansvarsfraskrivelse! Blir man sykemeldt i en slik situasjon, er man ikke fast ansatt, og har følgelig andre lover å forholde seg til. Usikkerheten blir i mange slike tilfeller den utløsende faktor for at man blir syk. Det er slitende å bli oppfattet som rederens personlige eiendom, en eiendom man kan bruke eller kaste etter behov, bare man tjener penger til rederiet.

Dette er hverdagen for mange sjøfolk som i dag får sin lønn i fra enkelte rederier i dagens Norge. Dette vil ikke være mulig på land. Tilsynelatende har dessverre vi sjøfolk en lov som bare tilgodeser rederne.

Det samme gjelder personer som bare blir ansatt på litt lengre vikarkontrakter. Vi har eksempler på folk som har arbeidet som vikarer i ti år eller mer. I tillegg har vi fått bekreftet at det ikke alltid er faste ansatte, i den stillingen man er vikar for. Dette er ulovlig praksis! Vikar er for en annen fast ansatt. Når vi har

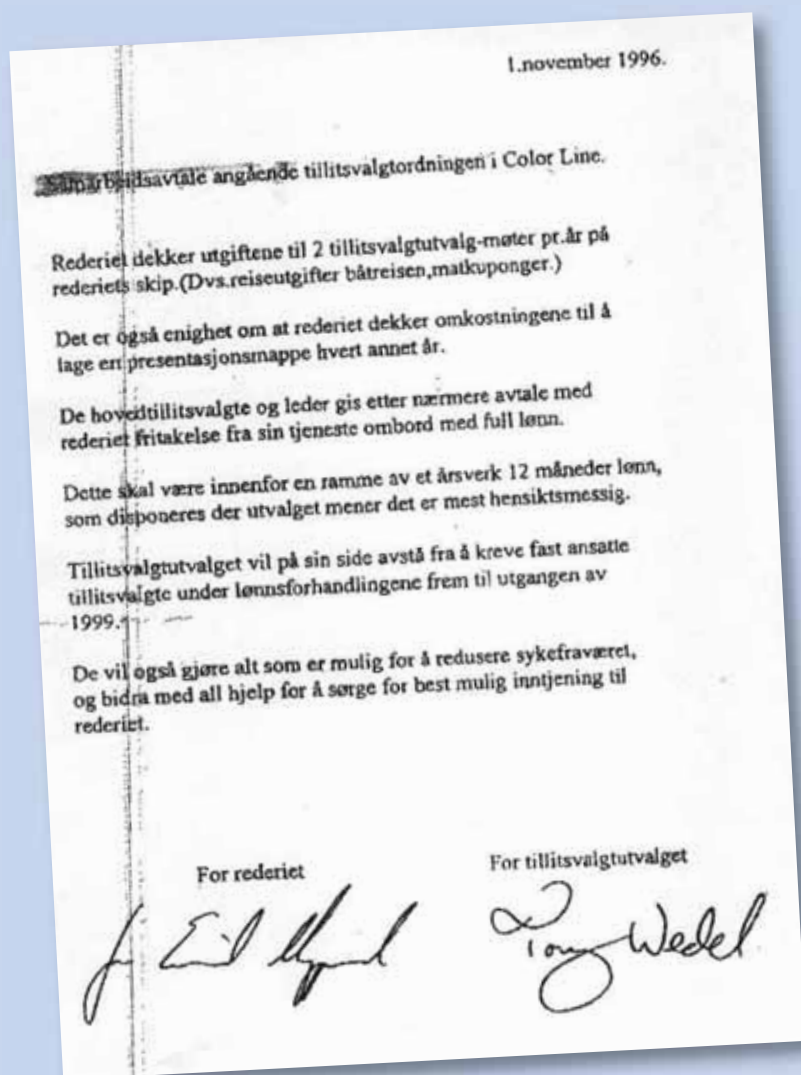
slike tilstander, er det umulig å planlegge sin egen og familiens fritid, man er faktisk avhengig av å være i nærheten av telefonen hele tiden. Man må jo være tilgjengelig om rederiet har bruk for en. Takken for at man stiller seg til rådighet er som alltid utakk.

FFFS har i disse dager flere slike kontrakter til gjennomsyn av advokater. Ved første blick på kontraktene, er advokatene hoderystende oppgitt og overgitt. De mener at slike saker aldri ville oppstått på land fordi der er alle slike ting regulert av Arbeidsmiljøloven.

Blir det opp til FFFS, skal ordninger med vikariater og kortidsmønstring forsvinne fortest mulig. Vi forstår ikke at slike ordninger har fått lov til å overleve så lenge. FFFS er da ikke det eneste forbundet for sjøfolk?

Her er muligens grunnen til at vi har slike tilstander, i alle fall i Color Line

Kan dette være årsaken til at vi har slike tilstander. Dette er en avtale inngått mellom NSF og Color Line.





# Misforståelser er ikke til å unngå

I forrige utgave av Dråpen hadde vi en artikkel om områdeberedskapen. Vi har fått noen reaksjoner på artikkelen, og det er mulig at vi har formulert oss litt vanskelig. Derfor ønsker vi å komme med denne oppklaringen.

Det er ikke beredskapsfartøyene vi klager på, men det at skip fjernes fra feltet og erstattes med bare ett skip. Alle som har arbeidet en stund med standbytjeneste vet at det ikke bare er å ligge i ro og passe på, men at det er mange

uromomenter løpet av et døgn. Ting skal fraktes mellom plattformene, overvåking, nærstandby og andre ting. Er det ikke andre skip som kan ta seg av disse tingene, får vi en svekket beredskap. Med ett skip, selv om dette i seg selv er et fantastisk skip, som skal ligge i midtposisjon får vi problemer.

Må dette skipet flytte seg vekk, på grunn av en eller annen hendelse, vil resten av feltet ligge uten beredskap. Det er dette vi peker på. Får vi flere skip, får vi bedre sikkerhet for de som arbeider på plattformene.

Som vi har presisert tidligere, fikk vi beskjed av OD om at dette var et pengespørsmål.

Det er billigere med et skip, sammenlignet med flere små. Det er altså ikke sikkerheten som er det førende argumentet. Her skal det produseres og pumpes opp olje i stor skala, de som skal gjøre dette blir avspist med en sikkerhet, som er basert på kroner og ører. Kynisme kalles slik tankegang.

FFFS håper vårt synspunkt nå er formulert klarere slik at dere lesere vet hvor vi står i denne saken!.

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



**Damsgårdsveien 165, N-5162 Laksevåg, Bergen.      Tel +47 55 94 80 50.      WWW.VTT.NO**

**For the management of all your marine operations / projects – VTT can help you succeed.**



**VTT is your local IMCA member.**



**Planning and execution of all aspects of rig moves, complete offshore project management, vessel audits, DP audits, sale and purchase surveys, valuations plus a wide variety of design, stability, CAD, design engineering and project expertise make VTT your ideal partner no matter what your requirements.**

**Visit our web site or call us today to see how VTT can help you succeed**





# Leserbrev



Send oss dine tanker/meninger: [info@fffs.no](mailto:info@fffs.no)

## Nok er nok:

Grunnstøtinger er Skipsfartens ulykkestopp med over 40% av hendelsene år etter år. Dette året har startet som det rene kappløpet med skip etter skip på grunn så hva kan vi gjøre??

Jeg vil her rette søkelyset mot Utdanningsinstitusjonenes muligheter. Kan de bidra med noe fornying og hvor?? Hva om en endret vinkling på testing av elever-studenter samt spisset faget Ledelse bedre ??.

Utfordringen er stabiliteten i ulykkesfordelingen. Et foretak skal i kvalitets-systemt vise at forbedringstiltak kan settes inn når noe er avvikende, men i maritim utdanning er de korrigerende tiltak tilnærmet fraværende. Det flagges riktignok en del reformer i skolen men det har vært av en helt annen kategori.

I Norge er det lite forskning knyttet til ulykker som kan forklare hvorfor det gikk galt og like lite forskning knyttet til uhell som forklarer hvorfor det gikk så bra som det gjorde. Begge deler er viktig med tanke på læring og utdanning. Ser vi til England viser temaet igjen i flere forskningsprosjekter som MIAB (The Nautical Institut and Lloyds Register) i en undersøkelse av perioden 94 - 2003 som er 10 år. De vurderte 652 sammenstøt og 995 grunnberøringer og oppsummerte med:

1/3 inntraff med en offiser alene på bro  
2/3 inntraff ved utilskrekkelig utkikk  
55 % inntraff i mørke.

Hviletid og liten bemanning på bro ble et sentralt tema knyttet til studien. En SINTEF rapport fra 2004 viser at rundt 60 % av alle som omkom i større ulykker omkom enten med skip eller fly.

Human Element Bulletin viser hvilken interesse som er knyttet til temaet, gå gjerne inn på [www.he-alert.org](http://www.he-alert.org). Sjøassurandørenes hjemmeside, Cefor, viser godt hvor de store skadene er plassert.

Men nå til saken. Faget ledelse har over tid blitt redusert i timetall og innhold. IMO modellkurs som styrer faget har i pkt 3.5 "Org. And manage the crew " med 35 timer. Under pkt 1.5.3 finner vi Bridge resource management, BRM med 8 timer. Sum 43 timer.

Maritim fagplanen av 1998 inneholdt 60 timer, er nå redusert til 43 og viser skammelig lite lederskap med kun to punkter i studieplanen.

A: Administrasjon, organisasjon og opplæring av personell om bord på skip.

B: Relevante internasjonale skipsfartskonvensjoner og rekommandasjoner, og nasjonal lovgivning

Dette er ikke tilfredsstillende. Nedenfor er 2 konkrete tiltak hvor jeg mener utdanningsinstitusjonene kan gjøre forbedringer:

## 1 Eksamensformen

Eksamen i navigasjon har i for stor grad vært sentrert til seilas over store havstrekninger. Studentene har noe trening på simulator hvor de går opp til egen test. Men eksamen og testing er i for stor grad løsrevet fra skadestatistikk, det er 2 forskjellige verdener. Ved å knytte eksamen og testing av studenter opp mot toppene i ulykkestatistikken kan en få en vridning i fokus på hva som er viktig. De eksamensoppgaver som har vært laget i fagskolen har i for liten grad tatt hensyn til Utdanningsdirektoratets

krav: "Oppgavene skal gjenspeile dagsaktuelle og virkelighetsnære problemstillinger". Navigering i kystnære farvann må derfor få øket fokus både ved øving og eksamenstesting.

## 2 Ledelse og BRM

Ledelse er et kjent tema, fra tidlig 80 tallet har en sett til flytrafikken med "Crew Recourse management" med lederskapen i begge tema flettes ikke. Innen denne sektoren ligger det ett forbedringspotensiale av holdningsskapende karakter ved skolene. Noen synlige problemstillinger observert i fagskolen har vært:

- For stor vekt på jus og økonomi
- BRM – Bridge Recourse Management et eget tema adskilt fra ledelsesfaget
- En kort test av noen studenter som nylig hadde avlagt prøve på simulatorseilas gjenspeilte skammelig lite kunnskap innen området BRM, sikkerhet og ledelse
- CRM eller også kalt BRM er godt overførbart til copit på hurtigbåtene samt i noen andre forhold. Men skipsbroen med seilas i kystnære farvann har et annet bemanningsforhold
- Oppmerksomhet som tema er ikke tydelig i IMO Modellkurs. Temaet og forhold som reduserer oppmerksomhet burde vært listet i faget med 5 timer.

Ut fra synlige svakheter ved dagens eksamensform samt faget "Ledelse", bør fagmiljøet gå opp en grensegang. Jeg har tro på at tiltaket kan blir ett lite bidrag fra utdanningsinstitusjonenes til reduserte ulykestall. Men noen må ta grep!

Paul Utne, Lektor.

# Røykepolicy!

Jeg skal innrømme at jeg tilhører den rasen, som er inne i en periode hvor vi blir nærmest forfulgt. Og da mener jeg rasen med RØYKERE! Mine intensjoner med dette leserbrevet er å sette fokus på noe som mange diskuterer, men som nesten ingen gjør noe med.

Det jeg sikter til er at vi røykere for tiden er inne i en periode hvor vi blir nesten forfulgt. Grunnen til min påstand er at vi blir fratrukket vår mulighet til å nyte vår røyk, som er en LOVLIG SOLGT VARE. Vi har tydeligvis ikke samme rettigheter som andre ansatte, og da sikter jeg til det at vi ikke kan nyte en røyk i et godkjent pauserom.

Jeg personlig jobber for tiden om bord i en UT 755L, som gjerne ikke sier så mye for alle. Jeg kan innlemme dere i at skipet har ett dagrom i en kombinert løsning med spisesal. I dette rommet har vi tv og sofa. Jeg kan forstå at for enkelte så kan røyk være til irritasjon, og dette er noe jeg som røyker alltid har prøvd å respektere. Alle vet at det ikke ALLTID ER BARE Å GÅ PÅ DEKK for å ta seg en røyk! Vi har en faktor som heter VÆR, og ikke minst anledning (ER IKKE LOV MED ÅPEN ILD INNENFOR 500M SONEN).

Her om bord er vi "røykere" henvist til å røyke i "DIRTY MESS", dette er plassen som er tiltenkt at matroser skal kunne søke ly under laste og losse operasjoner, og skifte til arbeidstøy. Dette rommet befinner seg på dekkets nivå og har utgang mot dekk. Der er det som gjerne enkelte kjenner til veldig mye støy, det er heller ikke noe bedre at vi har inngang til forestores, hvor toalett anlegget er montert. Vi har det respektive utvalget av hagestoler i plast og til alt hell ett ny montert tv. Her er vi røykere plassert! Det ingen har tenkt på er at maskinistene er NØDT til å gå igjennom dirty mess for å komme til kontrollrommet, videre så er dette oppholdsplass for matroser når vi job-

ber på feltet.

Hva skjer den dagen vi får en maskinist eller matros som ikke aksepterer at vi RØYKERE sitter og "forgifter" dem der?? Vi har sendt en henstilling til rederiet å få stilt midler til disposisjon for å kunne innrede ett enkelt røykerom med litt høyere stander, og vi venter i øyeblikket på en tilbakemelding.

Jeg mener at vi kan ikke bli jaget på dekk for å røyke vi SKAL ha rett til å kunne nyte en lovlig solgt vare om bord. Vi LEVER tross alt i snitt 6MND i året ombord, og bør kunne kreve at vi har Rettigheter vi og. Vi skal ikke bli tvunget til å godta å være en saneringspost! Skal jeg sitte dette på spissen så tør jeg på stå at vi blir diskriminert, og det er nå på tide å kreve i hvert fall LITT rettigheter for oss og!

Mvh. en oppgitt røyker  
Bjarte Helland



# Hei!

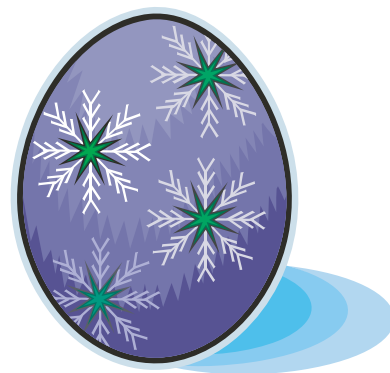
Viser til Dråpen nr. 2, og innlegget fra Advokat M. Reikerås vedr. tariffavgift. Dette er jo et omdiskutert tema, og har vakt harme hos mang en norsk sjømann, inkludert meg. For noen år siden, leste jeg en artikkel i DN, hvor det sto om muligheten for å kreve tariffavgift hos vanlige norske arbeidstakere.

Jeg skrev da et innlegg, hvor jeg påpekte det faktum at jeg mente denne avgiften var lovstridig, og burde fjernes. Dette skulle jeg aldri ha gjort. Jeg fikk tilsvar fra daværende ITF-koordinator i Norge B. Pedersen. Han påsto at denne avgiften var i henhold til ILO konvensjonen, og at den hadde vært til behandling i retten to ganger.

