

DRÅPEN

NR. 2 • 2006 • 5. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Scandinavian Star,
Forbrytelsen?**

**EMK art. 11
støtter FFS**

**Blåskjell
blott til lyst?**

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

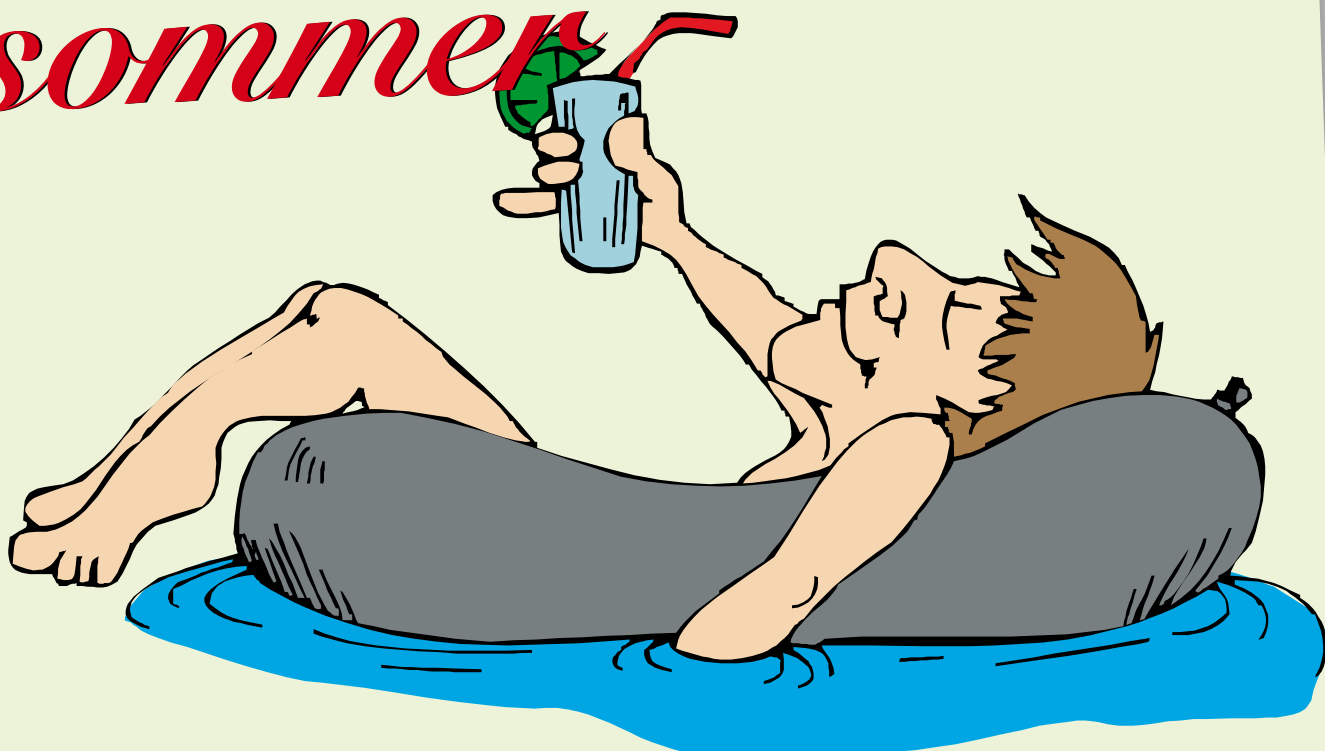
Annonsemål

1/1 side 176x250 mm

1/2 side 176x122 mm

1/4 side 85x122 mm

F.F.F.S ønsker alle sine lesere en
riktig god
sommer!





Scandinavian Star, EMK art. 11 Blåskjell
 Forbrytelsen? støtter FFFS blott til lyst?

INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • Juni 2006



Mystiske skyer side 8



Helter til sjøs side 20

nr. 2 juni - 5. 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:
 Majestetiske Midnattsol
 Hurtigruten Group

Trykk
 Designtrykkeriet, Bergen



8 hjul over Amerika side 26



Scandinavian Star side 30

Leder	side	4
The Human Factor	side	5
Arbeidsmiljøloven bare for dem som arbeider på land?	side	6
Er Loss of license forbundsavhengig?	side	7
Mystiske skyer på himmelen	side	8-9
Leserbrev	side	10-12
Forglemmelse eller sabotasje?	side	13
Skit i buksa, skyld det på meg	side	14
Nettolønnens velsignelse	side	15
Atles kommentarer	side	16-17
Så sant som det er sagt?	side	18
Er FFFS mot utenlandske sjøfolk?	side	19
Helter til sjøs	side	20-21
Blåskjellangrebet	side	22
En avtale i strid med menneskerettigheter?	side	23
Kjære anonyme rådgiver	side	24
På 8 hjul over Amerika	side	26-27
Fra boken: dykkerne ofret i rikets interesse	side	28
Scandinavian Star	side	30-32
Kryssord	side	35

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Først og fremst vil vi ønske alle våre lesere en riktig god sommer

FFFS vokser og vokser, og mengden av saker vokser med den. Vi er i ferd med å oppnå det vi ønsket fra starten; å bli tatt på alvor. Nå har heldigvis sjøfolk fått øynene opp for hva vi driver med, nemlig å arbeide for fremtidig trygghet og stabilitet for yrket vårt. De har også sett at om de har problemer, blir de tatt på alvor og får hjelp. Det er derfor vi er her!

Bare siden nyttår har vi fått ca 200 nye medlemmer, det sier mye om interessen for FFFS. Vi er stolt over at vi nå representerer alle fartsområder til sjøs. Vi har dermed nådd ennå en målsetting, nemlig å være en organisasjon for alle!

I dette nummer av Dråpen kan vi presentere nok en artikkel om Scandinavian Star. Dette er skremmende lesning, og viser hvordan kynisme og pengebegjær kan gå foran alt annet. Danmark har nå bestemt seg for å ta opp igjen saken i rettssystemet, og vi venter spent på nye avsløringer.

At FFFS er et demokratisk forbund har vi hele tiden etterstrebet. I dette nummeret av Dråpen trykker vi et leserbrev fra informasjonsansvarlig i NSF, hvor han får redegjøre for sine standpunkt. Noe vi selvfølgelig kommenterer.

Vi har som vanlig også andre leserbrev. Vi takker alle som tar pennen (eller tastaturet) fatt og skriver noen ord om det de mener og som angår andre i samme situasjon.

Om noen skulle være i tvil arbeider vi fortsatt med saker vi mener er viktige for alle seilende: Eksempler på slike saker er innføring av Arbeidsmiljøloven til sjøs. Vi arbeider også med å unngå å få NIS-registeret inn i fjæresteinene. Vi husker hva som skjedde da NIS ble opprettet i 1987 og 18 000 sjøfolk mistet jobbene. Frihet for alle seilende om fritt å kunne velge det fagforbund de ønsker er også en viktig sak for oss. En skal slippe å betale tvungen kontingent eller tariffavgift til forbund en ikke støtter. Det må nemlig de som seiler på NIS-registrerte skip gjøre i dag.

Vi ønsker også å komme med en liten presisering. FFFS har ingenting i mot utenlandske sjøfolk. Vi er, og har vært, avhengig av dem. Uten dem hadde vi ikke opprettholdt norsk skipsfart, verken før eller nå.

GOD SOMMER

The human factor

Uansett hva slags sjanger man driver innenfor så er man utsatt for markedskreftene i samfunnet vårt. De er blitt sterkere med årene og har fått ledere til å være meget bevisst på hvordan man skal møte utfordringene som ligger i dette. Økonomi og effektivitet er nøkkelord her, men hvordan vil økonomi og effektivitet fungere i forhold til sikkerhet i risikoutsatte miljø slik som sjøfart og offshore?

”Herald of free enterprise” var et grelt eksempel på hvordan man kan drive et firma inn i en katastrofe. Om en ledelse er dyktig i å lede en bedrift slik at den går med solide overskudd kan dette skape en slags tilfredshet som i seg selv er farlig. Økonomisk suksess er ingen indikasjon på at kompetansen til å drive en risikoutsatt operasjon er god.

I slike system er det høyst nødvendig at de som arbeider der har mentalt overskudd til å håndtere situasjoner som kan oppstå. Det inngår i sikkerhetsbegrepet, men veldig ofte ser man at det fjernes årsverk uten at prosessen reformeres. For eksempel noe som ble utført av 4 personer skal nå gjøres av 2 mens systemet de skal arbeide i fortsatt er det samme. Det er ingen logikk i å tro at sikkerheten opprettholdes ved slike tiltak uansett hvor profesjonelle eller hvor godt trent personellet er.

Den styrende kraften er økonomi selv om bedriftsledere bedyrer at man aldri går på akkord med sikkerheten. Når det oppstår flere brudd på rutiner enn det som er ”normalt”, tekniske innretninger som går i stykker oftere, tilløp til konflikter mellom forskjellige arbeidsmiljø, økte sykemeldinger blandt arbeidsfolkene osv. bør det ringe noen alarmklokker. I fig. 1 er økonomi satt i forhold til

sikkerhet. Kostnadene i toppen av modellen er så høy at selskapet vil gå konkurs i løpet av kort tid. Sikkerhetsnivået er overdrevet høyt. I den nedre delen er økonomien på topp, men man har gitt avkall på så mye at sikkerheten er truet. Det optimale er en gylden middelvei, men hvordan vet man hvor den er.

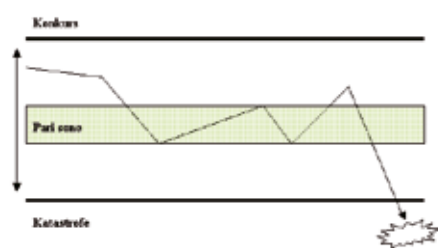


Fig. 1. Evigvilt sikkerhetsnivå. (Ref: James Reason: Managing the risks of organizational accidents.)

Når nestenulykker og tilløp til alvorlige hendelser eller i verste fall katastrofer skjer fører det ofte til ”lokale reparasjoner”. Det vil si noen tiltak som vises godt, men som har begrenset eller ingen effekt i forhold til sikkerheten i systemet totalt. (Om jeg ikke tar feil så ble Bloksen behørlig merket etter Sleipner ulykken. Det hindrer sånn sett at noen kjører på Bloksen igjen, men etter Sleipner så tror jeg hele det maritime miljøet i Norge er 100% klar over hvor Bloksen ligger om den ikke hadde vært merket i det hele tatt. Spørsmålet er hvor mange ”Bloksen” det ligger rundt omkring i Norske farvann som kan være en like stor trussel?) Hva blir gjort med disse?

Om vi ser på den såkalte Swiss Cheese modellen til James Reason (fig. 2.) så er den ganske illustrerende i forhold til hvordan hele organisasjonen har del i sikkerheten. De forskjellige avdelingene har alle et ansvar og representerer filtre for å hindre en katastrofe å trenge gjennom, men perfekte filter finnes ikke så de har huller. Spørsmålet er hvor stor disse hullene er. Dersom treningsavdelingen mangler resurser for å gjennomføre god trening, er underbemannet eller mangler kompetanse betyr det at det er store huller i dette filteret. Hvis det er flere avdelinger i organisasjonen som har tilsvarende svakheter er det bare et tidsspørsmål før katastrofen er et faktum.

Om alt går som ”normalt” betyr det at det er lite å se til, men det er ikke herved sagt at det ikke er noe som skjer. Skipsfart er dynamisk og i konstant forandring som betyr at man ikke kan ta seg av et sikkerhetsproblem, lagre resultatet og legge det bort for så å gå til neste problem. Gamle oppskrifter løser sjelden nye problem. Man må hele tiden være på utkikk etter nye element som kan bidra til å holde sikkerhetsmarginene intakt.

Prosedyrer, regler, rapporteringsrutiner, myndighetskrav, sertifisering osv er til for at vi skal være best mulig rustet til å gjøre en god jobb, men vi må ikke glemme at vi som mennesker har noen begrensninger. Ikke nok med at vi er satt til å fungere i store kompliserte system, men det ligger også et press fra eierne om effektivitet og lønnsomhet.

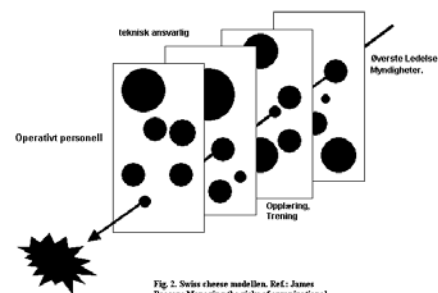


Fig. 2. Swiss cheese modellen. (Ref: James Reason: Managing the risks of organizational accidents.)

Er de som krever resultat på bunlinjen like opptatt av sikkerhet som av lønnsomhet? Er det mulig å vite hvor mye press en person tåler før han/hun ikke fungerer lenger? Hvor går grensen mellom god og dårlig sikkerhet?

Den viktigste resursen i et hvilket som helst risikoutsatt system er mennesket, men om man ikke satser på denne ressursen kan den fort bli den største trusselen.

Tor H. Krokstad
HUCON

Skal Arbeidsmiljøloven bare gjelde dem som arbeider på land?

I nedenstående brev vi har mottatt fra en småbarnsmor, ser vi nok et eksempel på diskriminering av sjøfolk. FFFS har gjentatte ganger satt søkelyset på forskjellsbehandlingen av landansatte og sjøfolk. Nå må snart myndighetene våkne og gjøre noe med saken.

Nå når EU uttrykkelig har hevdet at det skal satses på skipsfart fremover (Økonomisk rapport 07.06.06), må Norge gjøre det samme. EU har for lenge siden implementert alle Arbeidsmiljølovens forskrifter, lover og regler til sine sjøansatte. Norge slo seg på brystet i 1977 da vi som verdens første land innførte loven, men vi glemte som så mange ganger både før og etter, sjøfolkene. Nå må noe bli gjort, innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs.

Arbeids-og Inkluderings Dep .
Einar Gerhardsenspl. 3
Pb 8019 Dep.
0030 Oslo

Jeg har valgt å skrive til dere da jeg mener jeg ikke får godt nok svar på min henvendelse hos andre offentlige etater.