Disse opplysningene var jo grei, men han fortsatte å skjelle meg ut etter beste evne fordi jeg kunne tillate meg å kommentere slikt. Bakgrunnen for utskjellingene ligger vel i det faktum at vi kommer fra samme bygd, og at jeg seilte på utenlandske båter i mange år. Dette har han jo aldri unnlatt å kommentere når jeg en sjelden gang traff på ham.

Dette forteller jo hvordan man blir møtt i en seriøs debatt med sjømannsforbundet. Men, når man vet hvem som sitter med makta i deres moderforbund, LO, så kan man ikke vente noe bedre.

Mvh. T. Larsen





# Leserbrev



Lars A. Myhre på Nrk Faktor

## - Løgn og halvsannheter for åpen skjerm

---

ROLF GUTTORM ENGBRETSSEN,  
Hovedtalsmann for Nordsjødykkeralliansen

---

Om kvelden den 5. februar så vi Norges fremste skuespiller på NRK -TV. Lars A. Myhre (og andre fagforeningspamper) sto frem og fortalte sin versjon om deres kamp for sikre arbeidsplasser i Nordsjøen. Men det var mange faktaopplysninger som ikke kom med i programmet, og andre fakta ble tilpasset den historien som disse "gutta" ønsker å fortelle.

Et vesentlig faktum er at NOPEF ble startet av ansatte i OD i 1977, og kjernegruppen av medlemsmassen den første tiden var OD- ansatte.

Lars A. Myhre ble valgt til livsvarig leder for NOPEF og oppgaven var ganske enkelt å sikre at Nordsjøen skulle være streikefri sone.

### Hvorfor skjedde dette? Hvem sto bak?

Skipsfartskrisen hadde vart gjennom hele 1970-tallet, supertankerne lå i opplag, og norske myndigheter hadde utstedt garantier til både skipsredere og verftsindustrien, og behovet så ut til å bli langvarig. Norge var på konkurransens rand, samtidig som myndighetene hadde forpliktet seg til å investere i utbygginger av olje og gassfelt, samt rørledninger, raffinerier og terminaler. Norske myndigheter var fanget, og hadde simpelthen ikke handlefrihet i denne situasjonen.

Men det var en mulig veg ut av uføret for å få supertankerne ut av opplagsbøyene og bli kvitt disse garantiforpliktelsene. På Shetland ble Nord Europas største oljeterminal bygget opp for å sende olje fra den nordlige delen av britisk sokkel til det sørlige England og Europa. For at norske supertankere skulle få tilgang til dette markedet, ble det krevd innrømmelser fra britiske myndigheter og industri. Vi måtte avstå fra å etablere våre strenge sikkerhetsregler, som britiske firmaer oppfattet som kunstige handelsbarrierer. Kort fortalt ble norske myndigheter tvunget til å "harmonisere" sikkerhetsreglene med UK, og derfor kopiere ubrukelige britiske regler for petroleumsrelatert dykking. Disse reglene var formulert som en serie gode hensikter, men var ikke brukende verken i teknisk eller juridisk sammenheng. Men de engelske oljeselskapene og dykkfirmaene hadde investert mye arbeid i å få dette til, og satset nå på å gjenta denne suksessen i Norge.

Dette var en provokasjon mot tålmodige dykkere, og norske myndigheter måtte sikre seg at de norske arbeidstakerne, og spesielt dykkerne, aksepterte dette, og at det ikke ble møtt med mottiltak så som streik. Hadde dykkerne for eksempel slått seg sammen med Ekofisk - komiteen, det som nå er Safe, ville norske myndigheter aldri greid for eksempel å holde dykkerne utenfor Arbeidsmiljøloven, eller kommet

med kopi av britiske dykkforskrifter. Men myndighetene hadde vært forutseende, de hadde pålagt de ansatte i OD å starte en alternativ "arbeidstaker" organisasjon, NOPEF, som skulle sørge for stabile forhold. Dykkernes tillitsmenn, som var naive, enkle mennesker, lot seg lure. De fikk lov til å bjeffe så mye de ville, men de skulle ikke bite. "Vi har sagt i fra", går igjen i NOPEFs argumenter. Det dere ikke sier er at skadete medlemmer blant dykkerne, som har kommet og bedt om hjelp, har blitt hivd på gata.

Du kan gjerne ha dårlig samvittighet overfor dykkerne, Lars A. Myhre, fordi dykkerne rett og slett ble solgt til griske firmaer. Og hva gjør NOPEF for dykkerne i dag? Jo, de driver med alle slags krumspring for å dekke over at denne helseskadelige dykkingen som de var med på å starte for 30 år siden ennå får fortsette som før. Dette er ikke arbeidstakernes kamp mot kapitalinteressene, men et eksempel på en liten utsatt arbeidstakergruppes kamp mot fagforeningspampene. Dykkerne har fått lov til å være fanesak for NOPEF, men ble avspist med smuler både med hensyn til grunnleggende sikkerhet for liv og helse, og lønnsmessige forhold. Det var de store medlemsgruppene som sto NOPEF nærmest, som fikk de reelle fordelene. Dette er jo fakta som kan jo leses direkte ut av de relevante statistikkene, så hvorfor skal ikke slikt frem.



# Kosthold ombord

**Jeg tenkte at jeg skulle sende noen tanker ut i det skrevne forum, om hva jeg opplever som kokk/stuert om bord på PSV.**

Det er vel den avdelingen som er mest utsatt når det gjelder kravet til selvstendig arbeid nå til dags. De fleste, kokkene/stuertene som har ansvaret på PSV er som regel aleine i sin avdeling, og har etter mitt syn en stor utfordring i planlegging og til rette legging av kost holdet. Jeg skal overhode ikke påstå at eg er noen verdens mester verken i variasjon eller kreativitet.

Det jeg ønsker å sette ett fokus på ved dette leserinnlegget er at jeg mener det er liten forståelse ovenfor oss i byssen. Årsaken til den påstanden er at verken rederi eller mannskap forstår hva vi daglig sliter med. Uansett vær eller vind så forventer folk seg ett rikholdig og for så vidt nytt mat alternativ til de fleste måltid. Det jeg har erfart er at vi i byssen gjerne har en tendens til å spore inn på de sikre alternativ, dette medfører gjerne at vi har en tendens til å gjenta oss i løpet av turen. Jeg har selv opplevd at jeg har kjørt inn på

dette sporet og har prøvd å ta meg selv i ørene for å øke variasjonen.

Det skal være sagt at det ikke alltid er lett da det er nok av dem som bare uttaler seg negativt om kosten uansett. Det disse personene gjerne ikke tenker på er at de i stedet for negativitet heller burde benyttet anledningen å komme med forespørsler til kokken. Jeg personlig føler at hvis enkelte spør etter spesielle ting så ser jeg på dette som en utfordring og ikke en klage på mangelen på dette tilbudet. For det er viktig å skille mellom kritikk og konstruktive innspill.

Meg bekjent så har alle i byssen ett ønske om at mannskapet skal få ett godt utvalg og at man på sikt også etterstreber en fornuftig variasjon på rettene. Det viktigste mannskapet kan gjøre hvis kokken har kjørt seg fast, er å i muntre ordelag utfordre eller oppmuntre vedkommende til å gjøre f.eks. biffen på en ny måte eller med nytt tilbehør etc. Det er den eneste måten som vil resultere i en kost forandring. Hvis det konstant bare er sutring så kommer ikke kostholdet til å forandre seg. Årsaken er veldig enkelt at den som koker da vil oppfatte dette som

rein kritikk og som alle veit så resulterer dette gjerne bare i verre tilstander for alle. Det er ikke holdbart og jeg vil komme med en innstendig oppfordring til alle å inspirere kokken og ikke bare kritisere.

Videre så er mitt håp at rederiene vil komme på banen og gjerne investere litt mer i kokkene sine. Det vil si at jeg håper rederiene vil godta at kokken gjerne får seg ett inspirasjons kurs for å øke gleden over å lage mer variert kosthold om bord. Alle sjøfolk veit at hvis maten ikke er god så får du ett arbeidsmiljø ombord som ikke vil fungere på sikt.

Jeg skriver dette med tanke på alle som har erfart at de, som meg, gjerne har følt at det er lett å brenne seg fast i samme løpet, og at det er ikke noe som vi ønsker.

Håper at leserne vil ta denne debatten videre og at vi sammen kan påvirke rederiene til å la kokkene få kurse seg litt innen variasjon.

**Mvh Bjarte H**



# Leserbrev



## God dag!

**Det er med stor interesse at vi leser siste nummer av Dråpen av i fjor.**

Må innrømme at vi nok ikke har vist om dette forbundet før. Personlig så har jeg alltid hvert medlem av en sjømanns org. fra Sjømannsforbundet, Styrmannsforbundet, Skipperforeningen og nå sist NSF. Det samme kan og sies om mine to kollegaer ombord på NIS skipet Dania Spirit. Det som gjør oss så eitrendes forbanna er at vi, i NIS må, til tross for at vi har de aller dårligste betingelsene, ha ett tvungent medlemskap i det respektive forbund. Våre forbund behandler oss som en B klasse som det ikke er så nøye med all den tid pengene kommer inn uansett. I NIS burde vi hatt frivillig og, som i NOR, mye lavere kontingent, da man ikke klarer å bringe NIS og NOR på samme nivå. Det er tragisk, mange ganger å lese om hva man oppnår i NOR, men som vi i NIS bare er tilskuere til.

**Hvordan ser man på dette hos dere? Har dere og planer om ett A (NOR) og B (NIS)lag?**

Vi konstaterer jo at kontingenten er mye lavere hos dere enn i NSF. Og det er vel forståelig, dere har vel ikke enda opparbeidet dere en gedigen organisasjon som suger ut safta av medlemmene, og vi får håpe at det blir med det. Forsikringsordninger, som vi har gjennom NSF er bare tull, man kan få mye bedre ordninger privat enn det som oppnås i forbundsavtalen med f.eks. IF. Så det er ingen ide å opprette noe sånt, heller lavere kontingent så ordner hver enkelt opp selv. En annen unødvendig og sikkert kostnadsdrivende effekt er alle disse seminarer som arrangeres på sjø og land. For ikke å nevne besøksreiser,

har seilt i Nordsjøen i 9 år og har enda ikke sett en representant fra noen av de etablerte forbundene. Så det må da være bortkasta penger?

I første omgang vil vi skaffe oss noe mer informasjon om deres forbund, siden dette er ganske nytt for oss. Og som medlem blir det mer interessant når dere får forhandlings rett?

Vi er ganske få norske sjøfolk igjen, det er da veldig positivt at noen jobber for ett felles forbund for alle, om man er maskinlærling eller skipper. Vi håper at vi kan fortsette å få DRÅPEN ombord også i fremtiden?

Er det mulig å abonnere på bladet

slik at vi kan få det til vår hjemmeadresse? Hva koster det?

Hold kontingenten på akseptabelt nivå og få forhandlings rett, så kommer medlemmene.

Til sist vil vi ønske vedkommende som går til sak om fri kontingent lykke til! Det er flott at noen, med litt mellom "øran", engasjerer seg i dette spørsmålet, det er på tide.

Så får heller vi andre "sauan" støtte opp så godt vi kan. Helt sikker er det at hun har mange med seg, i alle fall i tankene.

Mvh Frank, Odd Steinar og Sverre

## Svar fra FFFS

1. Vi har til hensikt å sammenstille begge fartsområder. Vi er ikke tilhengere av forskjellsbehandling av noen, verken til sjøs eller andre steder. Vi arbeider faktisk for å få rammebetingelser for hele flåten (NIS og NOR), slik at det blir unødvendig med et norsk bekvemmelighets flagg.

Om vi innfører nettolønnsordning for alle seilende med adresse i Norge, vil rekrutteringen øke, vi vil beholde kompetansen, som er opparbeidet gjennom mange år. Vi vet at dette vil koste mange penger, men om vi blir i stand til å bemanne mesteparten av de 45 000 stillingene, som i dag er besatt av utlendinger, vil vi bli i stand til å tjene

inn mye mer enn det kostnaden er i innseilt utenlandsk kapital.

Bare en liten ting, **FFFS er ikke i mot utlendinger**, uten dem hadde vi hatt store problemer, men vi mener at det ikke skulle være noen grunn til å holde nordmenn utenfor. Skal vi ha en norsk handelsflåte, må vi ha nordmenn som ryggrad.

2. Kravet om forhandlingsrett er sendt, og vi venter positive svar. I motsatt fall blir det advokatmat.

3. Dråpen blir sendt gratis hjem til alle medlemmer og skip, samt plattformer, rigger, sjømannsleger og mange, mange flere.

# Maritime kurs eller Keiserens nye klær?

Som ny i offshoreyrket (1 år) er jeg kommet med i det gode lag av kursdeltakere på ulike kurs med mildt sagt ulikt innhold, og jeg ser med forskrekkelse på hva de ulike kurscenter får seg til å ta betalt for, og da mener jeg ikke sikkerhetskurs.

Jeg nevner ikke navn på kurs eller kurssted, men jeg har vært på ulike plasser fra langt nord til langt sør, og det ene er ikke noe bedre enn det andre. Det eneste som er forskjell i fra selve kursstedene er selve diplom/kursbeviset, som ofte er fantasifullt dekorert med ulike border. Jeg tror det er på høy at rederiene setter foten ned og ikke

godtar å betale tusenvis av kroner for å sende ansatte på kurs (i sin fritid), og der sitte og høre på intetsigende tørrprat fra en gjespende instruktør, eller bli satt til en datamaskin for å klikke seg igjennom et "lustusen" av naive spørsmål (såkalt CBT opplæring). Som et skrekkeksempel kan jeg nevne en episode på et ukers kurs i fjor høst: På første dags opprop manglet en mann, samme mann var borte neste dag og det ble da klart for de fleste av oss at ikke kom, likevel ble han oppropt dag etter dag. Så kom siste kursdag og etter en vanlig lynrask evaluering hastet alle til bussen som skulle bringe oss til flyplassen, og da kom høydepunktet.

Instruktøren kom inn i bussen og delte ut kursbevis, også ropte han opp navnet til han som ikke hadde vært på kurset i det hele tatt!!! I hånda hadde han vedkommendes ferdig utfylte kursbevis!!!

Da fikk vi se seriositeten i kursvirksomheten i Norge, og jeg går ut fra at regning ble sendt rederiet.

Jeg vil være anonym med tanke på rederi og operatør og har derfor ikke noe navn eller sted, men jeg lurer på andres erfaring med kursvirksomheten som den er i dag???

Anonym

## UTSIRA SERVICESENTER AS

Utsira Servicesenter A/S  
Tlf 52 75 00 00 mobil 975 68 385  
Fax 52 75 00 01  
[www.utsira.com](http://www.utsira.com)  
[www.utsira.com/sildaloftet](http://www.utsira.com/sildaloftet)  
[post@utsira.com](mailto:post@utsira.com)

Utsira Servicesenter driver privat arbeidsformidling og utleie av sjøfolk og maritimt personell.

Ca 6000 sjøfolk over hele verden har registrert sin CV hos Utsira Servicesenter. Alle kategorier sjøfolk. Erfaring fra offshorefartøy, rigg, tankskip, cruise, kystfart etc.

Ta kontakt med oss hvis du trenger maritimt personell.  
Som regel klarer vi å skaffe gode kandidater innen 24 timer.



Ta en tur til Utsira - Norges minste kommune. Ca 1 times båtreise fra Haugesund. Rimelig overnatting på Sildaloftet. 15 flotte rom, 25-30 sengeplasser. Passer for grupper, bedrifter, familier, skoleklasser etc. Aktiviteter, omvisning, bespising kan ordnes. Kontakt Utsira Servicesenter AS

## Til alle mine venner og tidligere kollegaer i Color Line

Jeg velger å skrive til dere gjennom Dråpen etter at jeg har forstått at det har oppstått en rekke rykter og feilinformasjon med hensyn til saken min, resultatet av den og hvem som har hjulpet meg.

Det er IKKE riktig at jeg fikk hjelp av Norsk Sjømannsforbund (NSF) hvor jeg hadde vært medlem i 13 år når jeg ble urettmessig avskjediget fra Color Line. Medlemskapet i NSF ble et problem, ikke en hjelp. De forvansket og forkludret saken min i tillegg til at de sviktet meg på det groveste når jeg virkelig hadde behov for deres bistand.

Den eneste jeg kan takke i NSF er Dennis Straum. Han forsøkte å skaffe meg bistand, men han ble ikke hørt i NSF. Da han innså dette var han grei og formidlet hjelp fra Jane Issa (FFFS). Jane skaffet meg fantastisk advokat bistand i Marius Reikerås og hans medarbeidere i Bergen (Fellesforbundet For Sjøfolk's advokatkontakt).

Color Line hadde gitt feil opplysninger til Trygdekontoret som medførte at jeg fikk avkortet sykepenger mine med 35%.

Videre medførte disse feilopplysningene at jeg ikke hadde krav i forhold til forsikringen "Loss of License".

Fra å ha blitt dumpet i Oslo en ufyselig januardag av min tidligere arbeidsgiver, alvorlig syk og hjelpetrengende, ble jeg samme dag sviktet av Bryggeklubben og av NSF. Jeg ble overlatt til meg selv i en hjelpeløs tilstand. Den som reddet meg var min gode kollega Leif. Takk Leif.

Jeg vant saken min i Oslo Tingrett. Color Line valgte å ikke anke, så dommen ble rettskraftig i februar i år. Retten konkluderte med at jeg urettmessig hadde blitt avskjediget og at jeg hadde krav både på oppreisning og erstatning. Jeg har fått dekket saksomkostningene mine av det offentlige ved fylkesmannen i Vestfold.

**Forskjellen** mellom den situasjonen jeg var i for ett år siden og nå er;

- Jeg har fått en dom på at min tidligere arbeidsgiver har gjort meg stor urett.
- Jeg har fått etterbetalt sykepenger på ca. 90.000 kroner som urettmessig ble

trukket pga falsk informasjon gitt av Color Line.

- Jeg har fått 180.000 kroner i erstatning og oppreisning av Color Line.
- Jeg har nå rettmessig krav på forsikrings utbetaling på ca. 450.000 kroner (Loss of License).
- Jeg har fått en ny arbeidsgiver som er hensynsfull i forhold til sykdommen min og som kjenner til alle forhold rundt denne saken.
- Og kanskje viktigst; Jeg har fått igjen min verdighet!

Kjære venner, jeg vil benytte anledningen nå til å takke dere som ikke sviktet og som har vært mine gode kollegaer. Jeg ønsker dere hell og lykke i livet og på sjøen!

Beste hilsen

*Sonia Maria Pais de Sousa*

Sonia Maria Pais de Sousa

## A todos meus amigos e ex colegas da color line

Eu decidi escrever-vos através da drápen, depois de perceber que houve um mal entendido

e informacao errada sobre meu caso, sobre o resultado e quem me ajudou. Nao e verdade que obtive ajuda do norsk sjømannsforbund (NSF) do qual fui membro durante 13 anos, quando fui injustamente despedida da color line. Pertencer ou ser membro da NSF tornou-se num problema, e nao numa ajuda, eles dificultaram e confundiram o meu caso, a parte disso abandonaram me quando eu precisara da ajuda quando realmente precisei de apoio

a unica pessoa a quem eu realmente posso agradecer do NSF e o Dennis Straum ,ele tentou ajudar me querendo arranjar apoio juridico ,mas nao foi ouvido pelo NSF foi entao que ele resolveu isso com ajuda formidavel da Jane Issa.

Jane arranhou me um advogado fantastico Marius Reikeas e os que com ele colaboram em Bergen (FELLESFORBUNDET for sjofolk's advokatkontakt). A color line deu informacao errada a segurancia social

em que eu so teria direito a 35 por cento da baixa, com essa informacao eu nao tinha direito ao seguro "Loss of Licence"

Desde ter sido largada num dia frio de janeiro pelo meu ex empregador estando eu seriamente doente e a precisar de ajuda, tambem fui abandonada pelo Bryggeklubben e pelo NSF. Fui deixada por conta propria e necessitada de ajuda. Aquele que me salvou foi o meu bom colega Leif. Obrigado Leif.

Eu ganhei o meu caso no tribunal de oslo. Color line escolheu nao recorrer portanto, a sentenca saiu em fevereiro deste ano o tribunal concluiu que eu fui tratada injustamente e que tinha direito a ter uma indenizacao. Os custos do meu caso foram pagos por quem me ofendeu pelo destrito de Vestfold.

Diferenca entre a situacao em que me encontrava a um ano atras e agora

Ficou decidido que o meu ex empregador fez me uma grande injustica

- Recebi a quantia de cerca de 90.000

kr. da baixa que tinham sido retiradas por falsas informacoes que tinham sido dadas pela Color line.

- Eu recebi 180.000 kr. de indenizacao da Color line.
- Agora tenho direito de pedir pagamento do seguro de cerca de 450.000 kr. (loss of licence)
- Eu encontrei um novo emprego que e compativel com minha doenca e, meu empregador conhece meu caso.
- E talvez o mais importante eu reencontrei me novamente!

Queridos amigos ,quero por este meio agradecer aqueles que nao me abandonaram e que foram meus bons colegas .Eu desejo vos boa saude e sorte na vida e no mar

os melhores cumprimentos

*Sonia Maria Pais de Sousa*



# 170-180 avtaler

# Har vi litt for mange avtaler til sjøs?

**Virkeligheten ser slik ut for norske sjøfolk: Dispensasjoner, fravikelser, misforståelser, lempelig håndheving av lover, lover selv advokater har problemer med å forstå. FFFS mener at det er på høy tid å rydde opp!**

Vi har nå sendt krav om forhandlingsrett til de respektive rederforbund, men vi ønsker ikke å forhandle på de allerede lagte premisser.

FFFS ønsker nye hovedavtaler, to i tallet, en for NIS- og en for NOR-registret. Innenfor de to hovedavtalene må vi arbeide frem tariffavtaler og overenskomster. Til dette arbeidet trenger vi noen kloke hoder som vet hvor skoen trykker.

Når en sjømann ønsker å bytte beite for en kortere eller lengre periode, må han/hun vite at avtalene er de samme. I dag er det for mye konkurranse internt innenfor de definerte fartsområder, er man sjøfolk, er man det innenfor to fartsområder, enten NIS eller NOR.

De nye overenskomstene må baseres på Arbeidsmiljøloven og ikke på Sjømannsloven slik som i dag. De seilende har krav på å vite hvilke rettigheter de har, og hva er da lettere å forholde seg til enn Arbeidsmiljøloven?

På land (i Norge og resten av Europa) er det den loven som er bestemmende, men for norske sjøfolk er den for god. Rederne, med god hjelp av de forbund vi tradisjonelt har hatt, har interesse av at vi har et uoversiktlig lovverk. Hyrer, seilingstid, permisjoner av forskjellig art, kontrakter, kontingenter, tilhørighet og mye mer, er lettere å kontrollere med et virvar av avtaler. Ingen vet hva man skal forholde seg til. FFFS mener at Sjømannsloven er utdatert. Den gikk faktisk ut på dato for 30 år siden.

I 1977 ble Arbeidsmiljøloven innført i Norge, men det var som sagt for de som arbeider på land.

Denne gruppen er det kanskje litt vanskeligere å kontrollere blant annet fordi de kan møtes og utveksle informasjon. Til sjøs er det motsatt. Der er det vanskelig både med det ene og det andre. Ikke minst er sjøfolk konservative og lettskremt. Eller tar vi feil når vi sier at sjøfolk er lettskremte?

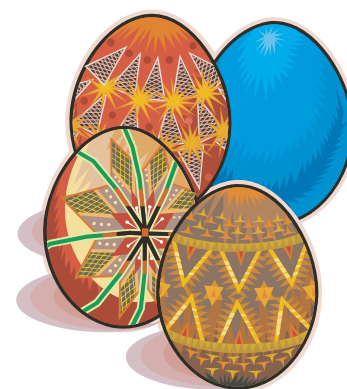
Grunnen til at vi stiller spørsmålet er at når vi er på skipsbesøk, eller når vi i andre anledninger snakker med de seilende, forteller ca. 98% av dem at vi må bli et forbund. Problemet er at mange er redde for konsekvensene om de melder seg inn i FFFS. De mener det samme som oss, men mange velger allikevel å stå utenfor. Dette til tross for vissheten om at om vi klarer å bli et stort forbund, får vi de samme mulighetene som Heismontørene har. Vi får muligheter til å påvirke vår egen hverdag.

FFFS trenger dere, for deres egen skyld. Vi trenger også noen som kan hjelpe oss med det arbeidet som ligger foran oss. Det er et kjempearbeid. Vi har allerede snakket med advokatene våre, og de ser helt klart, at her må noe gjøres.

Som medlem i FFFS er du selv med på å bestemme din egen fremtid. Du kan være med å påvirke, være med å lage de lovene vi så sår trenger for å få en troverdig og god behandling både fra politikere og redere.

Når FFFS sier at vi har behov for Arbeidsmiljøloven, er ikke det noe vi har suget av eget bryst, det er resultatet av våre samtaler med dere. Om dere virkelig ønsker å få bedre forhold, samtidig som vi får ryddet opp i avtalerotet, vet dere best selv hva som må til for å sikre fremtiden.

## Velkommen til FFFS!



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

FFFS FORUM

# Samrøre Big Business & Big Government = Fascisme

**Påstand: UD kjører kommersielle interessers agenda, og interessenes eieres. Og flere andre departementer like så. Våre menige nordmenns agenda er ikke så nøye med. Jfr. Nordsjødykkersaken som går for retten i disse dager, hvor myndighetene som tilsynsmyndighet sitter innstevnet, for sin mangel på «tilsyn». Eller bedre; For sin mangel på å ivareta vanlige sjø-/arbeidsfolks interesser, siden de da som nå tjener næringsinteressene, og ikke vanlige folk/arbeidere. Er vi uhemmet på vei inn i fascismen igjen (selv om den aldri har vært død), spør artikkel forfatteren.**

JARLE JOHANSEN (sjøkaptein)

## Interessekonflikter i Utenriksdepartementet

Sjøfartsdirektoratet inntar samme holdning, og ansvarsfraskrivelse nå, for ikke å trække sine herrer på tærne, som Oljedirektoratet (daværende Petroleumstilsynet) gjorda da. Som SD sier i et brev til undertegnede angående Nigeriakidnappingen; «*er et privatrettslig forhold mellom sjømann og reder*». De har meldt seg utav sin tilsynsrolle for lenge siden, og fatter faktisk ikke at de har en slik rolle. Den er blitt perifer i årenes løp, - av naturlige årsaker; samrøre og samhandling med de herrer de tjener. Vi får se gjennom Nordsjødykkersaken som går for Oslo Tingrett i disse dager hvordan dette objektive ansvar skal være.

Jfr. hvordan UD flytter ambassader for å tekkes industrien. «*Utenriksdeparte-*

*mentet legger ned den norske ambassaden i Tunisia og flytter til Algerie etter ønske fra Statoil*», melder NTB den 19.01.07 07:18.

Utenriksråd Sven Svedman sier at UD har arbeidet med en flytting i noen år.

– Etter en helhetsvurdering har vi bestemt å flytte vår ambassade fra Tunisia til Algerie. Vi har økonomiske interesser gjennom olje og gass som er særlig knyttet til Algerie og Libya. Statoil er en viktig del av dette. Bistand til næringslivet er viktig i vårt arbeid, sier utenriksråd Sven Svedman.

Her som i alle andre saker er det samme agenda. Øyensynlig ikke like viktig er hensynet til oss vanlige folk som skal sette liv og lemmer på spill, uten å få delta i den ytterligere profitten. Når det skjer oss noe så er det bort og vekk, klare oss selv så godt vi kan. Bruk og kast. Alltid noen andre som står i kø for å tjene noen kroner, så vi er erstattelige. Dette gjenspeiles også i statsadministrasjonen.

Når sjøfolk har ringt UD for å finne ut av situasjonen i Nigeria før de reiser ned, og om hvorfor ikke vi får krigstillegg, har de fått til svar at «*det eneste du trenger å være redd for er kvinnfolkene*». UD må erklære landet som krigsrisiko sone, for at sjømennene får sine 200 prosent krigstillegg, en merkostnad for næringen om ikke forsikringene er i orden.

Jfr. at Filipinene ved Presidenten nå har nektet sine sjøfolk å reise til Nigeria, et prakt eksempel på å ta mer ansvar for menneskene enn profitten/næringen (de har vel ikke så sterk pengemakt i næringen å ta hensyn til).

«*MANILA, Jan 22 (Reuters) - Philippine President Gloria Macapagal Arroyo on Monday ordered the labour department to block workers from travelling to Nigeria after the kidnapping of six Filipino*

*sailors from a cargo ship in the West African country.*»

Dagens Næringsliv sier i en reportasje onsdag den 14. februar, 2007 om Utenriksråd Sven E. Svedman (60):

«*Utenfor UD har han ved siden av statssekretærjobben hatt permisjon og vært leder av i Intsok, oljenæringens interesseorganisasjon.*»

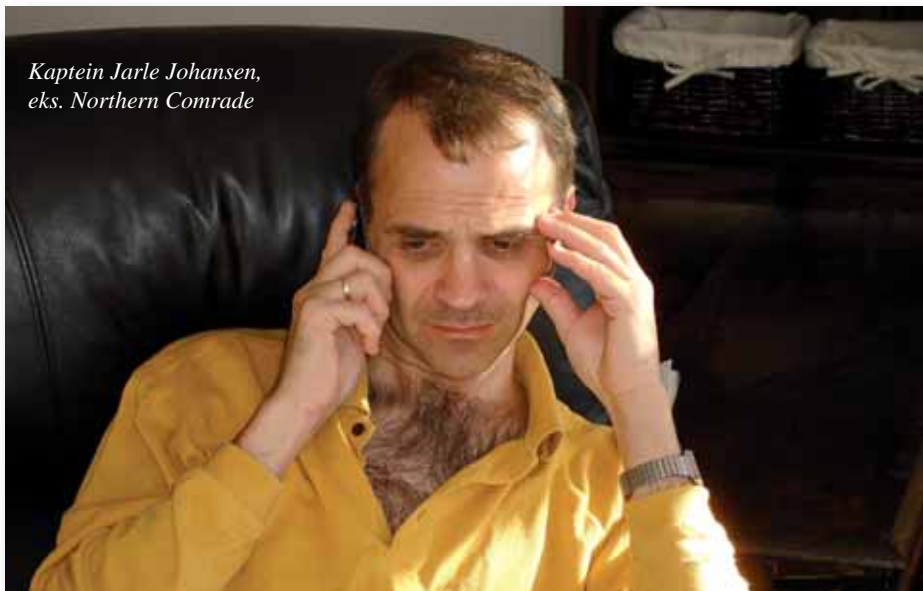
Så vet vi hvorfor sjømenn får det svaret de gjør ved henvendelse, samt hvorfor det er interessene til næringen (les; bedriftenes eiere) som skjottes mer enn å ivareta den menige nordmanns interesser. Hvordan er det mulig at noen med slike interessekonflikter er satt til å ivareta oss? Hvis vi ikke klarer å reagere på denne åpenbare interessekonflikten, hvordan skal vi klare å avdekke og se de langt mindre åpenbare?

Vi har grunn til å tro at flere andre departementer er smittet av den samme næringsvennlige basillen, av en eller annen grunn. Tette bånd, samråd og samrøre med pengemakten i næringen(e) er vel ikke verdt å nevne som utslagsgivende. Samt gode jobber, med god betaling, etter at byråkrat/politiker jobben er slutt (de mindre åpenbare). Jfr. Sjøfartsdirektoratets Reidar Norheim exit til det mektige Rederiforbundet. Sjøfartsdirektøren kom inn fra RCCL. Et lite miljø, som tildeler seg posisjoner og roller som passer for å ivareta seg selv mest, og næringen, og mindre sjøfolkene.