Saken gjelder foreldrenes rett til fravær fra jobb ved barns sykdom. Jeg har valgt å bruke min egen situasjon som eksempel, men mener den er svært relevant for mange i lignende situasjoner.

Jeg jobber 100% i turnus, og min mann jobber offshore i 4-4 system. Når mine rettmessige 10 dager er oppbrukt, blir jeg enten sykemeldt, men uten rett til lønn, eller trekt i lønn til svarende fraværsdager, noe som selvsagt blir en ekstra økonomisk belastning. Alt dette fordi min mann ikke har rett til fri fordi han jobber på sjøen. Dette på tross av at det står i lovteksten "arbeidstakere som har ansvar for barn under 10 år har rett til fravær i inntil 10 dager". Det står ikke skrevet at sjømenn er utelatt fra denne regelen, men det står heller ikke at rederiene må ta hensyn til dette. At rederiene ikke har mulighet til å sende hjem ett av mannskapet for å ta seg av et sykt barn har jeg til dels forståelse for, men jeg stiller meg uforstående til at fars dager ikke blir

overført til mor. Jeg kan ikke karakteriseres som aleneforsørger, men jeg har hovedansvaret og aleneomsorgen for barnet halve året når faren er på sjøen. At barn fra tid til annet blir sykt er naturlig, men når mine 10 dager er oppbrukt blir jeg økonomisk skadelidende noe jeg synes er svært urimelig tatt i betraktning at vi kun har tilgang til halvparten av et gode vi faktisk har krav på.

Det står også nevnt følgende i lovteksten "I enkelte tilfeller kan den ene av foreldrene få rett til 20 stønadsdager selv om vedkommende ikke kan sies å være alene om omsorgen. Det gjelder hvis den andre av foreldrene langvarig er avskåret fra tilsynet med barnet på grunn av egen funksjonshemming, innleggelse i helseinstitusjon eller tilsvarende forhold. I slike situasjoner foreligger det ikke noe brudd i forholdet mellom foreldrene. De har fortsatt felles omsorg for barnet. Det skal være i helt spesielle tilfeller at den ene av foreldrene får rett til 20 stønadsdager. Med tilsvarende forhold tenkes det for eksempel på når den andre av foreldrene avtjener verneplikt eller er innsatt i fengsel.

Man kan verken sette en diagnose eller kriminalisere det å være sjømann, men en kan stille spørsmål men hvordan loven blir brukt. Det kommer frem i

Endelig er vi to på kontoret

Fra 01.06.06 er Harald Prytz ansatt på kontoret, han har i første omgang søkt om og fått, innvilget seks mnd permisjon fra jobben som overstyrmann i Simon Møkster shipping, i Stavanger. Takk for velvillighet.

Grunnen til ansettelsen er sterkt økende medlemstall og derfor økt arbeidsmengde. Det var helt uforsvarlig å fortsette med bare en mann, det gikk utover arbeidet, og vi ble liggende etter med saker, og annet arbeid. Nå kan vi igjen besøke dere der hvor dere er, nemlig om bord. Flere skipsbesøk og kontakt, vet vi dere har savnet. Dette og mye annet kan vi nå få gjort noe med.

lovteksten, se § 9-6 3.ledd at mor ikke anses som å ha omsorgen alene, men likevel har man ingen problemer med å frata far retten til sine omsorgsdager. Dette synes jeg er ganske selvmotsigende.

I olje og sjøfartsnasjonen Norge, med det satsningsområdet det er, og med tanke på den enorme arbeidsstokken det representerer synes jeg det er merkelig at det er tatt så lite hensyn til deres rettigheter, spesielt på dette området.

Jeg har blitt kraftig avvist av de etatene jeg har henvendt meg til, og blitt avfeid med at slik er det bare, og at det er mitt problem. Dette synes jeg blir litt for enkelt, og vil svært gjerne ha en skikkelig forklaring på hvorfor det er slik, og hvorfor det ikke har blitt gjort noe med.

Jeg henvender meg derfor til dere i håp om å bli tatt alvorlig, og at jeg kan få et skikkelig svar på denne høyst aktuelle problemstillingen.

*Med vennlig hilsen
Iren Aune*

Er "Loss of License" forbundsavgjøengig?

Det har kommet oss for øret at de som er smarte nok til å bytte forbund til FFFS, vil miste retten til "Loss of License" om ulykken skulle være ute. **DET ER BARE TULL.**

Alle seilende som mister legeattesten har rett til "Loss of License", om forutsetningene ellers er på plass. Man skal altså ikke høre på alt som blir fortalt.

Vi har også hørt at nå har andre forbund innført angrefrist for de som har meldt overgang til FFFS. Personlig mener vi at det kanskje hadde vært bedre om de innførte en prøveordning for et medlemskap. Da kunne medlemmene fått en mulighet til å se hva de andre egentlig står for. Om de ikke likte seg i de angjeldende forbund, kunne de fått kontingentpengene sine tilbake.

Det er fortsatt mange som tror at de har mange flere fordeler av medlemskapet sitt i andre forbund. Det er mildt sagt en overdrivelse. I FFFS har vi alle de fordelene som trengs. Vi har en ledelse som

tar medlemmene på alvor, egne advokater som tar over der vi ikke når frem og sist men ikke minst; medlemskontingenten vår er ca. halvparten av det man må betale i Norsk Sjømannsforbund. For de pengene man sparer på dette kan man kjøpe seg gullkantede forsikringer.

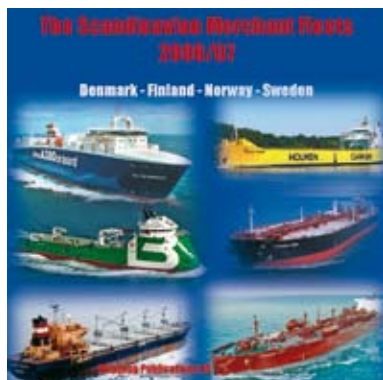
Når det gjelder utenlandske sjøfolk på norske skip, har de lenge trodd at de har de samme fordeler som sine norske kolleger, men det er ikke riktig. De betaler forsikringspremie fordi den ligger i kontingenten, men får ingenting erstattet om ulykken skulle skje hjemme hos dem.

Illustrert Norsk Skipsliste Del 1 2006/07 Handelsflåten

Den største og mest detaljerte oversikten over rederier og skip i den norske handelsflåten.

780 sider - 2300 skip

eid eller under management til norske selskap.
Offshore - Bulk - Tank - Slepebåter - Coasters
Passasjerskip i utenriksfart



CD-rom The Scandinavian Merchant Fleets

En detaljert oversikt over 4800 skip eid eller operert av Skandinaviske rederier. Flere søke- og rapportmuligheter.

www.skipslistene.no

Illustrert Norsk Skipsliste på Internett
Regelmessige oppdateringer. Rettelser til bøkene.
Tilgang til skipslistene ved abonnement på SP ShipBase.

Krohn Johansen Forlag AS

P.O.Box 43 sentrum, 3251 Larvik
Tlf +47 331 81180 Fax +47 331 83676 E-mail. info@shipping-publ.no

Ebon Ship Management AS
Sjessentfer, 1440 DRØBAK
P.O. BOX 89, 1441 DRØBAK
Tlf/Fax: 64 93 21 00
Enterpr. no.: 984944128

Technical Mgmt. GROSS MIDWT BUILT
NAME 4070 6433 77
Skagica

EBS Management AB
Hamngatan 23 B
SE: 471 32 SKARVHAMN, Sweden
Tlf/Fax: +46 304 600 240/+46 304 67
Mob. phone: 70 53 66 907
E-mail: info@ebsmanagement.se
Internet: www.ebsmanagement.se

Manager GROSS MDW
NAME 4070 64
Skagica

Eide Marine Service
Reysanes,
5457 HOYLANDSBYGD
Tlf/Fax: 53 48 35 00/53 /
E-mail: post@eide-gru
Internet: www.eide-gru
Enterpr. no.: 9667056

Managing owner GP
NAME
Eide Lirt
Eide Fighter
Eide Fox
Eide LRT 2
Eide Max
Eide Rex
Eide Transport
Eide Traveler

Eide SJ
Stangnes
P.O. Box
Tlf/Fax:
E-mail:

Merkur Chemical tank
MC: Saltus Shipping AS
OW: Star Tankers Ltd
1975 Szczecinska Nowa Stocznia S.A.
DNV
GT 17561 NT 10152 Mdw 27952
Loa 170.53 Br 25.30 Dr 11.08
17400 Bhp Sulzer 6RND90
17 kn 63 l/day
Liq 34637 m³
Tank 16 ca 20395.1 m³, 2 x 11 wiTa
13620.6 m³
Tank DKA 740.4 m³ + 2 slpTa 49 m³
Tank 9 cells + dTa stainless steel
Pump 38 10650 m³/hr
Pump 38x 275 m³/hr, 2x 70 m³/hr
Ex. BOW Merkur (S) Bow Fortney (98)
Mob: 908 73 648 Satcom Mm: 761964940
LAH2 7384792 NIS Haugesund

Michelle Bulk/Selfdischarge
MC: Hagland Shipping AS
OW: Michelle KS
1975 Svendborg Skibsværft A/S (147)
DNV
GT 3123 NT 1390 Mdw 4240
Loa 94.40 Br 15.42 Dr 6.01
3084 Bhp Wärtsilä Nohab 12V25F (91)
12.5 kn 8.5 m/d DO
0.5 mld in port
G/S 498 m³/498 m³ Ci Dpt 8.72 m
Air change 10 p/hr
Gramit
Hatch 53.75 x 11.2 folding singlepull
Excavator Caterpillar 245 Grab 1x 3 m³
Bow thr 500 Hp Ulstein
Ex. Amute (S)
E-mail: michelle.hagland@vesselhub.com
Mob: 908 55 711 974 85 711 fax
91492 Valetta

Midnatsol Gen cargo/Passenger
MC: Hurlington Group ASA
2003 Fosien Merk, Verksteder AS (73)
HLDK 0
DNV
GT 19151 NT 6353 Mdw 1669
Loa 135.75 Br 21.50 Dr 4.90
2 x 5552 Bhp Wärtsilä NSD 9L32 (02)
19 kn max, service 15-17 kn 30 l/d
DK 1100.00
Cans 50 Passengers 1000
Cabins 308 674 berths Freezer Hold 400 m²
Hold 1078 m³ drycreez/reef cap
Cargo elev 5.1 - for cars (ps) TTS
Bow thr 2x 1200 kW Brunvoll FU-80-LTC-
250
Bow thr 1x 900 kW Brunvoll FU-63-LTC-1750
E-mail: midnatsol@hds.no Fax: 77 78 77 11
Tel: 77 78 77 11
LHD1 924728 Tromsø

Mikal WithContainer Gen cargo/Pallet carrier
MC: Ulvan Rederi A/S, Egli
OP: Ewos AS
2002 Vaagland Båtbyggeri A/S (130)
DNV
GT 1252 NT 538 Mdw 1389
Loa 56.38 Br 13.00 Dr 4.70
1528 Bhp Merk 8M20 (02)
12.5 kn 5280 l/day
B 2375 m³ DK 440 m² weatherdk.
TEU 59 (13)
Hatch 12.3 x 10.1
Crane 1x 40 t 8 m, 20 t 15 m
Crane 1x 10 t 9.5 m, 5 t 20 m
Cargo elev 2x 4.1, 20 m/min
Side door 3.5 x 1.82.8 m / 6.4 x 8.0 m (bb)
Bow thr 320 kW Brunvoll
E-mail: mikal.with@ulvan-rederi.no
Mob: 970 02 555991 25 277 fax
LLSK 9221308 Trondheim
Foto: Maritime Photo - Ottosen,Bjorn



Vakre, sjeldne og mystiske skyer på sommerhimmelen

Lysende nattskyer skyldes forurensninger i atmosfæren og etter kraftige vulkanutbrudd kan mange slike skyer sees. Fenomenet kan kun sees mellom 45 og 80 grader nord, i skumringslys og kun om sommeren. Første gang noen har beskrevet skyene var 8. juni 1885, to år etter det katastrofale og ekstremt kraftige vulkanutbruddet i Krakatauvulkanen i Indonesia.

Siden skyene først er observert i moderne

tid, og ekstremt kraftige vulkanutbrudd ikke har forekommet på mer enn 100 år, tyder mye på at skyene kan skyldes menneskeskapte forurensninger, men mekanismene er ikke forstått. Skyene skyldes trolig kondensasjoner på støvpartikler.

Norge er et ideelt land å studere disse fenomenene fra. Vi vil oppfordre folk til å kikke etter disse skyene midt på natten. Fordi Solen må stå 6-16 grader under

horisonten, kan fenomenet bare sees fra Sør-Norge nå i juli, men fra resten av landet når vi kommer ut i august.

Skyene kan ha veldig forskjellig utseende og de driver langsomt over himmelen. En kveld kan nesten hele himmelen være dekket av skyer med metallisk glans, neste kveld er det bare tynne filamenter. En tredje kveld kan det være få, men sterkt lysende skyer.



Lysende nattskyer sett fra Oslo natt til 13.07.2001. Foto: Arne Danielsen

Lysende nattskyer sett fra Oslo natt til 13.07.2001. Foto: Arne Danielsen

På denne tiden av året er det mulig å se merkelige, selvlysende skyer om natten fra våre breddegrader. Dette er skyer som lyser opp på en tusmørk himmel. De kan bare sees i godt vær og er svært ulike vanlige skyer. De kalles lysende nattskyer og befinner seg omkring 85 kilometer over bakken. De høyeste ordinære skyene er 10-12 kilometer over oss, men vinterstid hender det vi kanskje perlemorskyer. De ligger i omkring 25 kilometers høyde. Det er likevel lite i forhold til de magisk utseende lysende nattskyene. De ligger nærmest på grensen til verdensrommet.

Mens vanlige skyer blir mørke om natten, lyser de lysende nattskyene. Dette skyldes at de ligger så høyt at de belyses av solskinn!
Foto: Arne Danielsen

Et varsel om klimaendringer?