Vi vil påpeke dette fordi vi har observert at politikere bruker 95% av sin tid til «*næringslivets interesser*», og de resterende 5 % til å pålegge vanlige folk større byrder (skatter) og påbud. Dette synes vi ikke er rett siden de er valgt som våre tilitsmenn- og kvinner, og ikke næringens. Bedrifter har ikke stemmerett.

Vi sier som vi alltid sier; Politikerne skal skjytte den menige nordmanns interesser,

Kaptein Jarle Johansen,  
eks. Northern Comrade



som har valgt dem. Når den vanlige nordmann har det bra, så vil han selv initiere, skape og ivareta det næringslivet vi skal leve av. Motsatt som nå, er det kun en liten snever elite som profitter på vanlige folk, med god hjelp av de tillitsmenn- og kvinner vi har valgt og ansatt til å ivareta våre interesser.

Manglende ledererfaring og mangel på innsikt gjør den menige politiker lett å manipulere, bare toppene vil se sammenhengene, årsaken til at partisystemet har utspilt sin rolle i «demokratiet». For hvorfor har det ellers blitt så vanlig at byråkrater og politikere jobber med «næringslivets interesser», at ingen lenger engang ser at dette gir interessekonflikter?

Om ikke vi gjør noe med dette, kommer vi til å ende opp i et samfunn vi ikke liker, i h.h.t. en annen statsleders definisjon av fascismen; «Makt sikres best gjennom samhandling mellom statsmakten og de store bedrifter». Det var Italias fascistiske diktator Benito Mussolini som sa dette. Andre definer fascisme som kapitalistenes klassediktatur. Makteliten blir rikere, mens vanlige folk blir fattigere. Bertram Gross, forfatter av boken «Friendly Fascism» var ingen hvem som helst på området. Gjennom årene hadde Gross bidratt til å få igjennom lovverk som «Full-employment bills of 1944 and 1945», og «Employment Act of 1946». Han var ledende arkitekt av den liberale sosiale politikk under presidentene Roosevelt, Truman og Carter. Som sådan, hjalp Gross uvitende å bygge partnerskapet mellom «Big Government og Big Business» som han senere angret.

Han innså og innrømte sin brøde først langt senere i livet; «Jeg søkte løsninger for Amerikas sykdommer ... gjennom mer makt i hendene til den sentrale regjering,» innrømmer Gross. «I dette var jeg ikke alene. Nesten alle mine planleggingskolleger, reformatorer, sosiale vitenskapsmenn og urbanister forutsatte at det var best med mer konsentrert sentralisert statsmakt.» Men de tok feil.

Gross innså senere at sentralisert makt var, i virkeligheten, lunt til tyranni.

«Big Business-Big Government partnerships ...», skrev han, «were the central facts behind the power structures of old fascism in the days of Mussolini, Hitler and the Japanese empire builders. ...»

*I see Big Business and Big Government as a joint danger.»*

Amerikansk politikk er der, gjennom Bush, Cheney, Rumsfeldt's kommersielle aspirasjoner i utenrikspolitikken - War for Oil (Haliburton etc. med kontrakter for Pentagon - grunnen til at USA's forsvarsbudsjett økes stadig). Vi undres av og til om det ikke er omtrent der vi er her i Norge også. Ikke folket i noen av landene, men de relativt få lederne som har tatt seg til rette, og

misleder vanlige folk, - og våre tillitsvalgte. Våre ledere tar etter USA, som i mangt annet. Amerikaniseringen.

Se opp for de grå eminenser i departementene som er i stand til å mislede og manipulere selv naive og blåøyde folkevalgte politikere som skulle utgjøre departementets "ledelse", og som skulle være ombud for at vanlige folks interesser ble ivaretatt i forvaltningen. Den gang ei. Byråkrater er ikke der for å tjene folket; de er der for å tjene "loven". Og loven er det som makteliten = den økonomiske eliten, til enhver tid sier den er.

Artikkelen "Makt til salg? Korrupsjon på norsk" av Ingjald Ørbeck Sørheim anbefales:

"Mange politikere forstår ikke den fundamentale forskjellen mellom å ha et tillitsverv for fellesskapet og være en leiesoldat for særinteresser", sier advokat Ingjald Ørbeck Sørheim.

«De uformelle politiske nettverkene nyttegjør seg de samme mekanismer og atferd i befolkningen, som de økonomiske pyramidene», skriver stud.jur Ingebjørg Vamråk.



BIO-PROTECT 2

## en sikker vinner i kampen mot **DIESELDYR!**

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.



**Bruksområde:** Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje. Vi lagerfører flasker å 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner å 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale. Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.

**Dosering:** Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

**Eksempel:** En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel



Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61, E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no

## Angående kidnappinger i Nigeria

### Hei og takk for sist

Vårt medlem Jarle Johansen ble kidnappet i Nigeria i fjor. I den anledning har vi noen spørsmål vi ønsker svar på. Vi har også fått opplyst fra NRK Møre og Romsdal, at den Philipinske regjering nå stanser sine sjømenn fra å arbeide i Nigeriansk farvann. **Hvilke tanker har dere om det samme?**

Spørsmål om Risiko Analyse til Sjøfartsdirektoratet:

Sjøfartsdirektoratet har det overordnede ansvar for sikkerheten til skipsmannskaper, som Oljedirektoratet/Arbeids- og Integrasjonsdepartementet

har det for Nordsjødykkernes sak mot norske myndigheter. Vi opplever at våre medlemmer etter å ha vært utsatt for terrorvirksomhet/sjørøveri, får ekstra-belastninger som tapt arbeidsinntekt, store utgifter til behandling, tapt sjømannsfradrag, m.v., som krigsseilerne og Nordsjødykkerne før dem, blir overlatt til seg selv og ingen tar ansvar for deres tilstand og livskvalitet etter å ha vært utsatt for diverse traumatiske og sykdomsfremkallende hendinger i tjenesten. I dag til forskjell fra tidligere tider, gir ISM Koden utgått fra SOLAS hjemmel at mannskapets sikkerhet skal gis første-prioritet, i operasjon og drift av skip i internasjonale farvann.

### SPØRSMÅL 1:

**Hvor er kravet om Risiko Analyse (Risk Assessment) hjemlet (lov/konvensjon/forskrift)?**

### SPØRSMÅL 3:

**Gjelder kravet om risikoanalyse bare for mindre farlige operasjoner som å få rusk i øyet, eller kan/skal verktøyet også brukes for å klarlegge og minimere risikoen av å i det hele tatt operere i farvann hvor mannskap kan bli kidnappet og drept?**

- ISPS- koden er det internasjonale instrumentet som er laget for å hindre terroranslag mot skip og havner, eller at skip brukes i terrørsammenheng. Drifts- og sikkerhetsmessige analyser/ vurderinger og lignende, i betydningen safety, hører inn under ISM.
- Situasjonen i Nigeria er spesiell, men verken PST eller E-tjenesten har den oppfatning at den tragiske hendelsen som sjøfolkene ble utsatt for, er terrorvirksomhet. Denne virksomheten er helt klart kriminell, men de lokale myndighetene synes ikke å ha verken kontroll eller tiltak som gjør situasjonen sikker. Det følger av dette at vurderingen av risiko for mannskap og skip, forbundet med operasjon i slike områder, må gjøres som del av den kommersielle beslutningsprosessen før operasjonen iverksettes.

Ikke desto mindre kan rederier som opererer i farvann der kidnapping/sjørøveri kan forekomme be sine kapteiner om å

### SPØRSMÅL 2:

**Hvilken operasjoner er pålagt å foreta Risikoanalyse for?**

### SPØRSMÅL 3:

**Gjelder kravet om risikoanalyse bare for mindre farlige operasjoner som å få rusk i øyet, eller kan/skal verktøyet også brukes for å klarlegge og minimere risikoen av å i det hele tatt operere i farvann hvor mannskap kan bli kidnappet og drept?**

Vi registrerer at vårt medlem Jarle Johansen har utstedt en "whistleblower"; at slik risikoanalyse ikke er foretatt for Nigeria operasjoner, og ber om en klargjøring om hvorvidt slik risikoanalyse skal anses som påbudt under slike forhold.

Med vennlig hilsen FFFS  
Leif R. Vervik

## Vi viser til Deres e-post av 23.1.07 hvor det stilles noen konkrete spørsmål:

### SPØRSMÅL 1:

**Hvor er kravet om Risiko Analyse (Risk Assessment) hjemlet (lov/konvensjon/forskrift)?**

- I de forskrifter Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for er risikoanalyse pålagt gjennom forskrift av 5. november 1999 nr. 1167 om risikoanalyse for roro passasjerskip i inneriks fart og i forskrift av 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger.

### SPØRSMÅL 2:

**Hvilken operasjoner er pålagt å foreta Risikoanalyse for?**

- Om vi ser spørsmål nr. 1 og 2 i sammenheng antar vi at Deres bruk av risikoanalyse også omfatter sikkerjobb- analyse. Slik analyse hører inn under ISM- systemet.
- Utover ISM skal sårbarhetsanalysen (security Assessment) gjennomføres iht. § 8 i forskriften; e.g ISPS- koden Part A, seksjon 8.

iverksette tiltak på et høyere nivå enn det som er nødvendig i områder uten slik risiko, etter det som rederi/kaptein mener er riktig, forholdene tatt i betraktning. Vi viser til Deres e-post av i dag med spørsmål om vi har kommentarer til at den filippinske regjering nå stanser sine sjømenn fra å arbeide i nigeriansk farvann. Vi går ut fra at De er kjent med at i Norge gjøres slik vurdering hhv. beslutning av Utenriksdept, og det forholder vi oss til.

Vennlig hilsen/Kind regards  
Sigurd Gude

ass. sjøfartsdirektør/dep. director general



# Robuste maskiner med enkel betjening Typisk Miele!



**Miele**  
PROFESSIONAL

Miele Professional har gjennom mange år levert vaskerimaskiner til skip og offshore. Maskinene kan demonteres for transport gjennom smale ganger og dører. Miele foretar gjerne behovsberegning, utarbeider planløsning og gjennomfører installasjon.

Fremtidsrettet teknologi, fokus på kvalitet, driftssikkerhet og lang levetid.  
Enkelt og greit!

*Norröna*  
STORKJØKKEN

- For en bedre arbeidsdag på kjøkkenet!

Stavanger  
Tlf. 51 82 60 00

Oslo  
Tlf. 911 25 055

Bodø  
Tlf. 72 51 94 00

Harstad  
Tlf. 77 00 13 40

[firma@norröna-vm.no](mailto:firma@norröna-vm.no)

[www.norröna-vm.no](http://www.norröna-vm.no)

# Belønning som fortjent?

FFFS har mange slags erfaringer når det gjelder rederier. Noen fortjener ros, andre ris. Noen er samarbeidsvillige, når det gjelder mannskapspolitik, mens andre er det totalt motsatte. De siste trenger så absolutt å få opplæring. Blant de siste er; Teekaey Petrojarl ASA, tidligere PGS Production AS og Petrojarl Production AS

## Ris til rederi

Petrojarl Production a/s, har hele tiden vært en suksess på grunn av lojale ansatte som har gjennomført sitt arbeid med stolthet, høyt kunnskapsnivå, hard arbeid og en lojalitet langt utover hva som normalt kan forventes.

Dette har vært særtrekkene for selskapets ansatte som har ført til vekst, gode resultater og som har bygd opp store verdier i selskapet.

Rederiet takker sine ansatte på en måte som ikke faller i god jord hos FFFS. Her vil vi legge frem noen av rederiets holdninger og behandling overfor sine ansatte.

## PGS Production

Vi fikk vår første sak mot dette rederiet juni 2003 ang. oppgjør for ekstradager. Daværende mannskapssjef hadde innsikt og saken ble løst på en hyggelig og god måte etter bøyelastavtalen.

I denne saken kunne rederiet havnet på ros siden.

Etter lederskiftet i mannskapsavdelingen er det blitt en ukultur med å skape problemer for arbeidstakerne på tankskipene. Det har gått slag i slag med upopulære tiltak mot de seilende.

Har liten innsikt av hva som er rett og galt overfor sine ansatte. En av tiltakene var noe som heter Euro Card. Sjøfolkene ble utstyrt med ett kredittkort som de skulle belaste jobbreisene med. Dette ble det mye rot av. Fagforeningen SAFE, som er største fagforening på selskapets 4 produksjonsskip løste saken med å lage til en informasjon til medlemmene

om hvordan dette systemet fungerte, og slapp unna de store konfliktene.

## På tankskipene var det verre

De ansatte ble opplyst med at ordningen med Euro Card ikke var frivillig. De fleste gikk derfor med på dette, noe de i ettertid har angret bittert på. Sjøfolkene har stengt kortet men det har blitt åpnet og belastet allikevel. Sjøfolkene har fått lite hyggelige telefoner hjemme fra, om at det var kommet inkasso. Årsaken er hovedsakelig manglende eller for sen tilbakebetaling av reisekostnadene.

Det var mye rot, og en del sjøfolk har endt opp med å betale mange av jobbreisene sine selv og Flyspesialisten har belastet reiser for Filippinere for enkelte. Rederiet har i enkelte tilfeller påstått at sjøfolkene ikke har sendt inn reiseregningene sine. Det har vist seg at kviteringene og regningene har ligget på mannskapskontoret i konvolutter. Rederiet har allikevel påstått at reiseregningene ikke var innsendt etter at de har funnet disse. Rederiet har drevet med ulovlig trekk i lønn. Rederiet trakk Kr. 25 000 i desember og 25 000 i januar, det utgjorde ca. 90% av nettolønnen til sjømannen. Sjømannen fikk problemer med sine forpliktelser i denne perioden. Sjømannen er gift og har små barn som fikk lide i julen for rederiets kynisme.

FFFS hadde en sak på dette som ble løst i sommer etter langvarige forhandlinger. Rederiet brukte nesten ett år på sistefase på en sum som utgjorde kr. 3000,- som til sist ble kjernen for utbetalingen av resten av reisepengene.

Dette ble utbetalt når advokaten skulle føre saken for å ta forholdet til retten.

## Kontantavregnede kostpenger

PGS Production sluttet i 2001 med å betale ut kontantavregnede kostpenger til sine ansatte. Norsk Sjøoffisersforbund og Det Norske Maskinistforbundets tillitsmenn har tatt dette opp dette med PGS Production flere ganger, men rederiet har ignorert alt.

Norsk Sjøoffisersforbund og Det Norske Maskinistforbund gikk tidlig ut med at, for fridager som kontantavregnes skal det utbetales kostpenger etter tariff.

I juni 2004 ble det bekreftet av Bernhard Lie Nilsen ( rådgiver / Tariff i Norsk Sjøoffisersforbund ) i en e-mail at sjøfolkene hadde krav på kostpengene etter tariff.

Norsk Sjøoffisersforbund og Det Norske Maskinistforbund skrev under en uenighetsprotokoll med rederiet. De var uenige i rederiets forståelse av overenskomsten.

Rådgiver Pål Nilsen skiver i bladet Sjøoffiseren nr. 4-2005:

” Angående spørsmålet om rett til kostpenger på ekstra opptjente fridager, så har man etter overenskomsten ikke rett til dette, ifølge de lærde.”

## Overenskomsten sier:

### § 4 LØNNBESTEMMELSER

#### 4.5.1 Kostpenger under avspasering av ferie/fritid

## Under avspasering av ferie/fritid i land og for eventuell fritid som kontantavregnes, utbetales den til enhver tid gjeldende sats for fridagskostpenger.

Etter å ha kontaktet flere rederi om denne saken, sier de at de er sjokkert og vantro over at noen kan tolke regelverket på denne måten.

I brev 12.06.05 skriver John H. Skanche (Personalsjef Offshore & Marine): Til orientering foreligger det tvistesak mellom NR og DNMF/NSO. PGSP forholder seg korrekt til partenes fortolkning i denne saken som er en tvist angående forståelse av tariffavtale. Ved fortsatt uenighet kan saken bringes inn for arbeidsretten som er domstol i slike spørsmål. PGSP vil forholde seg til det utfall saken får i disse organer, og har ikke til hensikt å bringe den inn på feil bane ved å bruke tid på utenforliggende organisasjoners synspunkt i saken. Dere er imidlertid med dette orientert.

## Allikevel har begge ovenstående forbund nå akseptert rederiets handlemåte i saken. Dette er et totalt knefall for rederiet.

Sluttoppgjørene for vikarer og sjøfolk som har sagt opp i rederiet, blir ikke utbetalt før den måneden all avspaseringen er over, dette for å spare renter.

PGS Production skiftet navn til Petrojarl ASA 30.06.06 når de ble børsnotert som selvstendig selskap.

1 desember-06 skiftet de navn til Teekey Petrojarl ASA.

Ingen informasjon fra PGS og forbundene om endringene av kontantavregnete kostpenger.

## Pokal og klokke

Verdifull gave etter 20 års tro og plikttoppfyllende arbeid blir belønnet i rederiet med en ekte gullklokke i ekte plastdouble som de kan kjøpe på Europris for ca. 100,- samt en gullforgylt pokal til ca. 94,-. De som har vært så heldige å få overrekk disse prisverdige gjenstander, mener at det er juggel for barn. De ansatte føler dette som ett hån mot dem. De slipper i alle fall problemer med at innboforsikringen ikke dekker mottatte verdier. Verdi på 20 års ansettelse er ca. kr. 10,- pr år. I tillegg har FFFS avdekket at rederiet har utbetalt kr. 0,17 for lite i kostpenger om dagen på en av

medlemmene som vi har gått til sak for. Dette utgjør kr. 62,05 på årsbasis. Med andre ord, han har jobbet inn seks 20 års gaver med for lite utbetalte kostpenger pr år.

Selv setter ledelsen seg selv i en pris-klasser, som uten problemer kan gå å handle varer fra de beste gullsmedene i Trondhjems by.



## Dette er basert på en artikkel fra Adresseavisen:

**Million dryss til toppledelse**  
*Hele listen over de nyrike i Petrojarl er ikke offentlig, men i en børsmelding datert 1. november går det fram at følgende seks Petrojarl direktører er blitt opsjonsmillionærer.*

### Gevinsten er skattepliktig.

<b>Helge Kraft:</b>	<b>2,3 millioner</b>
<b>Erik Evjen:</b>	<b>2,3 millioner</b>
<b>Rolf Børresen:</b>	<b>1,8 millioner</b>
<b>Sverre Stenvaag:</b>	<b>1,8 millioner</b>
<b>Nils B. Johannesen:</b>	<b>1,2 millioner</b>
<b>Terje Ruud:</b>	<b>1,2 millioner</b>

*De 31 som ikke er navngitt, fikk 11,6 millioner på deling. Det tilsvarer 373 000 kroner i gjennomsnitt på hver. Som om ikke det var nok, har cirka 100 ansatte innkassert en pen gevinst på Petrojarl - aksjer, de kjøpte i forbindelse med børsnoteringen."*

Espen Klitzing har tjent meget godt på sjefsjobben. Han tjente 5,9 millioner kroner på aksjehandelen. Han har mottatt lønn på 800 000 kr for 4 måneder siden Petrojarl ble skilt ut fra PGS og etablert som ett selvstendig selskap. I samme periode hadde han en gevinst på en kvart million ved salg av Petrojarl - aksjer. I tillegg må selskapet betale arbeidsavgift for disse opsjonsmillionærer".

FFFS synes det er flott at lederne og rederiet tjener penger. Men når grådighetskulturen skal gå ut over kosten til de ansatte så sier vi stopp.

FFFS møtte rederiet i Trondheim Forliksråd 04.12.06, men møtet resulterte ikke i noe. Nå blir det rettssak i Trondheim, senere i år.



FFFS ble invitert om bord i Color Viking 22.02 til et informasjonsmøte. Folkene om bord ville gjerne vite hva vi står for. Det ble et hyggelig møte hvor vi både traff gamle kjente og fikk opprettet nye trivelige bekjenskaper.

Det var en lydhør og interessert gjeng, som ville vite mer om FFFS.

Vi fikk mange spørsmål, og en del nye ideer å arbeide med.

Blant spørsmålene som ble stilt var selvsagt om når tid vi fikk forhandlingsrett. Til det er det bare å si at kravene er sendt, og at vi venter på svar fra flere av rederiforbundene. Vi har fått avslag fra Rederienes Landsforening (RL), det har

med andre ord blitt advokatmat. Vi har og fått svar fra Rederiforbundet (NR), de ønsket mer informasjon om vårt forbund FFFS. Det har de fått, så nå avventer vi et positivt svar derfra. Om så ikke blir tilfelle, blir også det en jobb for våre dyktige advokater.

Videre ville mange av de ansatte på Color Viking få svar på om det er lov av rederiet å bruke så mange forskjellige typer kontrakter som de nå benytter. På grunn av sakens kompleksitet har vi vært nødt til å overlate disse spørsmålene til arbeidsrettsadvokatene våre, og vi lover å besvare dette på et senere tidspunkt.

Et annet spørsmål som kom opp, var at mange ønsket å få vite hva den største forskjellen er mellom FFFS og de andre forbundene. Det er ganske enkelt at FFFS samler alle sjøfolk i et forbund, og vi blir dermed sterkere i saker som angår

alle seilende. Vi vil ha slutt på splitt- og-hersk politikken som har vært ført så alt for lenge. Det var et svar samtlige forstod og var enige i.

Videre måtte vi denne gang som så mange ganger før, avsanne en del rykter om oss. Det er vi godt vant til, da det alltid kommer ulike påstander fra ihuga NSF-medlemmer.

Nye medlemmer fikk vi også etter informasjonsmøtet; hjertelig velkommen til FFFS!

Turen til Strømstad var så interessant at vi knapt nok merket at vi hadde vært innom Sverige. Alt i alt var det en hyggelig tur, og vi takker så mye for oppholdet.

Om noen av dere andre seilende ønsker besøk av oss er det bare å ta kontakt. Har vi tid kommer vi.



Color Viking.  
Foto: Color Line

# Hyggelig informasjonstur med Color Viking



# Vi får stadig vekk spørsmål om hvem som kan melde seg inn i FFFS. Svaret er ganske enkelt alle som seiler til sjøs, eller driver fiske

Det er det som er hele årsaken til at vi er et fellesforbund, vi er for alle seilende.

Slik det har vært frem til for ganske kort tid siden, var det splitt-og-hersk strategi som gjaldt. Etter at vi kom på banen er lydnivået, truslene og ikke minst misinformasjonen avtatt. Vi får tilbakemeldinger fra skip der vi har mange medlemmer om at tingene har begynt å roe seg. Det er hyggeligere å komme på jobb, det er ikke slik at man må passe seg for hva man sier. Det er blitt lov til å mene noe uten at det får negative konsekvenser. Man har fått det litt lettere i forhold til arbeidet og mer glede av tiden ombord.

På flere av de skipene vi har medlemmer kommer det stadig flere som sier det samme. Det om har skjedd er at "de andre" ser at de ikke har uavkortet makt lenger. Demokratiet er i ferd med gjøre seg gjeldene om bord på norske skip.

Monopol og maktarroganse er i ferd å bli erstattet med demokrati.

Med ærlighet og rettferdighet skal vi komme langt. Må vi gå rettens vei for å få det til, ja så gjør vi det. Vi er nå passert 1000 i medlemstall, og vi øker hver eneste dag. Vi er i ferd med å bli som den berømte snøballen. Vi vokser og får større innflytelse for hver eneste dag. Vi skal bli tatt på alvor både nå og i framtiden, og med din hjelp skal vi rydde opp i den ukulturen som har fått råde alt for lenge.

Så, velkommen alle seilende til FFFS, en ny og demokratisk maktfaktor!



## YOUR MARITIME PARTNER



- Heavy-lift operations
- Barge hire / transport
- Towage
- Service and supply base for the oil industry
- Engineering
- Marine contracting services
- Management
- The provision of semi submersible barges
- The provision of accommodation barges
- The provision of ROV systems
- Dredging
- Salvage operations
- Wreck removal
- Installation of offshore windmills



# EIDE

EIDE MARINE SERVICES A/S

P.O.Box 115  
5457 HØYLANDSBYGD  
NORWAY

Phone: +47 534 83500  
24 hrs: +47 946 83557  
Fax: +47 534 77240  
E-mail: [post@eide-gruppen.no](mailto:post@eide-gruppen.no)

1800 km

Å gjøre forskjell på folk, trenger ikke bare gå på hudfarge, nasjonalitet, tro og etnisk tilhørighet. Mange sjøfolk har fått erfare forskjellsbehandling også på grunn av alder.

# Diskriminering kan være så mangt

Slik FFFS oppfatter det benytter mange redere seg av en litt suspekt måte for å kvitte seg med mannskaper. De bruker en setning i Sjømannsloven (§ 19) som sier at når en sjømann blir 62 år kan han sies opp. Dette er også diskriminering. Aldersdiskriminering.

Det er mange sjøfolk som både er friske nok og som ønsker å jobbe i flere år etter fylte 62, men disse er avskåret fra yrket sitt på grunn av en lov, som bare gjelder sjøfolk. Om man er frisk, har dårlig økonomi, liker å være i miljøet, eller av andre årsaker ønsker å jobbe til man blir 70 år, skulle ikke loven legge hindringer i veien for ønsket om å arbeide. FFFS mener at det bør bli en sak mellom den seilende og sjømannslegen, som med jevne mellomrom vurderer den seilendes helse.

Når man i tillegg har en elendig sjømannspensjon, er det for mange helt nødvendig å ha lov til å fortsette i yrket til man selv bestemmer seg for å gå av, og i alle fall til man er 70 år som loven gir tilgang til på land.

Les for øvrig artikkelen i bladet "Vi over 60". Den er skrevet av skattespesialist Harald Engelstad. Der forklarer han hva han mener om sjømannspensjonen. Klikk deg inn på følgende side:

<http://www.viover60.no/modules.php?name=News&file=print&sid=236>

Om man trekker en parallell til den retten man har for å inneha bilsertifikat, så kan ikke loven trekke det tilbake på grunn av at man har nådd en viss alder. Det er legen og den generelle helsen til innehaveren som bestemmer om man skal ha lov til å beholde retten til å kjøre bil.

Det er mange, faktisk veldig mange, som etter at de er sagt opp, blir spurt om de vil mønstre vikar for en kortere eller lenger periode. Spesielt skjer det i forbindelse med ferieavløsninger. Problemet da er at man ikke er fast ansatt og har heller ikke de samme rettigheter som andre ombord. Man kan vanskelig planlegge og er nødt til å reise på kort varsel. Uvissheten om man har arbeid eller ikke, og at det arbeidet man får bare er av kort varighet, gjør at mange får en knekk i selvfølelsen. Man er ikke verdt mer enn det rederne synes man er verdt.

På land er den samme regelen, i følge Arbeidsmiljøloven 70 år. Men som vi alle vet, sjøfolk har alltid vært behandlet på en annen måte enn arbeidere på land. En annen ting er at Menneskerettighetsloven setter forbud mot all form for diskriminering. Det gjelder også alder. EMK har forrang til andre lover.

Om du har kommentarer til dette, eller ønsker å arbeide etter fylte 62 år, er det bare å ta kontakt med FFFS.

## SEALIFT

Atter en gang tar vi opp temaet om sikkerhet i Nordsjøen. Det vi har etterlyst i lang tid nå er en troverdig sikkerhet. Når vi ser hvilken innstilling myndighetene har til sikkerheten og hvordan de håndterer denne, må vi dessverre innse at det blir en vanskelig og lang vei å gå for å få dem til å innse og forstå alvoret.

Det vi imidlertid ikke kan forstå, er at de ikke har tatt på alvor utstyret som blir brukt. FFFS er av den klare oppfatning at skal man ha noe som ligner på troverdighet, må man i det minste ha Sealift om bord på beredskapsfartøyene. I dag er det bare et fåtall som har dette fantastiske redskapet om bord. Dette er et redskap som ville oppgradert fartøyet mange hakk, og som er uvurderlig i en krisesituasjon. Skal man plukke folk opp fra havet, har man ikke et sikrere og mer skånsomt hjelpemiddel enn det. Med Sealiften kan man ligge i ro og plukke opp både mennesker, flåter og båter. Man må ikke, som med Dacoscoopet ha fart fremover for å plukke opp folk. Dette mener vi i FFFS er både hasardiøst og lite bekvemt for den som skal opp av vannet.

*Nå må myndighetene snart ta affære!*

info@fffs.no – www.fffs.no

**Aker Kværner Verdal**  
er innenfor Aker Kværner  
ansvarlig for ingeniør-  
arbeidene og fabrikasjon  
av tunge stålkonstruk-  
sjoner og stålunderstell  
for oljeindustrien til havs.

Siden etableringen i 1970  
har Aker Kværner Verdal  
levert et bredt spekter av  
flytende og faste installa-  
sjoner til oljeindustrien  
i Nordsjøen.

**Kontakt oss for  
en uforpliktende  
samtale omkring  
våre tjenester**

**Per Arne Leirset**  
Telefon nr 97 75 44 72  
per-arne.leirset@akerkvaerner.com

**Ove Østerås**  
Telefon nr 45 41 17 24  
ove.osteras@akerkvaerner.com

# Vår kompetanse - din sikkerhet

Aker Kværner Verdal planlegger, bygger, dokumenterer  
og leier ut stillaser.

Vi tilbyr stillasmateriell av høy kvalitet sammen med meget  
kvalifiserte medarbeider som har lang erfaring fra oppdrag  
med ulik vanskelighetsgrad.

Sammen finner vi løsninger som reduserer liggetid på dine  
fartøy, for eksempel byggetilkomst for å ta nødvendig  
vedlikehold / rengjøring av tanker, ved havn eller under  
overfart til neste havn.

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.



Aker Kværner Verdal AS, Hamnevegen 7, 7650 Verdal  
Telefon 74 07 40 00 - Telefaks 74 07 41 40 - [www.akerkvaerner.com](http://www.akerkvaerner.com)

**AKER KVÆRNER**

part of the Aker group



# Marinarkeologiske utgravninger av Kronan vraket

Østersjøen. Året er 1676. Den svenske marineflåten er på vill flukt nordover fra danske og hollandske krigsskip. I et dramatisk øyeblikk foretas en skjebnesvanger manøver om bord på svenskens flaggskip: I det hun vender, med vinden i ryggen, får hun slagside og begynner å ta inn vann gjennom de åpne kanonportene. Sekunder senere eksploderer store deler av kruttbeholdningen om bord og svenskens stolthet, regalskipet Kronan, går umiddelbart ned i djupet. Mer enn 800 mann omkommer og svenskene taper krigen om Østersjøen. I 1980 blir vraket gjenoppldaget etter tiår med leting og ennå i 2006 hentes spennende gjenstander opp fra vrakplassen utenfor Øland.

---

**TEKST** Elling Utvik Wammer,  
Bergens Sjøfartsmuseum

---

## HISTORISK BAKGRUNN

Krigen om Østersjøen hadde pågått i flere år da slaget ved Øland fant sted. Sverige var en stormakt med kontroll over det meste av de ressursrike landområdene rundt innlandshavet. Det var i nærheten av det strategisk viktige Øresund at den avgjørende trefningen mellom danskene og svenskene startet. Sverige hadde sendt sørover fra Stockholm en imponerende flåte bestående av 32 orlogsskip. Til sammen utgjorde besetningen om bord på flåten 11.890

mann. Skipene hadde en samlet ildstyrke på 2194 kanoner. Danskene var i utgangspunktet i mindretall, men fikk støtte fra hollandske allierte, slik at flåtene som møttes var omtrent jevnbrydige. Likevel kom svenskene etter hvert på defensiven, og havnet mer eller mindre på flukt. Utenfor Øland ble svenskene innhentet av den allierte flåten, og hvordan det endte er allerede fortalt.