De siste årene har nattskyene forekommet stadig hyppigere og det virker som de blir større. Fenomenet blir også observert lenger syd, blant annet fra USA og nå sist fra Irland. En del forskere har begynt å lure på om dette kan ha sammenheng med klimaendringene som vi opplever.

En oppvarming av jordoverflaten på grunn av økt drivhuseffekt vil kjøle ned

de øvre lagene av atmosfæren. Årsaken er at drivhuseffekten holder varmen nede på Jorden slik at mindre av den lekker ut igjen.

De aktuelle luftlagene er allerede i utgangspunktet kalde, men dersom de blir enda kaldere, kan kondensasjoner lettere oppstå. Det diskuteres om støvpartiklene som is kan fryse på kommer fra verdensrommet og er kosmisk støv, eller om de kommer

fra bakken. Antagelig kommer støvet hovedsakelig fra rommet. Bare svært kraftige vulkanutbrudd kan klare å sende støv tilstrekkelig høyt. Fuktigheten må derimot komme fra bakken.

Selv om skyene kan være et faresignal om at vi tukler med jordkloden, er de meget vakre å se på.



Lysende nattskyer. Foto: Arne Danielsen



Leserbrev



Send oss dine tanker/meninger: info@fffs.no

Hei

Viser til deres hjemmeside, der det ble omtalt en person som følte seg mobbet på arbeidsplassen. Dette er et tema som egentlig er veldig viktig. Selv har jeg ikke blitt utsatt for direkte mobbing på arbeidsplassen, men har hatt tilfeller der andre har blitt det. Jeg har prøvd å gjøre det beste ut av enhver situasjon til sjøs, men det er til sine tider umulig. Hvis en kollenga (ikke nødvendigvis overordnet) mobber en annen kollega, så prøver en selvfølgelig å stoppe det. Men man får da bare dritt tilbake... "Det angår ikke deg..." "Gi faen..." og så videre...

Jeg har fagbrev som matros. Har vært to år som lærling på en stand-by båt i Nordsjøen, og tatt fagbrev. Har seilt i ett år nå som matros. Som lærling falt det seg naturlig å utføre såkalt "drittjobber", selv om det ikke sto i samsvar med opplæringsplanen. Men mine overordnede, samt dekkspersonell, fant det naturlig å beordre det til vedkommende som er lengst nede på rangstigen. Greit nok, men hvorfor?

Etter endt lærlingtid fikk jeg fagbrev, og matrosjobb. Og ikke minst matroslønn. Som lærling har en knapt nok til smør på skiva. Men på båten jeg var matros fikk vi en ny matroslærling. Siden jeg nettopp hadde gått igjennom prosessen med læretid og fagbrev, så falt det seg naturlig for meg å på en måte "ta meg litt av han". Det visste seg at stakkaren var homofil. Er der lover og regler for om de har lov å oppholde seg på skip og ikke? Imidlertid sluttet han. Han blei for mye mobbet. I dag har jeg også sluttet. Fordi jeg følte meg mobbet i ettertid. Fordi jeg tok meg av en soper...

Men grunnene er flere til at jeg sluttet. Det å kunne være borte hjemmefra i 4-8 uker, er vel ei påkjenning for de fleste til sine tider. Og humøret kan være svingende. Men det å gå rundt i 8 uker sammen med såkalte kollegaer og ikke vite hvilket humør de er i, er ikke holdbart. Greit nok at jeg var fersk i faget, og kanskje de øvrige hadde noen år mer på samvittigheten, men det å bli trykket ned i dritten, bli kalt ting jeg ikke visste fantes engang, blei for mye tilslutt. At noen gamle stabeiser som ikke har sett annet en dekksklank og malingspanner de siste 30 årene, at de skal lage livet surt for en fersk mann? Mange unnskylder seg med; "ja men man må da tåle litt på sjøen... hardbarkede sjøfolk..." osv... Hvor står det at man må være slik bare fordi man er på sjøen da? Å være 8 uker på en båt, sammen med gamle folk som har humørsvinginger, og temperament, samt en kjøkk, gammel båt, og slingring? Til alle dere som har kjempet dere igjennom to år med læretid, for så å kunne få jobbe på sjøen og drive med det dere hadde drømt om (slik som meg), kom dere til helvete på land, før dere blir miljøskadde, og overhode ikke får dere jobb på land...

Hei

Jeg har et forslag til FFFS. Hva med å sette fokus på sjøfolks arbeidstid/lønn? Lage en oversikt over de ulike tariffene. For eksempel ved 84 timers uke, jobber vi ca 420 timer mer pr. år enn folk på land, med 37,5 timers uke. All fritid er opparbeidet, ferie mangler, men feriepenger er inkludert i hyra. Kompensasjonen for dette må jo være sjømannsfradraget, som er betalt av staten? Pluss en del 40% overtid + kostpenger.

Står kompensasjonen i forhold til arbeidstid pr. år? Hva blir timelønna, og hvor på lønnsstigen havner vi (med kompensasjon)? Hva om vi sammenligner oss med folk som jobber på land, for eksempel en byggingsarbeider? Da blir vi vel noe akterutseilt lønnsmessig.

En slik oversikt hadde vært nyttig i disse lønnsoppgjørstider. Den hadde vært fin å slå i bordet med til rederen. Dessuten er det mange av oss som ikke er klar over hvor lavtlønna vi er. Her trengs det opplysning!

Har ellers inntrykk av sjømannsorganisasjonene er noe tafatte greier. I lomma på rederne, men FFFS er ikke kommet dit ennå. Dråpen er ellers et langt bedre blad enn hva konkurrentene har, spesielt var dette med Nord-sjødykkerne med mer, interessant.

Hilsen GMG

HMS, eller bare S?

Store ord... Vakre beskrivelser... Og selvfølgelig nystroket slips... Dette er MIN oppfatning av de fleste rederier.

Hvis man tar en titt på hjemmesiden til mange rederier, så finner man som vanlig et vindu med bilde, og stillingstittel av de fleste ansatte på kontoret/ene. Administrerende direktør, reder, reder, reder, mannskapssjef, mannskapskoordinator, befraktningsjef, (og til høydepunktet:) HMS-sjef, HMS-koordinator, HMS-sekretær, HMS-ditt, og HMS-datt. Med andre ord opp til flere stillinger på et rederikontor som KUN har med HMS å gjøre! -Gjerne bare med 10-12 båter i omløp. Hva slags arbeidsoppgaver har de egentlig??

Har noen år på samvittigheten til sjøs nå, og har ikke til dags dato sett noe fornuftig komme ut av noen av de HMS stillingene til lands. Men ombord og i sjø, er det de overordnede sine regler som gjelder, med besøk fra kontoret ombord er det noen regler, og med besøk fra oljeselskapene om bord er det 100 ganger strengere. Joda, rederiene kan slå med aktiv, og fullkommen HMS kultur, men har det noen funksjon??? -Jo, for å få større innflytelse med oljeselskapene. Greit nok det, men det er jo da mannskapet det går utover, for at de skal ha ryggen fri...

-Hva er HMS? jo, HELSE, MILJØ, SIKKERHET. Sikkerhetsfaktoren er høy offshore, og det må den være. Men om en Std.by matros rusler en tur bak på railene med en kaffekopp, i havblikk for å nyte solnedgangen på frivakt, så skulle det være unødvendig med en papirmølle og RUH'er o.l. på grunn av en manglende hjelm (når riggen ligger 1,5 N mil unna.. -sovende styrmenn som ikke gidder å lette på ræva og svinge balja oppi igjen).

Og hvorfor er det kun underordnede som er skyteskiven for RUH systemet? Er det teknisk fagskole, eller høyskoleutdanning som avgjør om du har rett på RUH og ikke? Som matros er du et lett bytte for en skrivehungrig overordnet, men jeg tror at med toårig videreutdanning, med fordypning i samfunnslære, og diktskriving, så hadde jeg vært feilfri på dekk.

Men nok om sikkerhetsdelen av HMS. Hva med H'en og M'en da? Helse? Rederiene driter i hvordan du har det. Så lenge helseattesten din ikke nærmer seg expiratedate, så er de strålende fornøyd. Helse og miljø kan kanskje synkroniseres. Helse får man av miljø, og miljø av helse. I tidligere innlegg til dømes mobbing? Undertrykking?? Kjefting og smelling?? Hvordan ender den PSYKISKE HELSEN opp hos vedkommende dette går utover?? Og er dette hva man kaller MILJØ? Hvor stiller rederiene seg til dette? Jo, hvis noe skjer, så håper jeg for all del at vedkommende brukte sikkerhetsutstyr, slik at det blir en forsikrings sak. Da kan rederiene rette på slipsene sine, og si: "Det var ikke vår feil...vi kjører på en streng HMS-kultur, og vedkommende tok ikke den til etterretning..."

Jetmund Runde

Takk til mannskapet på m/s Kronprins Harald

FFFS fikk invitasjon til en informasjonstur med m/s Kronprins Harald, fra Oslo til Kiel 31.05.06 til 02.06.06. I den anledning vil vi takke for en meget fin service og et vellykket opplegg.

Om andre også ønsker et tilsvarende info møte, er det bare å ta kontakt med oss.



Bildet er fra et av de mange møtene vi hadde ombord.

Mange gode krefter

Forleden leste jeg i Sandefjord Blad at lederen i Norsk Sjømannsforbund (NSF), Erik Bratvold, karakteriserer ett av sine medlemmer som ett "ondt menneske". Dette medlemmet har betalt sin medlemskontingent til Bratvold i mer enn 30 år.

Bakgrunnen skal være at medlemmet har krevd en revisjon og gransking av driftingen av klubben (TVU) i Color Line.

Jeg oppfatter et slikt krav som en søken etter sannhet. At et sannhetssøkende medlem i NSF blir beskrevet som "ond" av lederen får meg til å undre hvordan "de gode" medlemmene er?

Er det de som

- skaper frykt og uro på arbeidsplassen?
- setter alle demokratiske spilleregler til side i sin søken etter makt og penger?
- tror medlemskontingenten skal kunne brukes som en del av egen husholdning eller behov for det søte liv?
- hemmeligholder revisjonsrapporter, lyver om innholdet og sprer desinformasjon?
- gjennom årtier håner, svikter og svindler sine kollegaer og medlemmer?

Det er selvfølgelig ikke det sannhetssøkende medlemmet som er "ond". Det er sannheten som kan være ond.

NSF har en stor jobb med å luke ugress. Ugress må tas opp med roten. Da kan de gode krefter komme fram i lyset.

Jane Issa
Tidl. medlem og tillitsvalgt
i NSF

Kjøtt og flesk

At kjøtt- og fleskeprisene forandrer seg fra tid til annen, ja det vet alle, men at prisen på kjøtt og flesk på en oljearbeider skal være rundt dobbelt høy enn på en sjømann, det vet vel de færreste.

Her snakker vi om gruppelivsfor- sikring som tegnes av de ansattes arbeidsgivere.

En sjømann er ikke verd mer enn 3G om han er uheldig og dør. Mens de som jobber innenfor oljerelatert virksomhet er verd en mye bedre pris om de er like uheldig.

Snakker vi her om DISKRIMINERING ELLER...?

Hilsen en verdiløs Sjømann

Kokka Takker

Har vært ansatt på m/s Trine Charlotte i Moen og Stein Shipping i ett år og fire måneder, som kokekyndig. Var på hyrekontoret i Trondheim, sammen med reder/skipper Pål Ivar Moen og ble mønstret kokekyndig. Fikk ikke mønstret i kombinert stilling da jeg ikke hadde fartstid på dekk. Da jeg kom hjem på fritur 28.02.06 etter fire uker, fikk jeg brev om at jeg var oppsagt. Overraskelsen var stor, hadde ikke hørt noen ting om bord fra reder/skipper Moen. I oppsigelsen stod det at det var pga bemanningsoppgaven og at det skulle være kokekyndig/dekksmann.

Hvorfor ble jeg da mønstret som kokekyndig? Jeg nektet heller ikke å gå på å jobbe. Jeg tok da kontakt med Fellesforbundet For Sjøfolk. De satte i gang prosessen med erstatning for usaklig oppsigelse med en gang. Etter en del skriving, kom Moen og Stein Shipping med et tilbud som var meget lavt. FFFS godtok ikke det og sendte et nytt brev med samme krav, og hvis ikke kravet ble godtatt av rederiet gikk de til retten. Det gikk ca en ukes tid, så kom pengene på konto.

FFFS ved Harald Prytz har gjort en kjempejobb og jeg vil på det sterkeste anbefale sjøfolk å organisere seg der. Harald Prytz har vært hyggelig og grei, og en god støtte i den vanskelige tiden etter oppsigelsen.

Med vennlig hilsen
Marit Lysø Andreassen

Rettsløse tilstander for sjøfolk hvis rett blir satt med meddommere fra "Sjøkyndig utvalg"

I vår barnetro ligger overbevisningen om at rettferdighet skjer fyldest i norske rettsaler og en stolthet over rettstaten Norge. At vi blir dømt av "like menn". Av habile dommere og meddommere.

Slik er det ikke i dag for en menig sjømann når rett blir satt med meddommere fra "Særskilt utvalg av fagkyndige meddommere".

Her er ingen menige sjømenn representert. Har ikke sjømannsorganisasjonene som organiserer menig sjømann et eneste medlem som er like "klok" og rettferdig som for eksempel en bankansatt, en postmann og en fabrikkarbeider som er rikelig representert i arbeidslivskyndig utvalg?

Det er organisasjonene i arbeidslivet som kommer med sine kandidater til de enkelte kommuner.

Rederiforbundet og sjøoffiserene er i Oslo representert med ca 30 personer i dette meddomsutvalget. De har vært flinke til å sikre seg "like menn". De har vært så flinke at de faktisk har lykkes med å få satt tingsrett i Oslo og

forklart seg habile til tross for at den ene meddommeren seilte under falskt flagg. Denne kapteinen, Knut Berger, påsto seg å være tidligere tillitsvalgt i Sjømannsforbundet og mente seg habil til å dømme som representant for menig mannskap. Retten ble lur. Denne kapteinen har de siste 30 år vært medlem av Norsk Sjøoffisersforbund (tidl. Skipsførerforbundet) og mange av de i representantskapet. Knut Berger var arbeidsgivers mann, ikke arbeidstagers som retten må ha trodd.

Den andre meddommeren, Reidar Skotgård, er personalsjef i Fred.Olsens Red Band. En kollega og venn av motpartens partsrepresentant i denne saken; Mannskapssjef Per B. Andersen i Color Line.

Til alt overmål er Per Andersen selv med i utvalget. Det er også kaptein Reidar Jensen i Color Line som i denne saken hadde vært en aktiv part i en ulovlig og tariffstridig aksjon.

Arbeidstakeren tapte ikke bare saken, men ble knusende karakterisert og

sanksjonert økonomisk i dommen fra Oslo Tingsrett. Av inhabile meddommere.

Skaden ble delvis rettet opp ved et rettslig forlik ved Borgarting Lagrett 1,5 år senere. Fellesforbundet for Sjøfolk bør bestrebe seg på å få rettet på denne rettsløsheten ved å engasjere medlemmer landet over til slikt verv for å trygge rettsikkerheten for menige sjøfolk.

Medlem nr. 563

Kjære medlem 563

Det er kloke og betimelige tanker du bringer til togs, FFFS kan berolige med at vi allerede har tatt opp hansken. Vi har også foreslått til; Særskilt utvalg av fagkyndige meddommere i Oslo hvem vi mener bør representere menige sjømenn. Det er fritt frem for leserne å komme med gode forslag til det samme.

Forglemmelse eller sabotasje av fagforeningsarbeid?

Lørdag 24.03 reiste jeg til Kristiansand for å holde et informasjonsmøte om bord i Silvia Ana om FFFS. Det var de ansatte på Silvia Ana som hadde invitert til møtet. Jeg fikk vite at alt var klarert med skipsledelsen, alt var tilrettelagt og i orden.

Det var øvelse om bord da jeg kom, dette var jeg klar over, men etter øvelsen skulle alt være klart til møtet. Som avtalt ble jeg hentet på terminalen, og vi gikk om bord. På veien ble vi møtt av hele mannskapet, som var på vei den andre veien. De hadde da fått beskjed om å forlate skipet, fordi det skulle snus. Da vi kom frem til båten var det bare noen få av mannska-

pet igjen. Disse var veldig skuffet over kontrabeskjeden fra kapteinen. De hadde nemlig sett frem til møtet med oss.

Man kan undre seg over slik oppførsel fra skipsledelsen som gav beskjed om at de ansatte skulle forlate skipet. Først ga de nemlig tillatelse til informasjonsmøtet. Var det bevist sabotasje? I så tilfelle kan man undre seg over hvor ordren kom fra opprinnelig. Dersom det var en forglemmelse fra skipperens side, noe vi håper, mener vi i FFFS at han skylder en unnskyldning til de som tok initiativ til og arrangerte møtet. De hadde det nemlig ikke enkelt. Disse skal likevel vite at FFFS ikke skylder på dem, de hadde gjort det de kunne.

Det er imidlertid noe skipsledelsen på Silvia Ana og andre skipsledelser bør vite, nemlig at FFFS er like mye til for

dem som for resten av mannskapet. FFFS er til for hele besetningen, fra kaptein til lærling. Et forbund som er vidtfavnende er også et forbund som kan få politikerne til å forstå den store betydningen skipsfarten har. Skipsfarten er nemlig med på å sikre fremtiden ikke bare for skipsmannskapene, men for hele det maritime Norge. Vi har alt for lenge hatt en splitt-og-hersk-politikk innen skipsfart, på grunn av uenighet mellom de forskjellige forbundene. Det er også avdekket at ikke alle forbund er det de gir seg ut for å være. Båndene mellom enkelte av forbundene og rederne er tettere enn det som er naturlig og profesjonelt. Slikt kalles samrøre og uærlighet.

Vi skal samarbeide med rederne for en bedre og tryggere fremtid, men vi skal være på hver vår side av bordet.



Skit i buksa og skyld det på meg

I dagen Næringsliv tirsdag 09.05.06, sier Sjømannsforbundets leder Erik Bratvold. "Grunnen til uroen i NSF er en svertekampanje igangsatt av FFFS".

Hadde vi hatt mye tid og tilsvarende lite moral, kunne det nok ha vært oss, men vår tid er for kostbar til å drive med nedrigheter.

Vi arbeider for at de som seiler på norsk-registrerte skip, nordmenn som utlendinger, skal ha sikkerhet i det de gjør.

Vi vil ikke som NSF ha NIS- registret inn i fjøresteinene. Vi vil ha netto-lønnsavtale for begge registre, NOR og NIS. Vi vil ha Arbeidsmiljøloven til sjøs. Vi skal ikke ha rot i regnskapene,

kontingentpengene skal brukes på medlemmene våre slik at de får en mest mulig rettferdig behandling. Vi driver ikke med desinformasjon for å holde på våre medlemmer. Det eneste vi har å tilby, er at vi gjør det medlemmene vil vi skal gjøre. Videre arbeider vi for at alle seilende skal stå i ett forbund. Skulder ved skulder skal vi klare å bevare norsk skipsfart, med rederne på den ene siden av bordet og FFFS på den andre. Med andre ord, klare skillelinjer. For FFFS er demokrati hjørnesteinen i forbundet.

Vi arbeider også for at skipsfartsnæringen skal ha minst like gode rammevilkår som resten av Europa.

Alt dette og mye mer gjør at vi ikke har tid til, eller ønske om å drive noen kampanje mot NSF, det gjør de best selv.

Om Bratvold hadde tatt seg bryet med å kontakte oss ville han visst bedre enn å

komme med grunnløse beskyldninger. I stedet for å arbeide aktivt for å ordne opp i eget hus, beskylder han FFFS for uærlighet. Hadde han lest intervjuet med sin egen nestleder Rigmund Storøy i sitt eget blad Loggen, ville han sett at NSF har neglisjert sin egne medlemmer de siste 12-13 årene. Personlig vil vi si at det er mindre enn halve sannheten.

FFFS skal respektere de vi representerer, vi tar våre medlemmer på alvor.

I følge media har NSF mange problemer, iscenesatt av seg selv og ikke av FFFS, vi har som sagt mer enn nok med oss selv og våre mange medlemmer.

Leif R. Vervik



Ill foto: FFFS

Nettolønnens velsignelse

I tre år har vi hatt nettolønnsordning for deler av skipsfarten, og tendensen er klar. Det går en vei for dem som har fått nettolønn, nemlig oppover.

Vi som arbeidet for å få nettolønnsordning for sjøfolk, fikk rett. Nettolønnen sikrer ikke bare sjøfolkenes arbeidsplasser, men styrker også distriktene. Vi leser nesten daglig om at næringen kontraherer nye skip og rigger.

Rekrutteringen er faktisk ”problemet” i dag, rederiene sliter med å få nok folk til skipene sine. Dette er et ”problem” vi ikke har hatt siden 60-tallet. Løsningen ble den gangen som nå, utenlandsk arbeidskraft. Heldigvis er det mange dyktige sjøfolk vi kan hente fra det store utland.

På 60-, 70- og til dels 80 tallet, hadde utenlandske sjøfolk norske tariffen, men så ble NIS-registeret opprettet ved hjelp av de norske sjømannsorganisasjonene. En bivirkning av opprettelsen av NIS-registeret var at vi i praksis fikk innført nordmenn som førsteklasses sjømenn, og utlendinger som annenklassens sjøfolk. Dette er en uholdbar situasjon for alle sjøfolk, uavhengig av nasjonalitet. Løsningen på dette problemet er å innføre nettolønnsordning også i NIS-registeret, på fiskebåter, innenlandsferger og hurtigruter. Det har seg nemlig slik at skal man ha rett til nettolønn, må man være registret med norsk adresse.

I NIS-registeret er det mer enn 45 000 utlendinger, og mange av disse kan på sikt bli erstattet av nordmenn, om nettolønnsordningen blir utvidet. Det vil føre til ytterligere styrkning av distriktene, flere sjøfolk får arbeid, sjømannsskolene styrkes og hele det maritime miljøet vokser.

Av norsk industri er skipsfarten en av de største med hensyn til innhenting av utenlandsk kapital. Innføring av nettolønnsordning på alle skip vil selvfølgelig koste mye penger, men vi vil hente mye mer tilbake i utenlandsk kapital. Om vi klarer å besette de mer enn 45 000 stillingene utlendingene har i dag med nordmenn, vil det koste rundt 50 milliarder kroner. Mye penger, men småpenger i forhold til hva de vil seile inn i utenlandsk kapital, nemlig bort i mot 100 milliarder kroner.

Nettolønnsordninger er førsteklasses oppskrift på god industri og god distriktspolitikk

Løsningen er altså å gi norsk skipsfart de samme betingelser som resten av Europa har i dag.



Atles kommentarer



Maritime muligheter

Dagens Næringsliv 30. mars har Jon Lund en kronikk om ovenstående tema og for det aller meste er jeg enig i hans vurderinger. Vi gir avkall på enorme økonomiske muligheter ved ikke å gi skipsfartsnæringen samme, eller bedre betingelser enn våre konkurrenter. Han henviser i så måte til skipsfartsmeldingen som kom i 2004. For dem som er interessert er alle tall på verdiskapning i skipsfarten offisielle, så det skulle ikke være så vanskelig å sette seg inn i saken. Derfor skal ikke jeg trette leserne med tørre fakta om dette, men jeg vil trekke fram en del tanker som ikke så ofte kommer fram i denne sammenheng, og som Lund heller ikke nevner, nemlig verdien av norsk besetning på våre skip.

Det blir alltid bedt om bedre rederiskat-
tebetingelser, og det er riktig at dette må
til. Men hva er rederiene villige til å gi
tilbake til samfunnet for dette? Etter min
mening må lavere skatt være betaling
for en vare. Denne varen heter norsk
besetning. Uten norsk besetning på
skipene forstår jeg ikke hva som ellers
er verdien av å opprettholde skipsfart
i Norge. De kronene som betales inn i
skatt og avgifter fra rederier som uteluk-
kende benytter utenlandsk besetning kan
umulig være det helt store. Jeg vet ikke
dette, men når det er noe jeg ikke forstår,
bruker jeg å spørre en eller annen som
kan forklare meg det. Herved så spør
jeg: Hva er den store verdien (for Norge)
av å ha en skipsfartsnæring som ikke
bruker norsk besetning?

Jeg er klar over skipsbyggingsindustrien,
og alle utstyrsleverandørene av stort og
smått i denne sammenheng, men det er
et ufremkelig faktum at valutainntek-
tene til Norge ved å ha norske utenriks
sjøfolk er formidabel, og dette er også
med på at bosetningen langs kysten

blir opprettholdt. Vi tjener vår inntekt i
utenlandsk valuta, tar det hjem, be-
taler skatt av det, bruker pengene våre
i landet, hvor vi betaler avgifter på alt
vi kjøper, stifter familier, opprettholder
skoler og alt annet som er av betydning
for en bosetning i distriktene. Hvis dette
har liten eller ingen betydning, må noen
forklare meg sammenhengen. Hvis dette
blir borte, vil jeg påstå at verdien av å
opprettholde hovedkontorer og eierskap
i Norge vil være betydelig redusert, og
kanskje nesten eliminert.

*“Hva er den store ver-
dien (for Norge) av å
ha en skipsfartsnæring
som ikke bruker norsk
besetning?”*

Ingen må misforstå meg derhen at
jeg er sosialist, og er misunnelig på
rederne som tjener penger. Dette mener
jeg er helt på sin plass, for de utsetter
seg ofte for store risikoer økonomisk,
og er noen «tøffinger» å tørre å satse
der vi andre ville ha bakket ut, så at de
tjener gode penger er helt på sin plass,
men som sagt; hvis de skal forvente å
få økonomiske fordeler fra fellesskapet,
må de yte noe tilbake, og det er etter min
mening at de må bruke norsk besetning
på sine skip.
Derfor mener jeg at opprettelsen av NIS
var en gedigen feilsatsing, og når nå
skipsfartsmeldingen åpner for utvidelse
av NIS's virkeområde til vår kontinental-
sokkel og på kysten, er vi på ville veier.
Dette vil føre til ytterligere sanering av
norsk sjømannsstand (såfremt vi ikke får
gjennomført såkalt «alminneliggjøring
av tariffavtaler»). Alle andre fordeler

ved NIS burde kunne bakes inn i NOR
– flagget, slik at vi ikke hadde mer enn
ett flagg å forholde oss til. Hvis disse
fordelene var gode nok, ville kanskje
utenlandske rederier også velge å regis-
trere seg i NOR.

Det er våre egne myndigheter som leg-
ger premissene for hvilke betingelser
som skal være tilstede ved registre-
ring under vårt flagg. På bakgrunn av
dette vil jeg si at våre myndigheter har
følgende å gjøre: Redusere rederibes-
katningen, fjerne den særnorske CO2
- avgiften, nettolønn for samtlige norske
sjøfolk, bedre tilskuddsordninger for
opplæringsstillinger, da snakker jeg
ikke bare om lærlingplasser, men også
offiserstillinger av lavere klasser enn
det Sjøfartsdirektoratet til enhver tid
forlanger, slike som 2. maskinister, 2.
styrmenn, elektrikere, etc. Dette er en
nødvendighet for å få opp igjen antallet
norske sjøfolk som kan ta over etter oss
når vi om få år går over i pensjonistenes
rekker.

Jeg tror at hvis rederiene ville være
villige til å tenke nytt, og i fellesskap
med oss sjømannsorganisasjonene jobbe
opp mot politikerne for disse tingene,
ville gevinsten bli god for alle parter.
Markedet ligger der, det er bare for oss
å forsyne oss, og vi har mulighetene til å
konkurrere oss til igjen å bli verdens le-
dende sjøfartsnasjon uten noen ved siden
eller over. Dette er en invitasjon fra oss i
FellesForbundet For Sjøfolk til Rederi-
forbundene om samarbeid opp mot våre
politikere, for de trenger tydeligvis en
del voksenopplæring når det gjelder
disse sakene her.