I ledelsen for den svenske flåten var regalskipet Kronan. I andre halvdel av 1600-tallet var skipet et av de tre største verden. Kronan var utrustet med 126 tunge bronsekanoner. Til sammenlign-

ing var hun omtrent dobbelt så stor som forgjengeren og det mer berømte Vasaskipet. Kronan ble kjølsturket på Skeppsholmen i Stockholm i 1664 og var ferdig utrustet i 1672. Leder for arbeidet var britten Francis Sheldon. Kronan var et stort orlogsskip med tre kanondekk, typisk for sin tids engelske krigsskip; relativt dyptgående og med rundformet profil på midtseksjonen. Fasongen, kombinert med ofte overdimensjonert bestykning høyt oppe, medførte gjerne dårlig stabilitet i denne typen skip.

Regalskipet Kronan representerte altså kongen og staten, og var hovedskipet i

marineflåten. Skipets symbolske verdi som uttrykk for makt og storhet var trolig årsaken til at hun ble utsmykket med imponerende treskårne skulpturer. I tillegg var hun lastet med svært mange verdifulle gjenstander, blant annet tilhørende øverstkommanderende for flåten og andre høytstående offiserer i marinen som befant seg om bord. Mannskapet på omtrent 800 mann besto av både soldater og utskrevne sivile. Samlet sett representerte Kronan et tverrsnitt av det svenske samfunnet på midten av 1600-tallet, og vraket med lasten utgjør en nesten unik kilde til kunnskap om dette.

## ARKEOLOGI PÅ KRONAN

Opphenting av gjenstander fra vraket startet egentlig bare få år etter forliset. Bergingsaksjonen siktet på å bringe til overflaten så mange som mulig av de den gang svært verdifulle bronsekanonene. Bergningen var imidlertid komplisert av vrakets utilgjengelighet: Skipet ligger cirka seks kilometer fra land i åpent hav, på mellom 27-28 meters dyp. På slutten av 1600-tallet overkom man dette ved bruk av dykkerklokke. Dette var i ”dykkingens barndom”, men likevel greide de å redde omtrent halvparten av kanonene!

Siden forsvant vraket ut av historiens lys, inntil gjenoppdagelsen i 1980. Det var svenske Anders Franzén, mest kjent som Vasas finner, som sto for den svært vanskelige leteaksjonen.

De første arkeologiske utgravningene fant sted den påfølgende sommeren. Man startet med å ta opp løse gjenstander og kartlegge vrakstedet. Resultatene fra de første årene var fantastiske! Man oppdaget at vraket var utrolig godt bevart; så å si hele babordsiden lå utstrakt på bunnen med et mangfold av gjenstander og konstruksjonsdeler blandet med beskyttende sand over. Vrakgodset strakte seg utover et område på cirka 40 ganger 50 meter, halvparten av en fotballbane, og det vrimlet av gjenstander: Gull- og sølvmynter, tinnfat, glass og keramikk, tretønner og intakte kister med innhold er eksempler på hva man fant.

Utgravningene utviklet seg til et omfattende prosjekt som har vart siden oppdagelsen. Kronanutgravningene administreres av Kalmar läns Museum. Hver sommer samles dykkere fra fjern og nær som frivillige deltakere under ledelse fra museets marinarknologiske personell. Dykkingen har i de senere årene foregått fra skole- og forskningsskipet Calmare Nyckel. Her har man blant annet et stort akterdekk med plass til dykkere, funnmottak og en såldestasjon.

Dykkingen foregår parvis. Selve gravingen gjøres med luftdrevet slamsuger og graveskje eller lignende redskap. Sanden som har pakket seg mellom gjenstander og konstruksjonsdeler varierer i kompaktet, men er ofte ganske løs. Funn som dykkerne oppdager på bunnen legges

forsiktig i en nettingpose som de tar med til overflaten og leverer i funnmottaket på dykkebåten. Funnstedet blir målt inn i henhold til et fast koordinatsystem. Dykkerne registrerer også sammenhengen funnene inngår i, for eksempel om det er andre gjenstander som kan knyttes til funnet og hvordan de ligger i forhold til skipets konstruksjon. Små gjenstander er vanskelige for dykkerne å registrere på bunnen, men disse blir fanget opp i såldet på overflaten. Her kommer ikke sjelden fiskebein, mynter, glassbiter, lær- og stoffbiter og mye annet som inngår i det store arkeologiske puslespillet.

På grunn av den relativt store dykkedybden har dykkerne begrenset tid på bunnen, som regel ikke mer enn cirka 20 minutter. For at arbeidet skal bli mest mulig effektivt er det lagt opp til en overlapping mellom dykkeparene på bunnen: Når det forrige paret bunntid nærmer seg slutten, kommer neste par ned til gravesjakten hvor de får en rask pekende forklaring av situasjonen. Slamsugeren overleveres til de nye dykkerne før det forrige paret stiger rolig til overflaten.

På dykkebåten jobber alle deltakerne mot samme mål. Det er alltid noe man kan bidra med når dykkingen pågår; funn katalogiseres og pakkes, luft fylles på dykkeflasker, og svømmeføtter monteres. Det kan til tider være ganske hektisk om bord på Calmare Nyckel, men som



*Calmare Nyckel i Kalmar havn. Skipet, som vanligvis brukes til utdanning av svenske sjøfolk, er godt egnet som dykkebase. Foto: Forfatteren*

*Akterdekket på Calmare Nyckel. Her er det stor aktivitet under de marinarknologiske utgravningene. Foto: Forfatteren*

*Såldestasjonen hvor slamsugeren fører massene fra bunnen. Såldet består hovedsakelig av en grov metallrist. Foto: Forfatteren*



Dykker ved kanon i kanonport.  
Foto: Lars Einarsson/Kalmar  
läns museum

deltaker blir man imponert over systemet og hvor godt feltarbeidet på Kronan fungerer. Deltakerne har varierende mengde erfaring. Nesten hvert år er det noen nykommere, men det er også enkelte som har vært med hver sommer siden prosjektet startet. Få forlater Kronan uten å komme tilbake!

### VEIEN VIDERE

Målsettingene for Kronanprosjektet er flere og skal løses gjennom en trinnvis prosess. Først skal så mye som mulig av gjenstandsmaterialet tas opp og sikres – noe som trolig vil ta år ennå. Når dette er gjort, har man et framtidig håp om at det vil la seg gjøre å heve den nesten intakte babord skutesiden. Lignende bergingsaksjoner har tidligere vært gjort blant annet med Kong Henrik den VIIs skip, "Mary Rose" i Storbritannia og det tidligere nevnte Vasaskipet. Et problem man vil støte på i et slikt tilfelle vil være lagringsplassen. Dette håper man imidlertid på sikt å kunne løse ved å bygge et frittstående museum for regalskipet Kronan. I dag er deler av materialet utstilt i en egen avdeling på Kalmar läns museum.

Hvor mange av disse planene som blir gjennomført vil fremtiden vise. Imens fortsetter de marinarkeologiske utgravningene utenfor Øland, og gir oss et stadig klarere og fascinerende bilde av de dramatiske begivenhetene og samfunnslivet for nesten 350 år siden.



Dykkefunn overleveres i mottaket og registreres her. Alle funn blir pakket inn i fuktige beholdere. Viktige funn blir i tillegg nummerert og fotografert umiddelbart.  
Foto: Forfatteren

Bjørnar Lundberg Bøe holder et lavetthjul funnet sommeren 2006. Et eksempel på de gode bevaringsforholdene for tre og annet organisk materiale fra den ferskvannsholdige Østersjøen. Foto: Forfatteren

En luftfylt beholder for mynter som kan åpnes ved å skru halvdelene fra hverandre. Fordelen med denne pengeboken for sjøfolk er klar: Mister man den på sjøen, synker den ikke til bunns! Foto: Forfatteren



*Kristian Løseth holder fram en korrodert sølvmynt fra Kronan-vraket.  
Foto: Forfatteren*

## Litteratur

Johansson, Bjørn Axel (red.)  
Regalskeppet Kronan. Bokförlaget  
Trevi, 1985.

Kronanprosjektets hjemmeside  
<http://www.regalskeppetkronan.se>

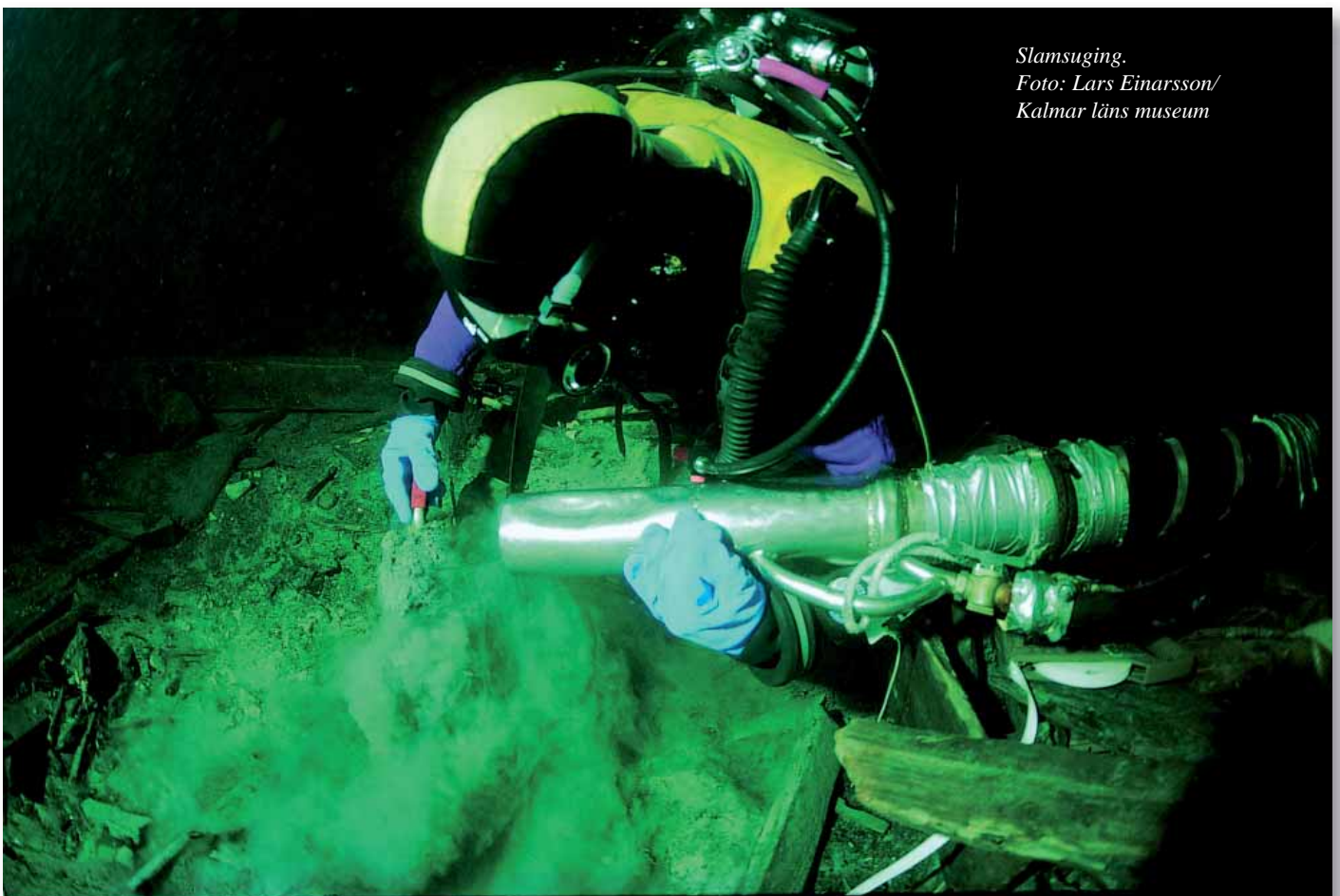
Christian Michelsen 150 år  
- ny utstilling på Bergens Sjøfarts-  
museum

Chr. Michelsens navn knyttes i første rekke til oppløsningen av unionen med Sverige i 1905. Han var regissøren bak oppløsningen og ble den første statsminister i et uavhengig Norge. Michelsen var også en sentral aktør ved kongevalget i august 1905,

og fikk året etter æren av å krone kong Haakon VII.


Disse hendelsene omfatter imidlertid bare vel et år av Michelsens liv. Bergens Sjøfartsmuseum har laget en ny utstilling som gir en bredere presentasjon av mennesket, politikeren og næringslivsmannen Chr. Michelsen. Utstillingen forteller bl.a. om hans tid som forsikringsagent, rederivirk-somheten, hotelldrift, gruveinteresser og om hans fascinasjon for yachter. Utstillingen forteller også om livet på Gamlehaugen og det vises en rekke gjenstander fra Gamlehaugen som ellers ikke er utstilt. Utstillingen åpner 15. mars.

Se også [www.bsjuib.no](http://www.bsjuib.no)



*Slamsuging.  
Foto: Lars Einarsson/  
Kalmar läns museum*

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



For 65 millioner år siden kom en 15 kilometer stor asteroide i rasende fart inn i Jordens atmosfære. Få sekunder senere traff den bakken utenfor det som i dag er Yucatan i Mexico. Asteroiden og flere tusen kubikk-kilometer med fjell fordampet momentant og enorme mengder med stoff ble slynget ut av atmosfæren. En fryktelig ildstorm innhyllet hele planeten og det meste av livet ble utryddet.

# FÄRLIGE ASTEROIDER?

*En dommedagsasteroide kolliderer med Jorden. Dette har skjedd tidligere i Jordens historie og kan skje igjen.  
Illustrasjon: Don Davis/NASA*

Takket väre denne hendelsen kunne de små muselignende forløperne til pattedyrene utvikle seg til mer avanserte pattedyr, aper og til slutt oss mennesker. Men i dag er det menneskene som dominerer på Jorden og vår sivilisasjon kan trues av asteroider som treffer planeten vår i fremtiden. Derfor gjøres det for tiden mye for å oppdage potensielt farlige objekter og forhindre at de skal kolliderer med Jorden.

## **Det er to hovedtyper objekter som kan kræsje med oss: Kometer og asteroider.**

Kometer er "skitne snøballer" som kommer stupdykkende inn fra de ytterste delen av Solsystemet og kan kolliderer med opptil 262 000 km/t. Denne hastigheten svarer til å fly fra Lindesnes til Nordkapp på 24 sekunder! Kometene består av løst og lett stoff, men dette mer enn oppveies av den kolossale farten.

Asteroider er kampesteiner som stammer fra asteroidebeltet mellom Mars og Jupiter. Dersom de forviller seg inn på kollisjonskurs med Jorden kan de kræsje med mellom 40 000 og 140 000 km/t. Dette er langt lavere hastighet enn kometene kan ha, men asteroidene består av tyngre materiale som stein og metall.

## **Intens leting**

Objekter som er større enn omkring en kilometer kan forårsake globale konsekvenser ved kollisjon med Jorden. Det betyr at støv- og røykskyer skygger for Solen og forårsaker en kraftig nedkjøling av hele planeten og dessuten at atmosfæren blir skadet. I flere år har astronomene lett intenst etter slike objekter for å oppdage eventuelle fremtidige trusler. I løpet av få år skal vi ha oversikt over alle slike asteroider.

I det siste har astronomene også intensivert letingen etter mindre objekter. Disse

kan, avhengig av størrelsen, ødelegge områder på størrelse med en storby, et land som Frankrike eller en verdensdel. Selv dette er meget alvorlig og astronomene ønsker å vite om alt som er større enn 50 meter.

**FN; ESA, NASA og en rekke regjeringer har hver for seg og i samarbeid satt inn ressurser til leting og forebygging.**

## **Ut og dytte**

Det eneste skumle objektet vi foreløpig kjenner til heter Apophis og vil passere ubehagelig nær Jorden to ganger de neste tiårene. Den første prøven kommer fredag 13. april 2029. Da kommer millioner av mennesker i vår del av verden til å kikke opp på en liten, lysende prikk som sklir mellom stjernene. Dette er en 320 meter stor asteroide som kommer til å passere bare 30 000 kilometer fra Jorden og dermed blir det største objekt



*Kan steiner som har hoppet mellom Jorden og Mars bragt med seg liv?  
Foto: STScI/NASA*



som har sust forbi på så liten avstand på trolig mer enn 1000 år. Vi er sikre på at asteroiden ikke kræsjer med oss, men 30 000 kilometer er lavere enn høyden til TV-satellittene (36 000 kilometer) og kan derfor ødelegge enkelte av disse.