Atle Rusten
FFFS

Kostpenger på hjemreisedag **kontra** mat i h.h. til regning

Det har oppstått en diskusjon ombord angående om vi har rett på å få dekket mat etter regning på hjemreisedag, selv om dette er en fridag, og følgelig en kostpengedag.

I hele min tid i denne bransjen (Supply/offshore) har dette ikke vært et tema da alle så vidt meg bekjent har vært klar over at dette er en dag vi har kostpenger for, og følgelig ikke er berettiget til ekstra mat på regning.

Det hevdes at noen har vært i kontakt med de andre forbundene og at de har sagt at vi har rett på det, bl. a. fordi disse 92 kronene ikke dekker det vi måtte ha bruk for å kjøpe å spise underveis.

Vel, jeg skal ikke gjøre noe stort oppstyr av om vi har rett på det eller ikke, selv om det alltid har vært slik at vi ikke har hatt det, men jeg kan være enig i at det ikke er nok til å dekke en hel dags reise. Vi kunne selvsagt ha forhandlet vekk denne dagen i kostpengesammenheng, og sagt at denne dagen skulle vi utelukkende spise på rederiets bekostning.

Det har også vært spekulert på om vi ikke burde få forhandlet fram en ordning der både utreise og hjemreise skjedde på arbeidsdag.

Det kunne kanskje vært en ide, men da ville vi få en situasjon der vi ville vært rederiets "eiendom" helt til vi sto på trappa hjemme. Ville det være så kjekt?

Jeg tenker på at da kunne vi blitt snudd på hjemvei og bedt om å reise om bord igjen hvis en eller annen av de påtrophende, av en eller annen grunn, ikke møtte opp. Som vi har det nå er vi i hvert fall vår egen herre så snart vi går opp på kaia etter avløsning.

Jeg tror imidlertid at det riktigste ville være om vi fikk en ordning der vi spiste på regning, for deretter å trekke fra de 92 kronene vi har i kostpenger når vi presenterte regningen for rederiet. Da ville ikke

revisorene til rederiene ha noe å henge seg opp i.

Jeg legger her fram noen helt private tanker om problemstillingen, og jeg ville sette pris på noen tilbakemeldinger fra medlemmer og andre som måtte lese bladet. Spesielt vil jeg sette pris på om eventuelle redere/rederiansatte som leser dette ville komme med noen tanker rundt denne problemstillingen.

*Med vennlig hilsen
Atle Rusten*



FAV Gruppen AS

- **Eiendomsforvaltning**
 - **Industri**
 - **Handel**
 - **Shipping**

FAV Gruppen AS
Damsgårdsveien 57, postboks 2323
5824 Bergen
Tel.: 55 38 78 80 / Fax: 5538 78 81

favgruppen@fav.no
www.fav.no

www.fffs.no
info@fffs.no

Så sant som det er sagt?

Når Dråpen på side 32 i nr 1-2006 tar en løsrevet uttalelse fra Norsk Sjømannsforbunds medlemsblad Loggen nr 1-2006 – om at Norsk Sjømannsforbund nå skal ta medlemmene på alvor – til inntekt for at FFFS er et vesentlig mer effektivt fagforbund enn Norsk Sjømannsforbund, er ikke det noe som kan stå uimotsagt.

Norsk Sjømannsforbund har en periode velgt å prioritere politisk påvirkningsarbeid for å sikre at det faktisk fremdeles finnes arbeidsplasser for norske sjøfolk. Det er nettopp av hensyn til sjøfolk – seilende sjøfolk. At vi dermed i perioder ikke har maktet å prioritere høyt nok arbeidet som har vært eksklusivt for bare våre egne medlemmer, for å redde arbeidsplasser for alle, både medlemmer og ikke-medlemmer, er ikke noe vi skjønnes over.

Det er klart at når en setter ressurser inn på ett område får en mindre på andre. Nå som Sjømannsaksjonen 2005, der Norsk

Sjømannsforbunds tillitsvalgte – og ikke minst mange enkeltmedlemmer uten tillitsverv – deltok sammen med tillitsvalgte og medlemmer fra Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund, fikk uttelling på regjeringsskifte sist stortingsvalg, er mange saker vunnet.

Æren for dét kan vi uten å nøle tilskrive grasrotengasjementet hos menige forbundsmedlemmer. Uten deres innsats for å skape forståelse hos vanlige folk og i politiske miljø i sine hjemtrakter, ville våre formelle og uformelle møter med stortingspolitikere ikke gitt en slik uttelling. Det er de menige medlemmene våre som skal takkes og få æren. Det er de som er forbundet.

Vi har som resultat fått stabilitet for nettolønnsordningen framover. Vi kan arbeide konstruktivt framover, i stedet for bare forsvar for de alt for få ordninger som var der. Norsk Sjømannsforbund vil selvsagt også i framtiden arbeide videre med å sikre norske sjøfolk en arbeidsplass å leve av, men vi har nå også mer ro til å pleie medlemmene litt ekstra, og dermed gjøre medlemskapet mer verdt.

Jeg ser at Dråpen også i samme artikkel ramser opp noen mål for hva FFFS skal

sikre sine medlemmer, og ser at mye av de samme målene arbeider Norsk Sjømannsforbund med å sikre alle norske sjøfolk. Vi ønsker derfor lykke til, og ber om at FFFS konsentrerer seg om å fortelle om sine mål i Dråpen, så skal Norsk Sjømannsforbund gjerne fortelle til Dråpen hva vi står for, om vi blir spurt.

Til slutt en kommentar til lederartikkelen i Dråpen 1/2006's sammenblanding av begrepene kontingenter og tariffavgifter. Tariffavgift er betaling for at en blir dekket av en tariffavtale – i det omtalte tilfellet de tre Sjømannsorganisasjonene i Norge, det vil si Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund. Tariffavtalen forplikter også disse forbundene til å hjelpe de som er dekket, uavhengig av medlemskap i forbundene. Alle disse tre organisasjonene har ordninger der tariffavgiften blir godtgjort som medlemskontingent om sjøfolk dekket av avtalen søker medlemskap. Men sjøfolkene står fritt til å melde seg inn hvor de vil, uten at det går ut over forpliktelsene Sjømannsorganisasjonene i Norge har overfor dem som følge av tariffavgiften.

Morten Øen
Informasjonsansvarlig
Norsk Sjømannsforbund

Kommentarer til Morten Øen

Vi kunne selvfølgelig tatt med hele artikkelen som sto i Loggen, men det er hensiktsløst. Poenget var, som beskrevet i Dråpen NR. 1-2006 at medlemmene i NSF hadde blitt neglisjert over lang tid. Det nytter ikke å komme med unnskyldninger om at man har hatt så mye annet å gjøre i alle disse årene. Medlemmene er den viktigste arbeidsoppgaven for alle fagforbund. Når man vet at det er mer enn 45 fast ansatte i NSF kan vi begynne å lure på hva alle disse bedriver.

Til sammenligning kan vi fortelle at FFFS kontor er bemannet av en person fast, og to personer annenhver måned. I tillegg til å arbeide aktivt for medlemmene, har vi medlemsbladet Dråpen som skal ut. Sist men ikke minst arbeider vi aktivt med opplysning og informasjonsarbeid overfor politikere.

Den gjennomgående utilfredshet med den forrige regjeringen medførte at vi fikk den

sittende regjering. Vi er ikke enige i at det er et gode at LO nå har fått en egen plass i regjeringen. Hadde NSF, virkelig ønsket det hadde vi hatt skikkelige forhold for skipsfartsnæringen i Norge for lenge siden.

Vi kan være enige i at mange på "grasrotplan" gjør en god jobb for de seilende. Problemet oppstår først når de prøver å løfte sakene opp på et høyere plan. Da er plutselig mange, om ikke alle, dører stengte. Man kommer ikke frem med sakene.

La ikke nettolønnsordningen bli en sovepute. Det er ikke opprettet tilstrekkelig stabilitet ennå, i og med at det ikke er skikkelig gjennomført enda. Hva med nettolønn til alle seilende nordmenn, på hurtigruta, de som seiler under NIS-registeret, innenriks fergetrafikk og fiskerne? Vi vet det vil koste, men vi vil få mangedobbelt tilbake.

Videre vil vi takke for invitten til samarbeid. En forutsetning for samarbeid er at NSF sine

representanter ikke farer med usannheter når de er på skipsbesøk, og at de ikke forsøker å sverte FFFS

Og avslutningsvis bare noen ord om kontingent/tariffavgift. Øen skriver at sjøfolk som blir trukket for tariffavgift har krav på hjelp, forutsetningen er at de blir medlemmer først. De må altså melde seg inn i et av forbundene. Dette kalles frivillighet. Tariffavgiften blir omgjort til kontingent om de bare søker om medlemskap. Har det ikke gått opp for NSF at det slett ikke er alle som ønsker å være medlem der? De som har medlemskap i FFFS, vil i alle fall ikke.

Til slutt vil vi minne om at alle som ønsker å utale seg i Dråpen, er hjertelig velkomne til det.

info@fffs.no

FFFS er **mot** utenlandske sjøfolk?

Denne uhyrlige påstanden blir fremsatt av NSF sine representanter på flere av Color Lines ferger. De har med seg utklipp fra Dråpen, uten å forklare hva de aktuelle artiklene handler om.

FFFS mener at utlendinger er hjertelig velkomne på norske skip og at uten dem hadde vi rett og slett ikke klart oss, altså tvert imot NSF sine påstander. Dette har vi da også både sagt og skrevet ved tidligere anledninger.

De artiklene NSF presenterer som sannheten om FFFS, er skrevet på bakgrunn av den måten NSF har behandlet

sine egne medlemmer, både nordmenn og utlendinger. De har brukt medlemmenes egne kontingentpenger til å fjerne norske og utenlandske sjøfolk. Dette ved å være med på å innføre NIS-registeret i 1987.

Vi har ved flere anledninger skrevet at det er omtrent 45 000 utlendinger i NIS flåten. Dette er utlendinger som går på mye dårligere vilkår enn andre. De har lengre seilingsperioder, lavere hyre og så videre. Det er ikke slik FFFS ønsker at tingene skal være. Vi ønsker like vilkår både for nordmenn og utlendinger, og det har den norske stat midler til å innføre. Som nasjon brukte vi mye tid og penger på å fjerne Apartheid-styret i Sør Afrika, men å ordne opp i egne rekker har vi ikke råd til.

Det vi har sagt, og fremdeles hevder, er at vi må få nettolønnsordning i begge registre og legge forholdene til rette for norsk skipsfart. Det vil føre til rettferdighet både for utlendinger og for nordmenn. Det vil også føre til at vi får større søkning til det yrke vi sjøfolk er så stolte av å være en del av.

Vi vil med dette understreke at FFFS ikke betrakter utenlandsk arbeidskraft som forskjellig fra norsk. Vi mener at alle som er mønstret på norske skip skal behandles på samme respektfulle måte.



Helter til sjøs



*"Venus" og "Trym" i Nordsjøen
19. januar 1937. Oljemaleri av Frank H.
Mason. Gave til Bergens Sjøfartsmuseum
fra Det Bergenske Dampskibsselskab.*

Styremann Hans F. W. Holmboe fra Bergen hadde grunn til å være stolt. Selveste kong Oscar II gav han en kikkert med påskriften "Kjæk og adel Daad". I 1879 hadde Holmboe nemlig reddet åtte sjømenn som klamret seg fast til et løsrevet byssetak.

I Bergens Sjøfartsmuseums utstillinger finnes mange minner om heltedåder til sjøs. Foruten kongens kikkert, kan man se en sølvpokal fra USAs president. Den ble gitt til skipsføreren J. Chr. Kahrs om bord på dampskipet "Carl Konow" for redningen av besetningen på den amerikanske barken "Oasis" i 1887. Men i utstillingen finnes det også et maleri som gjør stort inntrykk på de besøkende. Det forteller om en dramatisk redningsaksjon i Nordsjøen.

Vinteren 1936-37 var uvanlig stormfull i Nordsjøen med mange forlis og over 300 omkomne. Flere skip tilhørende Det Bergenske Dampskibsselskap var med i redningsaksjoner. "Leda" berget mannskapet på "Karmt" av Haugesund,

men mest kjent er englandsbåten "Venus" berging av dampskipet "Trym" (bygget 1916). 18. januar 1937 la "Venus" ut fra Bergen med kurs mot Newcastle. Samme kveld fanget man opp SOS signaler fra Trym som drev omkring 60 mil vest av Utsira. "Trym" var lastet med kisk på vei fra Kirkenes til Middlesbrough og hadde brukket rorledningen.

Om bord på "Venus" tok kaptein Vilhelm Dreyer fort en beslutning om å endre kurs for å hjelpe skipet i havsnød. Selv om sjøen var svært stor og vinden målte 40 sekundmeter, klarte "Venus" å holde en fart på 16 knop mot "Trym". Nærmere midnatt fikk man øye på havaristen. Det ble gjort forsøk med å pumpe olje på sjøen for å redusere bøl-

gene, men mørket og snøtykke gjorde et redningsforsøk umulig. I tillegg økte nå vinden på i styrke. Morgenen 19. januar hadde "Venus" problem med å holde på posisjonen sin i forhold til "Trym" og kaptein Dreyer hadde også over hundre passasjerer å tenke på. I enighet med



Sølvpokal fra USAs president til skipsfører Kahrs.



Kikkerten var en gave fra kong Oscar II til styrmann Holmboe.

kaptein Torkildsen på "Trym" bestemte man derfor å trekke "Venus" bort fra havaristen.

Noen timer senere lød meldingen fra "Trym" at skipet var i ferd med å synke. En luke var nemlig brutt opp og man fryktet for at sjøen skulle fylle rommet. Dessuten var kis en last som gav dårlig stabilitet. "Venus" måtte da gjøre et nytt redningsforsøk og gikk tett opp mot "Trym". En livbåt med ni mann om bord ble satt på vannet og forsøkte å ta seg over til havaristen. Da livbåten var bare 30 meter fra "Trym", hoppet en av mannskapet om bord på havaristen, Perry



Gevær med line brukt under den dramatiske redningsaksjonen 19. januar 1937

Opsahl ut i den voldsomme sjøen med en line om livet. Man må huske på at det da var halvmørkt, snøstorm og opprørt hav, men likevel klarte han å svømme bort til livbåten. Seks mann ble deretter reddet. I morgentimene løyet været noe slik at "Venus" kunne sette baugen nær "Trym". Det var en posisjon som fort kunne ha endt i katastrofe for begge skipene. En line ble dernest skutt over til "Trym" og med den fulgte en flaggline og en trosse. En etter en ble resten av mannskapet, i alt tretten mann, halt om bord i "Venus". Da kunne man endelig sette kursen mot Newcastle.

Før "Venus" nådde havn var aksjonen viden kjent. Både radio og aviser dekket redningen. Daily Express skrev at redningen var "en av de store sjøbedrifter". Det var derfor en storslagen mottagelse som ventet i Newcastle og i Bergen da

skipet returnerte der den 25. januar. Da kunne kaptein Dreyer motta æren som kommandør av St. Olav av kong Haakon. Redningen ble til og med omtalt i frontalen. Lloyds i London laget en minneplate over redningen til opphenging om bord. Den henger nå på Bergens Sjøfartsmuseum. Foruten maleriet til den engelske kunstneren Frank H. Mason som viser den dramatiske redningen, kan man også se modell av "Venus" og dens skipssklokke på museet samt geværet som ble brukt til å skyte linen fra "Venus" over til "Trym" den 19. januar 1937.

*Bård Gram Økland,
Bergens Sjøfartsmuseum*

*Kilde
Erling Virkesdal: Venus og Trym. Et 50-års minne. Sjøfartshistorisk Årbok 1987.*



Modell av Venus (5407 brt.) på Bergens Sjøfartsmuseum. Skipet var bygget ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1931 og solgt i 1968 til Shipbreaking Industries Ltd. Faslane.



Blåskjellangrebet

Du komme sikkert ikkje te å tro dette. Og det e så vidt me tror det sjøl. For me visste ikkje at det va muligt. Men det e sant, dette her. Banna bein.

Me sko ha blåskjell te middag. Me lige det. Ellers hadde me ikkje hatt det. Me hadde kjøpt inn 2 kilo, og kånå mi stod på kjøkken og vaskte og skrubde de, mens eg satt i stuå og gjorde viktige ting. Lørdagskrissyssordet i Dagbladet.

Plutselig begynte kånå mi å le. Og det e nokså sjelden, så eg spurte ka så stod på. Jo, hu hadde funnet ud at någen av blåskjellå va litt åbne, men hvis hu dunkte de i kjøkkenbenken så blei de redde og lukte seg. Nettopp. Det va jo løye.

Blåskjellå låg i vasken, og itte hu hadde fått de reine og fine så kapte hu opp kvidløg, og freste opp pannå på komfyren. Så begynte hu å ta nevar med blåskjell, og hiva de i pannå. Det va då det skjedde. Eg hørte et hyl. Nokså saftigt hyl, kan me trygt sei. "Ka e det så e gale?" sa eg. "Et blåskjell har angrebet meg!" "Jada, heilt sikkert", sa eg, og prøvde å komma på ein italienske by på ni bokstavar.

Så begynte kånå mi å banna. Det e jysla sjelden hu banne, så dette va nokså interessant. Någen av uttrykkå hadde eg ikkje hørt siden puberteten, så eg ropte: "Du e gode!" "Kom og hjelp meg, din jevel!" svarte hu. Så då følte eg, som den omsorgsfodle ektemaen eg e, at eg måtte reisa meg fra sofaen og gå ud og kikka.

Igronnen va det jysla tøft. Og vondt. Et av blåskjellå, idet det sko fraktas fra vasken te pannå, hadde plutselig fått det for seg at "eg vil ikkje dampas, kokas og dø", og derfor beid det seg fast i nedersta leddet på venstre ringfing te kånå mi. Og det beid skikkelig ifra seg. Det va umuligt å benda laus, og kånå mi hopte rundt og grein og hylte og bande. Eg prøvde å lirka en kniv inn i blåskjellet, men det va umuligt, for blåskjellet hadde lukt seg 100% igjen, og inni her va ein del av fingen te kånå mi. Eg sprang itte et skrujern, for å benda opp blåskjellet. Ikkje kjangs. "Hammar", brølte kånå, "hammar!", og oppførte seg som om hu danste fugladansen på danskebåden. Så eg sprang itte hammaren, la neven te kånå mi, med blåskjellet, flatt på kjøkkenbenken, og knalde te. Då va det gjort, og blåskjellet slapp taget.

Eg e livredde krabbe og hummar, for eg vett at de kan bida skikkelig ifra seg. Men blåskjell? Kånå mi hiksta og grein, og satt ein halvttime med neven i isvatn og kikte i veggen, før hu tørkte tårene og begynte å le. Så inviterte me naboane, for å visa fram fingen te kånå mi, og spør om de ville smaga på blåskjellå.

Det blei ganske løye. Te slutt.

Per Inge



En avtale i strid med de grunnleggende menneskerettigheter?

Da NIS- registret ble startet 01.07.87, ble det samtidig inngått en avtale mellom de da eksisterende sjømannsforbund og Norsk rederiforbund. Avtalen innebar at alle seilende skulle høre hjemme hos ett av disse forbund og således betale en fast avgift.

Samtlige som mønstrer på i henhold til en NIS- kontrakt, må den dag i dag signere på denne avtalen og således betale en slik avgift. Dersom dette ikke gjøres, får de heller ikke jobb.

Dette er en avtale FFFS mener er ulovlig og umiddelbart ønsker fjernet. I denne forbindelse, har FFFS bedt undertegnede om å utdype mine synspunkter på den juridiske holdbarhet av en slik avtale.

I det følgende, skal jeg derfor gi noen kommentarer til nettopp dette.

En slik avtale, som pålegger enhver ansatt å betale en avgift for å i det hele tatt få arbeid om bord på et NIS- registrert skip, bærer etter min mening preg av å være en tvangsavgift. Det kan selvsagt diskuteres hvorvidt en slik ordning er avtalerettslig bindende.

Mer interessant, er imidlertid å påpeke at den avtalen som kom i stand for nærmere 20 år siden, mest sannsynlig strider mot de grunnleggende menneskerettigheter om foreningsfrihet og da i særdeleshet mot Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjonen art 11. Det er en selvsagt menneskerett å fritt kunne forene seg.

Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjonen's artikkel 11 lyder som følger i første punktum:

” Enhver har rett til å fritt delta i fredelige forsamlinger og til frihet til forening med andre, herunder rett til å slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser”.

Den Europeiske Menneskerettskonvensjonen har grunnlovs rang.

Det betyr at den står over norsk lov. I så måte er avtalen som i sin tid ble inngått mellom Norges rederiforbund og de da eksisterende sjømannsforbund, av en slik karakter at den etter min mening krenker de grunnleggende menneskerettigheter fordi den pålegger de ansatte og betale inn en avgift som strider mot den grunnleggende tanken om full fagforeningsfrihet.

Avtaler som kan være i strid med grunnleggende menneskerettigheter, bør selvsagt fjernes i et demokratisk samfunn.



Marius Reikerås

FFFS tar nå til orde for at avtalen straks opphører. Dersom dette ikke blir gjort, vurderer FFFS å gå til sak for å få avtalen fjernet ved et rettslig påbud.

At FFFS vurderer dette, kan ikke komme som en overraskelse på noen, tatt i betraktning at forbundet kjemper for den grunnleggende rettighet om full foreningsfrihet. Det er dette grunnleggende prinsipp som avtalen i utgangspunktet setter en sperre for.

Bergen 15.06.06
Marius Reikerås
Advokat

Til våre medlemmer i NIS registeret

Som dere kunne lese i Dråpen 01.06, har vi halvert kontingentsatsene til det halve for dere, grunnen er som dere vet den ulovlige og tvungne kontingenten/tariffavgiften dere har til de andre forbundene.

For at vi skal kunne vite hvem dere er må dere gi oss melding om hvilke skip dere er på, slik at vi kan justere trekket til dere.

Vi arbeider med å fjerne monopollet på fagforbundstilhørighet.

Kjære **anonyme** rådgiver

Tusen takk for opplysningene du så velvillig har hengt opp om bord på Color Lines båt/båter.

At du velger å være anonym, tar vi som et signal på at du er redd for å bli anklaget for noe, av noen. Er du medlem i FFFS, har du ingenting å frykte. Er du ikke det, synes vi det er litt merkelig at du ikke tør å stå frem med navn. Kan det være et utslag av feighet?

I FFFS har vi ingen problemer med stå for det vi mener, samtidig oppfordrer vi alle andre til å gjøre det samme. Om oppslaget er ment å skremme våre medlemmer til å gå tilbake til andre forbund, tror jeg dette oppslaget vil virke motsatt. FFFS står for ærlighet og frihet til å utale seg, vi har det høyt under taket og har derfor ikke behov for anonymitet.

Så til saken; den dagen FFFS ønsker forhandlingsrett med arbeidsgiver, vil vi forlange det.

I følge norsk lov har nemlig alle registrerte fagforbund rett på en slik avtale. I følge norsk lov om fagforingsvirksomhet heter det: *"Alle kan melde seg inn i den forening som er naturlig for den enkelte."* Med andre ord frihet til å velge. Så den dagen FFFS sitt landsmøtet bestemmer det, vil vi forlange avtalerett.

Har du tenkt på hvorfor mannskapet på M/S Baynard (nå Christian IV) ikke ville stå i et norsk forbund? Svaret er ganske enkelt den at de ikke hadde tiltro til de som skulle representere dem. Det samme er tilfelle i dag. Folk bytter ikke forbund med lett hjerte, det kan jeg selv skrive under på. Men de bytter dersom de føler seg forbigått og ikke blir tatt på alvor av forbundet sitt.

Vi i FFFS ser på medlemmene som enkeltindivider, derfor kommer folk til oss og velger å bli medlemmer. Her har de alle muligheter til å påvirke sin egen hverdag. Medlemmene vet at de har noen som bryr seg. De vet også at det ikke blir brukt trusler mot dem, derimot

blir de tatt med på råd. Har de noe å klage på vet de at vi lytter og gjør vårt ytterste for å komme dem i møte. De er inkludert i alle forbundets handlinger, har medbestemmelsesrett, de blir hørt og tatt alvorlig.

Dersom ITF, hvor NSF er medlem, ønsker å boikotte seilende kolleger fordi de ikke lenger vil danse etter deres pipe, sier mye mer om NSF sine medlemmer enn om FFFS sine medlemmer.

Dersom oppslaget ditt var ment som et godt råd til oss, takker vi. Om det var ment som en trussel, forteller det mer om deg som ikke tør å stå frem med navn, enn noen andre.

Jo flere som melder seg inn i FFFS jo mindre blir faren for boikott. Alle er hjertelig velkomne.

Leif R. Vervik



SEALIFT



Et sikkert og effektivt utstyr:

- For redning av personell fra sjø
- Gir sikre forhold for redningspersonell
- Høy effektivitet i dårlig vær, inntil Beaufort 8
- Høy effektivitet ved ising / kalde forhold
- Fangning av slepelinere, styrelinere
- Opptak av vrakgods

Brukes også ved :

- Støtte ved ROV - operasjoner
- Plattform for lette dykkeroperasjoner



engineering a.s

For mer info kontakt:

SMV engineering a.s
Postboks 100
5374 Steinsland
Tlf. 56 33 54 40
www.smv.no

Vinden brølte og gjorde det vanskelig å stokke skøyter og skistaver riktig, men jeg fortsatte bortetter prærien og lot meg fascinere av de atombombesopp-lignende skyene som vokste opp rundt meg.

Noen var under oppseiling og sugde til seg luft, mens andre var begynt å utlade lyn og torden og øste ubeskrivelige mengder regn og hagl ned over de vergeløse.

Hadde ingen steder å søke ly og lot meg suge inn i en tordenstorm som behandlet meg brutalt. Skøytene levde sitt eget liv nede i vannmassene så kun stavene gav framdrift. Følte meg liten, men likevel stor – som en mus i et løperhjul der jeg spente Vår Herres klode under meg og stilte klokken fram en time hver tredje uke ettersom jeg beveget meg over horisonten. Det er da man får følelsen av å være på langtur med rulleskøyter.



På 8 hjul over Amerika

Etter en halvtime spyttet uværet meg ut på andre siden og solen tittet fram en stakket stund før den gikk ned bak horisonten og satte punktum for dagens slit. Jeg var på eventyr – et amerikansk eventyr.

Ideen om å krysse det amerikanske kontinent på in-lines var alt annet enn en veloverveid godt modnet idè. Det hadde seg slik at jeg hvilte øynene på verdenskartet en kveld og ble slått av at USA's nordvestlige hjørne var en hvit flekk på min indre globus og slikt måtte gjøres noe med. "Det kan gå", tenkte jeg, "det bør være mulig å gå fra kyst til kyst på rulleskøyter".

To uker senere sto jeg ved Stillehavets kyst klar til innsats, og selv om kyststripen innover mot Seattle regnes som en av verdens flotteste veistreknings, kom likevel de sterkeste inntrykkene fra beina som absolutt ikke syntes at min idè var så strålende. Etter et par dager hadde høyre storetå skilt følelsesmessig lag

med resten av kroppen, og venstre vrist kom snart etter, mens lillefingerne holdt ut ennå en ukes tid før de ble nummen og endte som rudimentære organ – og likeglad var jeg for da slapp jeg å kjenne smerten.

Fjellandskap preger den vestlige del av USA, og en sommervei over det snøklede Mt. Rainiers blinket jeg ut som første fjellovergang fordi jeg mente det ville være et fantastisk stykke natur. Og det var sikkert det, men idet jeg begynte min to dagers klatreetappe åpnet samtidig himmelens sluser seg og gjorde asfalten våt og sleip så jeg gikk halvveis ut i damespagaten for hvert skøytetak. Først en halvtime før toppen lettet tåken sitt trolldomsslør og de forrevne breene gliste mot meg som om uværet bare hadde vært en dårlig spøk.