På grunn av nærpasseringen vil Jordens tyngdekraft endre banen til Apophis og neste gang den kommer nær Jorden – i 2036 – er det en liten fare for kollisjon. Antagelig vil vi for sikkerhets skyld sende ut raketter for å skyve på asteroiden. Uansett må man senest i 2021 ta en beslutning på dette.

En rakett kan dytte asteroiden litegranne og dermed gi den en litt endret bane som hindrer kollisjon. Asteroidene beveger seg meget fort og selv små endringer kan gi store utslag noen år senere. Det er viktig å være tidlig ute for å oppnå trygge resultater!

Du kan oppleve mer om dette på multi-mediashow som skal holdes landet rundt se [www.bangirommet.no/show.html](http://www.bangirommet.no/show.html), på nettstedet [www.bangirommet.no](http://www.bangirommet.no) og i boken Bang! som har kommet i ny og oppdatert utgave. Der finner du mye mer om asteroider og andre komiske trusler

og ikke minst hva vi kan gjøre for å beskytte oss.

### Hopper livet mellom planetene?

Under store nedslag slynges store mengder steiner ut i rommet. De fleste faller ned igjen, men ikke alle. På Månen finnes det steiner fra Jorden og disse er

eldre enn annen jordisk stein som fortsatt finnes på Jorden. Vi kan derfor reise til Månen for å finne ut mer om Jordens tidlige historie.

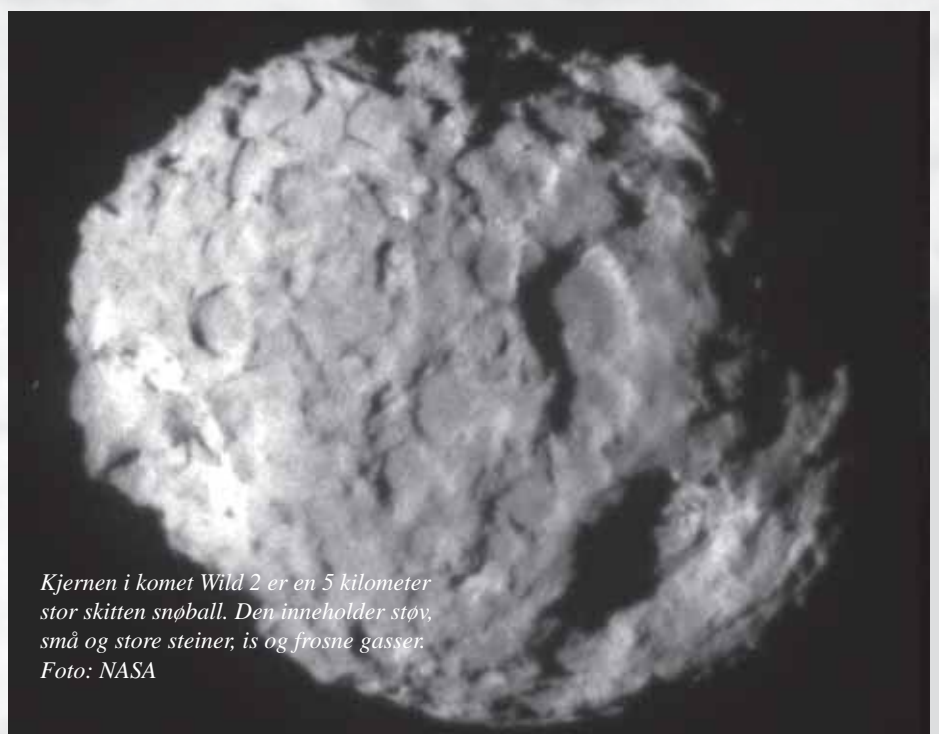
Her på Jorden har vi hittil funnet steiner fra planetene Mars (ca. 60 stk.), Merkur (en stein), Månen (over 60 stk.), asteroiden Vesta og andre himmellegemer.

Man har regnet på at nedslag som det som utryddet dinosaurerne for 65 millioner år siden og andre virkelig store nedslag har slynget steiner ut i rommet som med tid og stunder har falt ned på blant annet Mars og månene rundt Jupiter. Disse steinene har inneholdt liv, men kan livet ha overlevd helt til de andre objektene?

Forskerne har regnet på dette og dessuten gjort undersøkelser i laboratoriene der små steiner har blitt skutt mot harde flater. Større organismer som pattedyr ville ikke hatt en sjanse, men bakterier ser ut til å kunne overleve. Noen bakterier tåler dessuten store mengder stråling som slike steiner vil bli utsatt for så snart de havner utenfor atmosfæren og Jordens magnetfelt.

Det er derfor mulig at livet kan ha spredd seg mellom planetene, men det er neppe sannsynlig siden både utskytingen, tilværelsen i rommet på flere millioner år og nedslaget på den nye planeten er meget tøffe selv for robuste bakterier.

***Knut Jørgen Røed Ødegård***



*Kjernen i komet Wild 2 er en 5 kilometer stor skitten snøball. Den inneholder støv, små og store steiner, is og frosne gasser.  
Foto: NASA*

# Årsmøtet for Fellesforbundet For Sjøfolk

avholdt på Hotell Augustin i Bergen 15 desember 2006

Tilstede var alle delegater i henhold til påmeldt liste. Enkelte ble litt forsinket pga fly.

## Saksliste:

1. Åpning og innledning av Leif R Vervik
2. Gjennomgang av rekneskap
3. Valg av ordstyrer
4. Vedtak om endring i ordlyd i § 12
5. Vedtak om dispensasjon for Leif R Vervik
6. Valg av nytt styre
7. Forhandlingsrett
8. Innkomne saker
9. Eventuelt

## ÅPNING OG INNLEDNING

Informasjon fra formann om hva forbundet har drevet med den siste tiden. Her under fikk vi innføring i enkelte saker som forbundet har jobbet for og blant disse kan man trekke frem:

- Støtte til nordsjødykkeralliansen (nordsjødykkerene)
- Forbundet har inngått samarbeid med enda ett advokatfirma, som for tiden jobber med å avskaffe tvangen i NIS området (kontingent/tariffavgift)
- Den positive veksten i medlemsmassen (snart 1000 i medlemsnummer)
- Arbeide opp mot politikere, vedrørende Arbeidsmiljøloven kontra Sjøfartsloven.

## GJENOMGANG AV REKNEKAP

Harald Prytz gjennomgikk regnskapet og forklarte de enkelte poster. Regnskapet ble opplest og vedtatt av landsmøtet. Blant annet at Harald blir lønnet av forbundet. Landsmøtet skal komme tilbake til lønnsnivåfastsettelse senere, da dette ble vurdert som lavt i forhold til arbeidsmengde. Enstemmig vedtatt

## VALG AV ORDSTYRER

Ved valg av ordstyrer og viseordstyrer ble det enstemmig vedtatt at Leif og Harald inntok disse plassene.

## VEDTAK OM ENDRING I ORDLYD I §12

Under denne diskusjonen og avstemming, forlot Leif lokalet, pga at han mente det kunne stilles spørsmål ved hans habilitet.

Landsmøtet vedtok enstemmig endring i FFFS sine vedtekter, når det gjelder innholdet/ordlyd av §12.

Hvor man endret linjen; ... "for å oppnå beslutningsdyktig styre må minst 4 medlemmer/vara være tilstede".

Endret til; ..... "må minst 4 medlemmer /varamedlemmer delta".

Årsaken til dette er at det ikke er like enkelt å samle medlemmene i styret fysisk, for å ta en beslutning, men at det er fullt mulig å ta en avgjørelse på telefon.

Videre endringer i § 12. var:

Tillegg av teksten :

"Medlemmer som har vært i land mer enn 4 år kan ikke velges inn i styret".

Dispensasjon for dette kan gis av landsmøtet, frem til neste landsmøte.

Årsaken til dette var at man på dette landsmøtet ønsket å fortsatt ha Leif som Formann. Videre ønsket Landsmøte at en ved senere anledning, skulle ansette Leif i en stilling som daglig leder. Dette ble enstemmig vedtatt

## VALG AV NYTT STYRE

Valg av nytt styre: Landstyret ble informert om at Atle Rusten stilte seg til disposisjon hvis det var ønskelig, da han var forhindret i å møte grunnet skifte av seilingsturnus.

Det nye styret ble enstemmig vedtatt av landsmøtet:

## NYTT STYRE:

### Formann:

Leif R. Vervik

### Viseformann:

Harald J. Prytz

### Kasserer:

Atle Rusten

### Sekretær:

Bjarte Helland

### Styremedlem:

Reidar Bale

### Varamedlemmer:

Jarle Johansen og

Gunn Selma Kvinge

Vi fikk dermed en fin blanding fra alle departement og fra begge fartsområdene NOR og NIS

## FORHANDLINGSRETT

Det ble enstemmig vedtatt at forbundet skal kreve sin rett til å være en likestilt part i tariff- forhandlinger. Dette er noe som skal prioriteres i nærmeste fremtid, og som vil bli innført så snart det er mulig. Det i henhold til NORSK LOV, vi krever denne retten. Det er bare snakk om når det er fysisk mulig å få sluttført kravet.

Det ble og vedtatt, at styret skulle kunne sette ned ett forhandlingsutvalg for

tariff-forhandlinger, som vil komme som en del av denne prosessen.

### **Deltagelse i enkelte rådgivende organ:**

Det ble vedtatt at Atle Rusten skulle bli anmodet om å fortsette sitt arbeid med krav om deltagelse i Sakkyndig Råd for lasteskip, SRF fiskefartøyer etc. Da dette er en naturlig del av forhandlingsretten som vi nå krever. Videre ble det vedtatt at vi skal delta på lik linje med de tre andre forbundene i alle fremtidige råd. Disse kravene skal rettes mot Sjøfartdirektoratet og Handels- og Næringsdep.

### **INNKOMNE SAKER**

#### **- Arbeidsmiljøloven**

Innføring av denne lov til sjøs, eventuelt å implementere, manglene deler inn i sjøfartsloven på lik linje med hva Danmark har gjort.

Dette er DEN VIKTIGSTE JOBBEN PER DAGS DATO  
Enstemmig vedtatt

#### **- Forslag om å flytte landsmøtet til perioden Jan / Feb.**

Dette forslaget ble fremmet for å kunne fremlegge avsluttet regnskap, og for å slippe landsmøtet midt oppi julestien. Enstemmig vedtatt

#### **- Tapte fordringer**

Ved dette punktet i regnskapet så man at det kunne være behov for en strengere linje, da det er snakk om en del ubetalte kontingentinnbetalinger. Videre skulle man se på muligheten for å benytte E-faktura på lik linje med autogiro. Enstemmig vedtatt

#### **- Forsikring**

Bjarte Helland fikk mandat til å innhente tilbud på medlemsfordeler/ rabatt hos forsikringselskap.

#### **- Fremtidsvisjon**

Landsmøtet var enstemmige i å ha som mål at man snarest mulig skulle kunne rekruttere/lønne Leif R. Vervik som

daglig leder for forbundet, og ville med dette oppfordre alle i å øke innsatsen for rekrutteringen for å skaffe flere medlemmer, slik at den økonomiske bærekraften blir bedre og at man kan nå dette delmålet.

Den største visjonen er å bli **DET LEDENDE FORBUNDET FOR SJØFOLK** i Norge, og at man ved å oppnå ovenfor nevnte mål, vil være på god vei til å oppnå Fremtidsvisjonen.

Årsmøtet ble hevet og man ser frem til nye fruktbare år for **FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK**

*Bjarte Helland sekretær*



Fanafford. Foto Erik Ask, [www.bergenships.com](http://www.bergenships.com)



# E seløyrrer

Eg har begynt å samla på eseløyrrer. Gjekk inn på nettet, googla på google, og teslutt fant eg på finn ein mann i Tyrkia så hadde prima eseløyrrer te salgs. Bestilte åtta forskjellige. Små og store, og hu og hann, og fekk et hekkam med tollvesenet og madtilsynet då de ankom. Eseløyrrer må ver i karantene fram te pinse. Politiet true med rettssak, og hyle om at det e heilt ulovligt å importera sånt någe. Eg må laga eseløyrrer sjøl, seie de. Så nå har eg begynt med eseløyrrerproduksjon. Eg har ingen problemer med 4-5 te dagen, og på ein dårlige dag kan eg klara øve 30.

Eg va modstandar av eseløyrrer. Blei dårlige hvis eg leste ei kjeke roman, og oppdagde et eseløyrrer midt i bogå. Blei kvalmen, syns det va blasfemisk, og såg for meg et tunghørt esel i Tyrkia så virra rundt med ett øyrrer, på jakt itte Jesus.

Nå e eg ein moden mann. Nå syns eg at eseløyrrer e flott. Ei bog e merr verdt hvis hu e leste, og leste skikkeligt. Ei bog ska nydas av mange, og ha et langt og lykkelig liv. Ei bog kan gleda ein heile familie, ein heile by, et heilt land og ein heile verden. Då e det heilt naturligt at bogå bler udsleden. Ei bog ska dø av alderdomssvaghed.

Der e någe feil med mennesker så har boghyllene fodle av bøger så e uberørte av menneskehender. Disse folkå

kan ikkje setta pris på bøger. De tar ikkje bøgerne opp i fanget, de tar ikkje bogå med seg te sengs, de sovne ikkje med bogå i armane, og de våkne ikkje opp sammen med ei flotte bog. Disse mennskene har stjålet bøgerne sine eseløyrrer.

For fem år siden gjekk eg på biblå og lånte Parfymen av Patrick Süskind. Eksemplaret eg fekk låna må ha vært lånt ud 200 ganger før. Bogå va vindskeive som et udhus på Jæren, någen av sidene va lause, og eg fant syltetøyflekkar, pianyddsmør, brødsular, aska og tobakksrestar (både Marlboro, Teddy og Barclay). Det va mesten for møyje av det goda, men det va sjarmerande og deiligt. Eg koste meg og lo. Fysst leste eg bogå, så prøvde eg å lesa og analysera meg fram te kem så hadde lest bogå før meg, og så vaskte eg hendene godt.

Et eseløyrrer ødelegge ikkje et bog. Snarare tvert imod. Eseløyrrer vise at bogå leve. Enten e hu så elendige at adle sovne itte to sider, og må laga eseløyrrer. Men hu har klart å selga seg inn te deg. Eller så e hu så sykt kjeke at sykt mange har kost seg med na, lagt na fra seg litt, tenkt, og tatt na opp igjen. Ei bog med mange eseløyrrer har livserfaring og visdom. Ein mann så eige mange eseløyrrer e ein kloge mann. Eg har øve 5000 eseløyrrer.

# The **human** factor

## ...Eller språkets betydning

De fleste av oss har vært utsatt for brist i kommunikasjon i en eller annen form uten at det har skapt noe særlig annet enn frustrasjon eller kanskje irritasjon. Kommunikasjon handler om mye mer enn å utveksle informasjon. Det dreier seg om forståelse, eller å skape noe i hjernen vår vi kan forholde oss til. Når man skal forklare hvor mye energi som skapes når en komet treffer en planet skjønner de fleste at 6 millioner megatonn er uhyggelig mye, men hva betyr det egentlig. Hvis man sier at det vil være det samme som å avfyre en Hiroshima bombe hvert sekund i 10 år får man et perspektiv i det.

På fjernsynet her forleden ble det vist et innslag fra en nesten- katastrofe i USA. Det var en skole som lå nært sjøen i et orkanutsatt området hvor det ikke er uvanlig at vannstanden stiger med flere meter dersom uværet skulle komme. Det var imidlertid gjort undersøkelser på dette før skolen ble bygd og den ble plassert over det kritiske punktet slik at den ville være trygg under en orkan. Skoler blir ofte brukt som sikkert sted når det er fare for at en orkan skal komme inn med full kraft. Da en storm ble varslet og var på tur mot kysten ble folk evakuert og plassert på skolen. Da den traff kysten ble skolebygningen likevel oversvømt og vannet steg nesten opp til taket. På mirakuløst vis ble ingen alvorlig skadet, men hva var det som hadde gått galt?