På toppen av fjellpasset belønnet jeg meg selv med en pose M & M's samtidig som jeg poserte foran kameraene til ferierende amerikanere som skrøt meg opp

i været så jeg svedde på en gylden sky en stakket stund mens jeg knapt kunne vente på å få meg videre – 30 kilometer unnabakke!

Jeg satte utfor og bremset ned når farten ble faretruende stor, men det var ikke mange nedbremsinger før jeg kjente lukten av svidd gummi, og før jeg fikk stoppet opp var bremsene borte – svidd vekk. Da hjalp det lite med reservebrems i sekken, så det fikk bære eller briste. Med hastigheter som langt oversteg mitt ferdighetsnivå, nervene i høygir, øynene intenst stirrende etter ujevnheter i veien, og beinmuskulaturen i krampeaktig spenning før jeg nedover med en stil som minnet om når 'Eddy the Eagle' nærmer seg hoppkanten.

Prøvde ut flere ulike nedstigningsstaktikker før jeg skulle over Rocky Mountains. Alt fra rett-ned-metoden hvor luftmotstanden begrenset farten, humpe-i-grøften-teknikken, og slalomteknikken som endte ut i periferien i



Ved starten i Neah Bay ved Stillehavets kyst var jeg ved godt mot - lykkelig uvitende om de neste måneders slit.

ustø galopp når gravitasjonen ble for sterk. Sistnevnte ble min favoritt. Det ble derfor en del skrubbssår og blåmerker, men likevel for bagateller å regne mot de problemer muskler og ledd gav meg.

Ingen er sterkere enn sitt svakeste ledd, og jeg husker godt påsken da jeg gikk på rulleskøyter gjennom Nederland og hvor vondt det hadde gjort i beina. Femte dagen hadde jeg tatt av meg skøytene for å spasere et stykke, men det følt som om føttene gikk i oppløsning da jeg tok dem ut og ramlet om på fortauet utenfor en motebutikk og vred meg i smerte helt til butikkeieren kom ut og spurte hvilke drugs jeg gikk på.

Virker som om jeg har en svak læringsskurve, for nå når jeg skulle gå tjuv ganger så langt ble jeg både overrasket og oppgitt da knærne begynte å krangle. De var konstant hardt belastet med å holde kropp og bagasje i vertikalen. Legger man til en god del fjellpass, samt grov asfalt som gjorde at vibrasjonene forplantet seg gjennom skjelettet helt opp til hodeskallen og gjorde synet uklart, da burde jeg ikke blitt tatt på senga.

Under solens hete halvannen uke etter start satte jeg meg ned i skyggen av noen busker og forbannet den skrøpelige beinbygningen og syntes synd på meg selv. Som jeg satt der stoppet en hyggelig kar og spurte om jeg trengte hjelp. Jeg fortalte at jeg var på vei til Atlanterhavet, men visste ikke om jeg ville klare det. "Du vil klare det", sa han, "for det står

skrevet 'WILLPOWER' over hele ansiktet ditt". Flott det, mente jeg, men det hjalp lite om ikke beina var med på leken. "Det vil ordne seg – vent og se", sa han og gav gass så steinene haglet rundt monstertrucken sin.

Og hjelp fikk jeg. I løpet av det neste døgnet gav en lege meg en eske aspirin og ba meg spise 12 hver dag, en gruppe langdistanseløpere som løp for fred på jord sa jeg måtte be og massere leddene ofte, mens en healer gav meg en uslepet safirstein som jeg skulle projisere visuelt ned i knærne når de verket. Jeg fulgte

alle ovenstående råd, og etter noen få dager var all ondsfsp forsvunnet. Hva som gjorde utslaget vet jeg ikke, men safirsteinen har jeg slipt om til et smykke.

Folk lo av meg da jeg dreide nordover mot Montana i stedet for å følge turistrutene rett gjennom landet. Det var ingenting å se der oppe, mente mange, og de har kanskje rett i det.

Jeg dro likevel opp dit for å slippe varmen lenger sør, men en hetebølge kom nordover og gav historiske temperaturer over hele Montana.

Husker spesielt godt dagen jeg skulle opp elvedalen fra Missoula River. Solen stekte fra en skyfri himmel mens bakken reflekterte varmen som en stekeplate og den dirrende luften laget interessante luftspeilinger over det golde landskapet. Klokkene var seks på kvelden og temperaturen viste 42°C. Hadde startet på turens lengste etappe – 11 mil til neste sted – og gikk ut sent på ettermiddagen for å skøyte hele natten når temperaturen var menneskelig.

Fortsetter i neste nummer...



En eplepai i striregn gav en bergenser følelsen av å være på hjemmebane.

Utdrag fra boken

Dykkerne: Ofret i Rikets Interesse

I en bok som nylig er utgitt er situasjonen til petroleumsdykkere beskrevet. Boken tar for seg baksiden av medaljen ved det norske oljeeventyret – norgeshistoriens største arbeidslivsskandale. Vi har vært så heldige og fått lov å trykke et utdrag der en av dykkernes historier beskrives. En nærmere presentasjon av boken finnes på www.dykkerboka.com.

Forfatter: Knut Ørjasæter, Cand. Polit.

Ekofisk, 21. september 1988

Jan-Erik Eriksen var 35 år og hadde arbeidet i Nordsjøen som dykker siden han var 20 år gammel. Han var meget erfaren med over 3000 døgn i vannet. Hans erfaring med bruk av såkalte excursionstabeller har kostet ham dyrt.

- Jeg arbeidet på 40 meters dyp på Ekofisk plattformen, sier Jan-Erik Eriksen. - Det var mye jobb å gjøre og dette var et metningsdykk. Da jeg var ferdig med det jeg skulle, meldte jeg fra til de på overflaten. Jeg fikk beskjed om at det også var en del jobb som måtte gjøres på 29 meters dyp. Dykkerledelsen beordret meg til å gå opp og gjøre dette arbeidet. Det hadde ikke vært snakk om at jeg skulle jobbe på 29 meter i forkant. Jeg spurte om det var forsvarlig, og fikk beskjed om at det var det. I vannet kunne jeg ikke protestere. Da ville det bli det siste dykket jeg hadde tatt for Stolt Nielsen Seaway - som jeg arbeidet for. Jeg gjorde som jeg fikk beskjed om. Dette ga helt fatale følger. Det ble det siste dykket jeg gjorde. Jeg fikk gassbobler som satt seg fast i hjernen min. I dag er jeg ufør og lever i et smertehelvete.

Jan-Erik Eriksen fikk lammelser i sentralnervesystemet. Gassboblene hadde satt seg fast i hjerne og ryggmarg. Dette har medført manglende syn på høyre side, hørselsproblemer, store balansevan-sker, konsentrasjonssvikt, lammelser til blære, erektil dysfunksjon, og koordineringsproblemer til armer og ben. Skadens omfang ble mer enn 85 % medisinsk invaliditet, og 100 % arbeidsuførhet.

Det verste er smertene, sier Eriksen.

- Jeg har store smerter i armer, nakke og hofteregionen. For å kunne leve uten alt for store smerter, reiser jeg hjemmefra i Leirfjord, og nærmere 40 mil inn til Bodø sykehus for smerte behandling. Sykehusturen, på til sammen nær 800 kilometer tur/retur, må han ta to eller tre ganger hver måned for å holde smertene i sjakk. Behandlingen betyr at jeg er satt ut av spill mellom 10 og 14 dager hver måned. Det må jeg ofre for å kunne leve et tilnærmet normalt liv resten av tiden, sier Eriksen. I US Navy-tabellene som den amerikanske marinen bruker for dykking i kritesituasjoner, skal det ikke forandres dykkerdybde oppover i det hele tatt. Det gjelder dersom en dykker metning, og holder til på 46 meters dyp eller grunnere.

Rapporteringsjuks

Arbeidsgiveren min, Stolt Nielsen Seaway, trikset med skaderapporten, sier Eriksen. - I rapporten dykkerselskapet utarbeidet står det at jeg arbeidet på 29 meter og dykket ned til 40 meter. Det var omvendt, noe som er helt avgjørende for at skaden oppsto. Denne formen for triksing med rapporter var vanlig i min tid i Nordsjøen. Ingen ble stilt til ansvar verken for skaden jeg pådro meg, eller for rapport-juksingen. Hvem som har utarbeidet og godkjent dykkertabellen de brukte, lurer jeg fortsatt på.

Hendelsen beskrevet ovenfor var andre gangen Eriksen ble skadet. Dessverre var det for godt den gangen. Også første



Jan-Erik Larsen. Foto: NRK

gangen han ble skadet, var det under dykking som hadde eksperimentell karakter. Dykket var likevel klassifisert som et "ordinært" operasjonelt dykk.

-Første gang var tidlig på 1980-tallet, mens jeg arbeidet på rørledningen Statpipe, sier Eriksen. - Dykkerselskapet jeg arbeidet for, Selmer Furuholmen, gjorde forsøk med ulike gassblandinger slik at vi som dykkere kunne få lengre effektiv arbeidstid. På meg prøvde de en spesiell Nitrox-blanding som pustegass. Kroppen min tålte ikke blandingen.

Eriksen fikk en rekke gassbobler i blodomløpet som satte seg fast forskjellige steder i kroppen.

-Jeg fikk skader som kan sammenliknes med små hjerneslag eller drypp. I nærmere ni måneder var jeg på sykehus på grunn av det som best kan karakteriseres som uregulerte eksperimenter på friske mennesker. Etter disse fatale forsøkene ble gassblandingen endret. Ingen ble derimot stilt til ansvar for skadene som oppsto. Han bet tennene sammen og gjorde en formidabel innsats for å trene seg opp igjen. Han klarte å komme seg tilbake på beina. Da var det igjen dykking til det ble full stopp i 1988.

Dessverre er ikke historien unntaket som bekrefter regelen. Vel 30 prosent av dykkerne har falt fra i ulykker og selvmord. De har fått forringet livskvalitet og sliter med dårlig oppfølging fra helse- og sosialvesenet.

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.

Medlemskontingent satser FFFS

Kaptein og maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, maskinist, tekniker, ingeniør, elektriker, assistent, reparator, båtsmann, pumpemann og stuert	kr. 265,-
Kokk, matros og motormenn	kr. 250,-
Lettmatros 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

Fortsettelse fra Dråpen nummer 2/06 - 3 artikkel

Scandinavian Star

TERJE BERG SVÅG



Her er Scandinavian Star på slep til Lysekil. Klokken er mellom 14.00-16.00. På dette tidspunktet oppstår en meget kraftig brann på D-dekket på styrbord side (oljebrannen). Foto: Ingvar Brynfors.

Vi var blitt fortalt av Oslo politiets hovedetterforsker, at en fra mannskapet (Sea Escape) hadde bekreftet ballongforsøk, som var blitt gjort ombord. Det gikk ut på at de hadde sperret noen brannrør åpne, mens andre var lukket i et spesielt mønster. Ved å starte bildekkventilasjonen samtidig, hadde de klart å få ballongene til å følge luftstrømmen gjennom båten. Dette ønsket vi å etterprøve og kontaktet Fjordline for å spørre om vi kunne "låne" Jupiter.

Etter kort tid fikk vi beskjed om at det gikk bra, og planlegging av testene våre kunne begynne. Jupiter var et av Scandinavian Star's søsterskip. De var begge bygget på samme verft i Frankrike. Scandinavian Star i 1971 og Jupiter i 1975. Selv om Jupiter er sikkerhetsmessig langt bedre, bl.a. med sprinkleranlegg i boligseksjonene, er de så identiske at vi ønsket å teste. Vi fikk med et profesjonelt team, bestående av de to fra SINTEF brannlaboratoriet, som

hadde oppdraget i 1990 for politiet og granskningsutvalget, to branningeniører fra Skansen Consulting i Bergen, en fra Aanderå Instruments med profesjonelt måleutstyr for å registrere og loggføre vindhastigheter inne i båten, og to fra NRK brennpunkt til å filme det hele. Vi fikk også med et stort antall fra besetningen på Jupiter inkl. Kaptein Sture.

Vi satte systematisk brannrørene i samme mønster, som de uheldigvis stod i ulykkesnatten. Vi lot ventilasjon-sanlegget gå som normalt. Ballongene falt ned på dørken, men de rikket seg ikke. Vindmålerne registrerte knapt noe bevegelse på luften. Først da vi startet bildekkventilasjonen begynte ting å skje. Det ulte i trappehusene, vindmålerne snurret i vei, og ballongene danset av gårde. Ballongene danset oppover trappene på styrbord side, fortsatte i tverrkorridoren i full fart mot babord side, for siden å forsvinne ned babord trappehus, 2 etg, ned og kom ut på bildekk som skutt ut av en kanon. Plakater på veggene ble blåst ned og forsvant av gårde sammen med ballongene. 2 etasjer over bildekket målte vi hele 7 m/sek i tverrkorridoren.

I skyvedøren, på bunnen av trappehuset, ut mot bildekket målte vi utrolig nok liten storm, ca. 21 m/sek. Alle som var til stede stod skrekkslagne tilbake og tenkte hvordan det ville sett ut om ballongene var byttet ut med flammer?

Jeg hadde også hovedetterforsker Øyvind Thorkildsen's ord i hodet. "Denne brannen raste helt ut av kontroll. Ikke en kjeft ombord i denne båten kunne vite hvordan denne brannen ville gå." Når en tenker hvordan luftstrømmer inn den åpne skyvedøren, i kombinasjon med flammer må ha fortonet seg, ser jeg for meg en gigantisk flammekaster. Det virket som planen videre var at bilen som stod nærmest døråpningen, skulle bli overtent. Så ville bilene, som dominobrikker, en etter en tatt fyr, bensintanker ville gått i stykker og et inferno i flammer ville herjet bildekket. Da skipet hadde slagside mot styrbord, ville evt. bensin også renne denne vei. På bildekket, styrbord akter, skrått fra den åpne skyvedøren, ble det i følge brannmester Brynfors funnet en åpen dør til hydraulikkrommet. Hver gang han gikk forbi tenkte han med skrekk å gru på hva som ville skjedd dersom brannen hadde kommet hit.