Det viste seg at skolen hadde vært utsatt for brann tidligere og blitt totalskadd. Den ble gjenoppbygd, men på et annet sted enn der den opprinnelig stod, med betydelig lavere høyde over vannet. Denne høydeforskjellen hadde ikke blitt registrert da den nye skolen ble bygd og i dokumentene til kommunen var det høyden over vannet til den gamle skolen som var oppgitt. Dermed ble det skapt en falsk trygghet basert på feil informasjon.

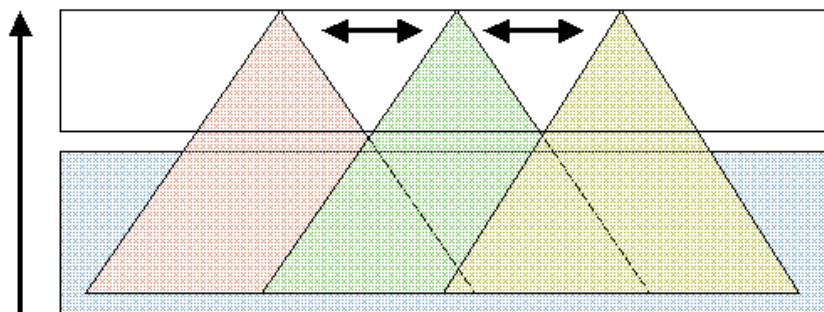
I dag er ting skremmende komplisert og det gjør kommunikasjon vanskelig. Vi lever i et samfunn som stiller store krav til kompetanse og det i seg selv kan skape problemer.

I denne figuren representerer trekantene forskjellige kompetanseområder og den vertikale pilen indikerer utviklingen i

kunnskap etter hvert som vi spesialiserer oss. Som figuren viser har vi ganske bred kunnskap tidlig i utviklingen. Når vi kommer i spissen på trekanten kan vi kalle oss spesialister eller si at vi har spisskompetanse. Spesialister i dag er ingeniører, advokater, leger osv. og man er ikke kun faglig sterk, men også preget av en profesjonell kultur. F. eks. en ingeniør og en advokat er ikke bare faglig forskjellig med de har forskjellig humor, fagspråk, holdninger, etc. og det har en stor effekt på hvordan de kommuniserer. Dette er fagområder som finns i mange store organisasjoner hvor det er et krav at man kommuniserer godt.

Ledelsen i slike organisasjoner kan oppfatte det som om at folk med høy utdanning ikke burde ha noen problemer med å kommunisere, men det er ikke nødvendigvis tilfelle. Om vi ser mellom trekantene i toppen på figuren så er det stor avstand mellom de forskjellige fagområdene, og de har lite eller ingen ting til felles. Hvilke forutsetninger har man da for å skape forståelse? Hvis det ikke er forståelse hvordan skal man da løse problem?

Tor H. Krokstad



info@fffs.no – www.fffs.no

# Mobbing enda en gang

## Hva er det med voksne mennesker som driver med personforfølgelse?

Nok engang får FFFS melding om mobbing på arbeidsplassen.

Denne gangen er det en departementsjef, som ønsker seg en kjenning om bord. Hans problem er at det ikke er plass for denne personen om bord, da må noen slutte. Siden vedkommende ikke har noen planer om å slutte, og det heller ikke er grunnlag for å sparke vedkommende, har han ingen andre måter enn å provosere frem noe. Det går på mobbing, baksnakking, ryktespredning, bygging av allianser mot vedkommende samt generelt negative holdninger.

Det finnes mange typer sjefer, noen er absolutt renhårige, andre, slik som i dette tilfellet, er totalt uten ryggrad. Er man for feig til å si andre rett opp i ansiktet hva man ønsker, er det direkte feigt.

Med mobbing oppnår man bare å forsure hverdagen, ikke bare for den det går utover, men hele båten.

Som vi har skrevet i et tidligere Dråpen, kommer vi til å arbeide mot at slik oppførsel skal få fortsette. FFFS kommer til å ta saken til retten om nødvendig. Om man ikke er skikket til å arbeide sammen med andre, på en moralsk måte, får man heller få seg annet å gjøre, for eksempel starte enmannsbedrift langt nord på Grønmland.

I denne saken, som andre saker har vi skrevet brev til rederiet, og forventer en positiv respons, det har vi heldigvis fått. Det viser at de er på linje med FFFS.

***Hva angår departementsjefen, håper vi han får så hatten passer.***

## Hva har rederiene lov til å forlange?

Det er blitt stilt spørsmål ved erklæringene vi må skrive under angående rusmiddel- og alkohol politikken.

I enkelte rederier må man faktisk skrive under en erklæring når man signerer mønstringskontrakten. I følge loven skal man ha blitt grundig informert av rederiet først.

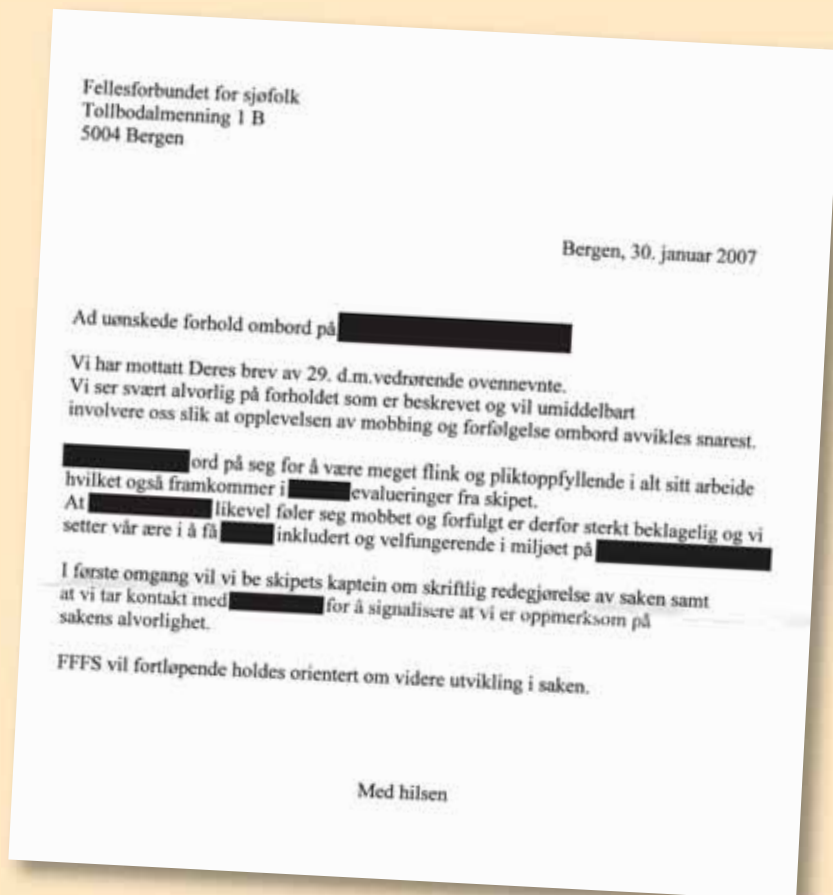
De aller fleste som mønstrer ut vet at det ikke blir sett på med blide øyne om man bruker alkohol eller andre rusmidler. For de fleste som ruser seg, vil det medføre fare for jobben om det oppdages. Allikevel er det noen som må prøve seg. Noen av disse har et avhengighetsproblem, andre ikke.

For dem som har signert på et avholdsdokument, så vet de hva de utsetter seg for. De som derimot har signert på en jobbkontrakt der dette er fylt inn av reder, er det ikke sikkert at de har fått med seg hva de har signert på.

Felles for begge gruppene er at før de signerer, skal de ha fått grundig informasjon av reder om konsekvensene av å nyte noen som helst form for rusmidler.

Vi har i det siste mottatt en del klager fra folk som ikke var klar over at de hadde signert en slik kontrakt. Dette medfører i mange tilfeller at vedkommende ikke vet tilstrekkelig om rederiets alkohol/rusmiddel politikk. I en slik setting kan man lett komme i en situasjon som kan få store konsekvenser for dem det gjelder.

FFFS mener at rederne skal informere bedre hva ovennevnte angår.



# 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 instanser. 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 førstegangs militærplikt 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

# Kravet er sendt!

09.01.07 ble kravet om forhandlingsrett for FFFS sendt til Norges Rederiforbund ved advokat Pål Tangen

I følge norsk lov er FFFS krav legitimt, men om det blir tatt til følge gjenstår ennå å se. I følge advokater vi har rådført oss med, er vi i likhet med alle andre registrerte fagforbund berettiget forhandlingsrett med arbeidsgiver.

Som sagt er kravet sendt, men om vi ikke tar mye feil, vil de andre sjømannsforbundene sette seg på bakbeina for å forhindre at vi skal få

like forhold. Om kravet blir avslått vil det selvfølgelig føre til at vi tar saken til retten. Hvor lang tid en slik sak vil ta er ikke godt å si, men en ting er sikkert: Vi kommer ikke til å gi oss for vi har alt for mye å slåss for.

Når vi blir tatt med i det gode selskap, kommer vi ikke til å forlange enorme hyreøkninger, fordi det vil bare føre til utflaggning. Det som kommer til å

være vårt hovedkrav er å forlange at sjøfolk skal ha samme rettigheter som arbeidstakere på land. Trygghet og langsiktighet, fjerne alle unødvendige korttidskontrakter, bedre HMS-arbeid, samarbeid for å få Arbeidsmiljøloven innført til sjøs, og mye, mye mer for å trygge og sikre alle sjøfolk!

Her er kravet vi i FFFS har framsatt:

Norges Rederiforbund  
Att. Pål Tangen.  
Postboks 1452  
0116 OSLO

Bergen 09.01.07

## FORHANDLINGSRETT FOR FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK (FFFS).

På FFFS landsmøte 15.12.06, ble det vedtatt at FFFS, skulle be om forhandlingsrett på vegne av våre medlemmer.

Som dere sikkert har sett i forskjellige fora, er vår agenda å arbeide for en rettferdig behandling for alle seilende. For å få dette til, tror vi, at det som må til, er et sterkt forbund, som kan påvirke politikerne til å forstå viktigheten av en sterk norsk skipsfart. Slik det nå er, er det ingen langsiktighet for næringen, dermed heller ingen sikkerhet for våre medlemmer.

Vårt ønske er å demokratisere behandlingen våre seilende er utsatt for. Med det mener vi at skal næringen ha noen fremtid, må alle seilende ha reelle valg, hva tilhørighet gjelder. Man skal ikke, som man må i dag, tvinges til å være aktiv eller passiv medlem i forbund man ikke har tillit til, slik ordningen er i NIS- registret. Med et sterkt Fellesforbund for alle seilende, tror vi at vi kan være et godt argument for en fortsatt sterk og sunn norsk skipsfart.

Med bakgrunn i det ovenstående ber vi om å få forhandlingsrett for våre medlemmer. På forhånd takk for positivt svar.

Med vennlig hilsen FFFS

Leif R. Vervik  
Formann

Harald Prytz  
Vise formann

PS. Likelydende brev er sendt til alle rederiforeninger.





# 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 ..... medlem nr. ....

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

# Kryssord



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

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	-	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	48	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	98	99	100	101	102
103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119
120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136
137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153
154 ↵	155	156	157	158	159	160 →	161	162	-	164	165	166	167	168	169	170

## VANNRETT

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1 Sikrer demokrati      | 86 Seilskap            |
| 18 Studenter            | 88 Trondheim turistf.  |
| 24 Norges rederiforbund | 90 Ikke innr           |
| 26 Dregg                | 92 Redskap             |
| 29 Sint                 | 96 Egil Hansen         |
| 32 Ank                  | 98 Initialer n.sanger  |
| 35 Initialer            | 100 Hovedkvarter       |
| 37 Nav                  | 103 It. etternavn      |
| 43 Uttalte              | 109 Stater             |
| 45 Nummer               | 111 Romvesen           |
| 47 Anders Olsen         | 113 Den gang...        |
| 49 Forflytter seg       | 115 Sted i Sverige     |
| 52 Smile                | 117 Org.               |
| 54 Byge                 | 120 Og annet           |
| 56 Elvegaten            | 123 I øyeblikket       |
| 62 På danske biler      | 125 Data forkortelser  |
| 64 Hest                 | 132 Fred               |
| 66 Data skoler          | 137 Rytmask gymnastikk |
| 69 Myt. kvinne          | 141 Veer               |
| 72 Ørken                | 145 Ende               |
| 76 Farge                | 150 Uro                |
| 79 Blomstene            |                        |

## LODDRETT

- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| 1 Et sted for alle   | 71 Filosof            |
| 2 Utløp              | 73 Gull               |
| 3 Studere            | 77 Småpenger          |
| 4 Kryssord forfatter | 104 Rett              |
| 5 Bokstaven          | 107 Rekker            |
| 6 Senior             | 110 Ukjent            |
| 7 Org.               | 129 Regesta norvegica |
| 8 Fugler             | 140 Dags dato         |
| 9 Troll              | 142 Sjarm             |
| 10 Mix               | 144 Padle             |
| 11 Klassiske         | 145 Senior            |
| 12 Forbryter         | 147 Mas               |
| 13 Flytte            | 148 Initialer         |
| 14 Jeg               | 149 Skremmeord        |
| 15 Reise             | 150 Motorferge        |
| 33 Kurs              |                       |
| 38 Bokser            |                       |
| 40 Slektninger       |                       |
| 41 Naturfenomen      |                       |
| 64 Stedsnavn         |                       |
| 65 Kampsport         |                       |
| 66 Finsk forf.       |                       |

Riktig svar sendes innen 15.06.07 til: FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen  
 Vinner forrige nummer: Hugo Evald Dahl, Sortland



www.netshop.no  
www.netshoposlo.no



**3.595,-**

**GARMIN.**  
**60CSx GPSMAP**  
Utbyttbart minne, SirfStar III chip, batteritid på opp til 20 timer, høydemåler, fargeskjerm, minnestørrelse på 64MB.  
Varenr: 19947



**4.995,-**

**GARMIN.**  
**178C GPSMAP**  
Intern antenne, norsk meny, 4,5" farge LCD skjerm, leveres med 50/200KHz utvendig hekk svinger, justerbar hurtig brakett.  
Varenr: 20653



**4.795,-**

**GARMIN.**  
**292C GPSMAP**  
Ekstern antenne, norsk meny, 5" farge LCD skjerm, støtte for G2 kart med havn og info om stedet du besøker.  
Varenr: 21586



**7.495,-**

**TOSHIBA**  
**Satellite L30-105**  
15,4" Widescreen skjerm, 1024MB, 80GB, DVD-S, Multi/VistaHB.  
Varenr: 24825



**2.895,-**

**Canon**  
**IXUS 75 digitalkamera**  
7,1 Mpix oppløsning, 3x zoom, berøringfølsomt funksjonsratt og stor skjerm.  
Varenr: 25073



**3.950,-**

**Sony Ericsson**  
**W880i Silver Steel**  
Mobiltelefon med to digitalkameraer, digitalspiller, WCDMA (UMTS), GSM, stål sølvfarge.  
Varenr: 24466



**2.495,-**

**Canon**  
**Canon MD110**  
Et digital videokamera med 35x optisk zoom. 2,7" LCD, 35x optisk zoom, Mini DV.  
Varenr: 25103



**4.995,-**

**Nikon**  
**D40 Digital m/ 18-55 mm**  
6.1Mpix, bedre blitz, større skjerm, bedre CCD og bedre menyer. Mye kamera for pengene!  
Varenr: 24033



**195,-**

**NetShop**  
**Pendrive 2GB**  
2 GB USB-minne i kompakt størrelse til knallpris! Støtte for USB 2.0  
Varenr: 24647

**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 22