Legg merke til hvordan brannskaden slutter på bilens hjørne bak. Dette indikerer en voldsom hastighet på flammene som har truffet bilen. Foto: Olle Wennström.

Inne i rommet stod nemlig alle gassflasker lagret. Disse kunne han se gjennom den åpne døren fra bildekket. Flaskene stod lagret uten sikkerhetshefter på. De mangler også den nødvendige kjettingen rundt, for å hindre dem fra å velte.

Kjettingen var erstattet med tauverk. Dersom dette rommet var kommet i brann, og flaskene hadde ligget horisontalt på dørken i en voldsom hydraulikkoljebrann, ville flaskene kunne fungert som torpedoer. Da ville antagelig båten sunket, og tekniske undersøkelser, ville blitt svært vanskelig på ca. 100 m dyp. Det som hindret brannen å komme i gang på bildekket, var en stor varebil, som stod parkert foran skyvedøren hvor flammene kom ut. Bilen er totalskadet på venstre side. Heldigvis var det en dieselbil, den er ikke så lettantennelig.

I etasjen over, altså på øvre bildekk, i 300 seksjonen startet en ny brann neste formiddag. Her jobbet det svenske brannvesenet iherdig, for å få kontroll over brannen. De kom ut fra området som brannfakler, selv etter en kort innsats og varmen var så intens at glassene i maskene krakelerte. De forstod heller ikke hvordan det kunne brenne flere timer på samme sted.

A Koblingen som forbinder rørene må ha blitt fysisk løsnet.

B Røret har blitt bøyd vannrett ut fra sitt feste på skottet, i ca 30° vinkel.

C Det finnes ingen plausibel forklaring på hvorfor hydraulikk pumpene var satt i funksjon i det angjeldende tidsrom.

D Pumpene gikk kun dersom de ble fysisk startet. Dette krever kunnskap om hvor de skulle startes, samt adgang i form av nøkler til avlåste kontrollrom, der bryterpanel fantes.

E Det var for øvrig ikke tilstrekkelig å starte pumpene, men man måtte fysisk holde den aktuelle ventilen åpen for å oppnå trykk i det angjeldende rør.

F For at hydraulikkolje skal antennes, kreves temperaturer over 500° C.



Arnestedet for hydraulikkoljebrannen, samme korridor som det ødelagte h. oljerøret.
Foto: Olle Wennstrøm

G Korridoren i 300- seksjonen hvor lekkasjen oppstår, var utbrent allerede før kl. 04.00 brannnatten. Nevnte hydraulikkbrann startet først mellom 7-8 timer senere. På bakgrunn av uttalelser fra SINTEF var da temperaturen i det aktuelle området så lav, at hydraulikkoljen ikke ville antent uten starthjelp.

H Hydraulikkør var plassert slik at antente sengemadrasser etter SINTEF sin oppfattelse har vært brukt som

veike for å antenne hydraulikkoljen. Dette fremgår med all tydelighet ut fra de bildene som følger an NOU rapportens side 409-410

I Vi finner det også mistenkelig at noen, under brannen, har satt bildekkventilasjonen på fullt av sug.

Det er grunnen til at brannutviklingen har eskalert med eksplosjonsartet fart. Dette fører til at brannen sprer seg til flere dekk på få minutter, på begge sider



Legg merke til hydraulikkørret oppe til høyre. Foto: Olle Wennstrøm.

av skipet. Brannen gikk på denne måten både opp og ned trappeganger.

Ballongforsøk på søsterskipet m/s Jupiter, viser at brannen må ha vært planlagt i forkant av hendelsen. Dette fører også til at kapteinen blir satt sjakk matt i redningsarbeidet fra broen. Dette er utelukket som uheldige omstendigheter.

Sea Escape

Rederiet Sea Escape hadde en uke før brannen kjøpt skipet av Stena Cargo line for opplyst kjøpesum US \$.10,3 mill De forsikret den så for US \$. 24 mill Oppsiktsvekkende nok ble dette aldri

gjenstand for etterforskning. Øyvind Thorkildsen uttalte; at ingen mennesker er så kyniske, at dette er gjort med overlegg.

Vi har heller aldri trodd at noen ønsket at menneskeliv skulle gå tapt, men alt gikk nok ikke etter planen. Evakueringen skulle nok startet minst 10. min tidligere, da det lille brann tilløpet utenfor lugar 416 ble oppdaget.

Øyvind Thorkildsen (hovedetterforskeren) bekrefter altså at Sea Escape aldri var under etterforskning. Heller ingen av de ni fra mannskap som tilhørte Amerikanske Sea Escape ble sett på som aktuelle gjerningsmenn i følge han. Da er det oppsiktsvekkende hva Nikolai



Bjønnes påtaleansvarlig jurist på saken sier:

”Det var godt kjent for politiet allerede i 1990 at Sea Escape var reelle eiere av skipet. Det var også godt kjent at de kunne hatt økonomisk interesse av at skipet skulle havarere”.

Han bekrefter også at de visste at maskinsjefen, senere visedirektør i Sea Escape, mottok et større kontantbeløp i tiden etter brannen.

Etter vitneutsagn skulle dette dreie seg om kr. 800 000,-.

Politiet satte ikke dette i sammenheng med brannstiftelsen, men sier at de bare antok det dreide seg om ”noen svarte penger”.

Når en ser på sabotasjen mot brannfolkene, stenging av slukkevannet, brandrører blokkert åpne, en sentral brandør fjernet (fysisk borte), starting av bildekkventilasjonen under brannen, hydraulikkoljen som sprutet ut, ny brann når skipet ligger ved kai i Lysekil ca. 24 t. etter hovedbrannen.

Da brenner broen og offiserslugarene (disse var uskadd fram til da)

I tillegg til dette er det også en rekke andre indisier som tyder på at Nikolai Bjønnes tar hardt i, når han oppsummerer dette som uheldige omstendigheter, eller ”snodigheter”, som han velger å kalle det.

Det er fortsatt mye sorg, smerte og uvitenhet, etter alle de årene som har gått. Sitter du eller noen du kjenner på opplysninger, er vi glad for om du tar kontakt med oss.

Fortsetter i neste nummer.

Vi ønsker gjerne kommentarer og tilbakemeldinger fra lesere.

Min mailadresse er tebergsv@hotmail.com



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.

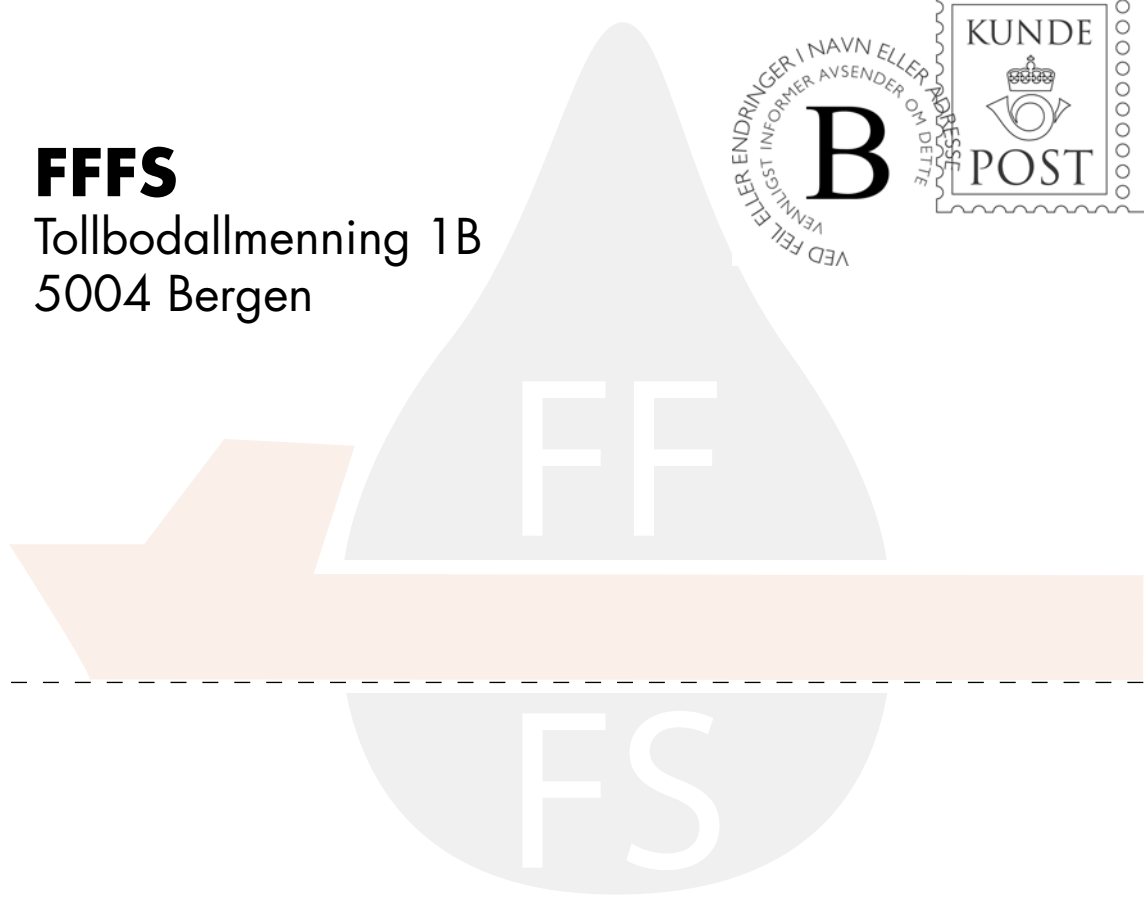
i Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen



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	16	17
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	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	163	164	165	166	167	168

VANNRETT

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Viktig for FFFS | 91. Nattmøbel |
| 18. Sted | 101. Sted |
| 30. Svimmel | 104. Hund |
| 32. Vulkan | 115. Stoff |
| 35. Flue | 118. Like |
| 47. Reiser | 120. Ordnet |
| 52. Tettningsmiddel | 127. Fiskeredskap |
| 56. Trygghet | 135. Spørreord nynorsk |
| 65. Jeg | 137. Råskap |
| 67. Reaksjon | 147. Tidligere EU |
| 75. Fuglen | 149. Tøy |
| 77. Skip | 152. Trygghet |
| 79. Drepe | 162. Snål |
| 84. Lander | 166. Område |
| 89. It-avis | |

LODDRETT

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| 1. Del av skip | 44. Konsonant |
| 2. Snare | 45. Avtale |
| 3. Fisk | 65. Byge |
| 4. Løfte | 70. Sjefer |
| 6. Mål | 73. Sanket ny. n. |
| 7. Dyr | 76. Sanket ny. n. |
| 8. Med mer | 77. Te seg |
| 10. Smile | 85. Utstyr |
| 11. Initialer | 92. Føle |
| 12. Atoll | 97. Blink |
| 13. Betale | 98. Mistro |
| 14. Re | 105. Prep |
| 15. Våken | 112. Forfatter |
| 16. Rom org. | 113. Spiser |
| 17. Lill-babs | 116. Sams |
| 22. Kv. navn | 123. Trial klubb |
| 26. In | 139. Kons. |
| 38. Tr. heim turistforening | 142. Initialer |
| 40. Lett | 143. Måne |
| 41. Huske | 149. Lever |
| 43. Dra | |

Riktig svar sendes innen 01.09.06.til:
FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen



11.990,-
inkl.mva



LEPTO[®]
the notebook company

Varenr.: 21439

Znote 6214W nVidia 7600 m/512MB

Zepto Znote 6214W har vunnet "GODT KØB" i PC WORLD Danmark (06/06) Zepto Znote 6214W er bygget på den siste teknologien i Intels 945PM chipset og gir derfor meget høy ytelse. 2,25Kg og Core Duo prosessor. Geforce Go 7600. 14" WXGA+

5.590,-
inkl.mva

tomtom[®]



Varenr.: 20457

Rider Scandinavia

TomTom Rider er en spesiallaget navigasjonsenhet til motorsykel.
- Vanntett
- Klar fargeskjerm med solfilter
- Ingen installasjon kreves

- Støtte for SD kort
- 300 MHz prosessor
- 3.5", 320 x 240 TFT farge LCD trykksensitiv skjerm
- Bluetooth headset følger med
- 32mb RAM



GARMIN.

2.150,-

Varenr.: 12855

Bilnavigasjonskit m/City Select

Det du trenger for å ha GPS en i bilen. Med Beanbag til GPSMAP 60C/60CS, 12v ladekabel og City Select Europa CD!



GARMIN.

3.395,-

Varenr.: 12260

60C GPSMAP

GPSMAP 60C kan brukes sammen med både topografiske landkart, Bluechart sjøkart og City Select by-/veikart. Norsk meny, Vekt:203g m/batterier, fargeskjerm, Minnestørrelse: 56MB, vanntett.



OPTION
MULTIMODE PCMCIA

2.795,-

Varenr.: 20396

GlobeTrotter, 3G/EDGE PCMCIA kort

Option multimode HSDPA/UMTS/EDGE/GPRS/GSM PC-kort er det mest avanserte Option hittil har laget. Kortet holder deg tilkoblet på veien med høyeste hastighet uansett.



GARMIN.

5.395,-

Varenr.: 20653

GPSMAP 178Ci

Kartplotter/ekkolodd. Intern antenne, Norsk Meny, 4,5" farge LCD skjerm, leveres med 50/200KHz utvendig hekk svinger, justerbar hurtig brakett.



LEPTO
the notebook company

295,-

Varenr.: 21520

Backpack Pro

Ryggsekk med spesielt utviklet oppheng som beskytter din bærbare PC mot slag og støt. Ryggssekken inneholder mange brukbare rom til bøker, mobiltelefon, AC adapter osv.



GARMIN.

195,-

Varenr.: 13169

Sykelbrakett for GPSMAP 60C/60CS

Til montering av GPS på sykkel. Passer GPSMAP 60C/60CS.

☎ **33 42 22 00**
✉ **salg@netshop.no**
🌐 **www.netshop.no**

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

NetShop[®]