

Nr. 4 – 2005

4. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

**Westfal-Larsen
gjennom 100 år**

**The Human
Factor trening**

**Demokrati på
arbeidsplassen**

FFFS har fått ny adresse!

08.08.2005 flyttet vi inn i nye lokaler.

**Vår nye adresse er:
Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen.**

Telefon, faks og nettsadresse er det samme som før.

Beliggenheten til våre nye kontorer er i den gamle Tollboden på Nordnes, vis a vis Skoltegrunnskaien hvor Englandsfergen har ankomst og avgang. Grunnen til at vi flyttet er at bygget hvor vi tidligere holdt til, er solgt.

Alle som ønsker å besøke oss på vår nye adresse, er hjertelig velkommen.

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



FFFS ønsker alle
en riktig god jul



Innhold

DRÅPEN NUMMER 4 • DESEMBER 2005



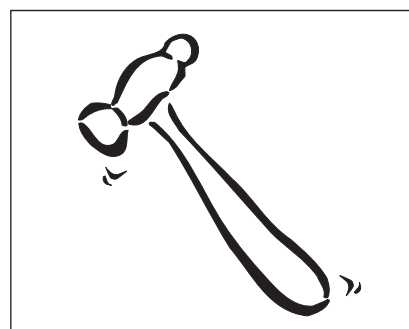
Westfal-Larsen gjennom 100 år side 6



Tanker en sen nattetime side 13



Scandinavian Star side 18



Forhandlingsrett side 28

nr. 4 des - 4. 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:
Erik Ask

Grafisk produksjon:
Scanner Grafisk AS



Leder	side	4
FFFS er et hurtigvoksende forbund	side	5
Westfal-Larsen gjennom hundre år	side	6
The Human Factor i trening	side	10
Tanker en sen nattetime	side	13
Den nye regjeringens løfter til skipsfarten	side	14
Vår nye næringsminister, Odd Eriksen	side	15
FFFS ønsker nye medlemmer velkommen	side	16
Demokrati på arbeidsplassen	side	17
Scandinavian Star	side	18
FFFS er ingen latmannsklubb	side	20
Leserbrev	side	22
Hvor lenge skal vi stole på flaksen?	side	25
"Kjære landsmenn,....."	side	26
Forhandlingsrett	side	28
Takk for mine 11 år i Norsk Sjømannsforbund/LO	side	28
Spørrekonkurranse	side	31

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Først vil ønske alle våre lesere en riktig god jul og et fremgangsrikt og godt nyttår.

Dernest vil vi ønske alle nye medlemmer velkommen til FFFS.

Høsten er allerede over og vinteren godt i gang. Det er ikke alltid man kan snakke om en fruktbar høst, men det har det vært for FFFS. Vi kan vise til økning i medlemstallet og markert økende interesse for det vi holder på med. Det fartsområdet vi har hatt minst fremgang i, er fiskesektoren. Det skyldes nok at vi vet for lite om næringen, men får vi innspill fra dere som driver innen denne næringen, lover vi å være der for dere også. Det vi trenger, er noen som er villige til å sette oss inn i det dere driver med, problemstillinger og utfordringer. Det blir hjelp til selvhjelp, med andre ord.

Om trenden med mange innmeldinger fortsetter, kan sjøfolk se fremtiden lyst i møte. Årsaken til at vi nå har hatt så stor pågang, er vel i første rekke at dere seilende ser at vi støtter og hjelper medlemmene våre.

I det siste har vi hatt saker som har omfattet mange seilende innen utenlandsfergene. Her er det mange ansatte per skip, og derfor mye blest om sakene. Det som er blitt lagt merke til er at vi tar sakene på alvor, noe vi har forpliktet oss til. Medlemskontingenten er til for å støtte medlemmer i konflikt, ikke flotte middager til oss på land.

Som dere har lest i tidligere utgaver av Dråpen, har vi hatt flere artikler om Nordsjødykker-alliansen, så også denne gang. Dere har kunnet lese om hvordan de har blitt behandlet gjennom årtier av styresmaktene, Det er ikke blitt noe bedre, men ting er i ferd med å skje.

Les ny artikkel lenger bak i Dråpen.

Vi har heller ikke denne gangen glemt beredskapssituasjonen på oljefeltene. Nå har vi hatt gjentatte tilfeller av gasslekkasjer på installasjoner i Nordsjøen. Før eller siden smeller det. Er ikke beredskapssituasjonen tilfredsstillende da, vet vi hva som kommer til å skje. FFFS har advart utallige ganger om konsekvensene av å spare på bekostning av sikkerhet, og vi håper på sikt å vinne fram med vårt syn. På den måten kan vi spare menneskeliv, noe som må være i alles interesser. Vi fortsetter derfor utrettelig vårt arbeid på dette feltet.

Apropos sikkerhet, Arbeidsmiljøloven er ennå ikke blitt noe hett tema for politikerne, men vi lover å presse på. Norge er fortsatt det eneste landet i Europa som ikke har innført loven til sjøs.

I år har vi hatt en markant økning i saker som må til advokat. Medlemmene våre har sett at det nytter å ha et forbund i ryggen, som de kan stole på. Heldigvis er mange av sakene av en slik karakter at det i de fleste tilfeller er nok med et brev fra advokatene, for å løse sakene. Vi vil takke alle trofaste betalende medlemmer, som gjør det mulig å bruke juridisk hjelp.

**God jul og godt nyttår,
på gjensyn i neste nummer
av Dråpen.**

www.fffs.no

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo



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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.

FFFS er et hurtigvoksende forbund, derfor trenger vi din hjelp

Vi trenger riktig informasjon om din adresse. Vi har hatt en del problemer med at vi ikke får inn informasjon om flytting, nye arbeidsplasser etc. Dette resulterer i at en del av dere ikke får Dråpen og annen viktig informasjon fra oss grunnet uriktige opplysninger i vårt medlemsregister.

Vi henstiller til samtlige som har fått ny adresse, eller andre som savner post fra oss, om å melde fra om dette hurtigst mulig.

På forhånd takk for hjelpen.

Husk å si din mening på våre hjemmesider!

Westfal-Larsen i gjennom hundre år

Av amanuensis Tore L. Nilsen ved Bergens Sjøfartsmuseum

1905

H. Westfal- Larsen etablerte eget rederi samme år som Norge ble selvstendig med egen konge. Sentralt i konflikten som ledet til oppløsningen av unionen med Sverige var Norges spesielle behov som sjøfartsnasjon. Viktigst var kravet om eget norsk konsulatvesen.

Den sentrale aktør på norsk side var statsminister og skipsreder Chr. Michelsen fra Bergen. Som skipsreder hadde han bygd opp et rederi som ved århundreskiftet var Bergens største og Norges nest største.

Bergen var Norges største skipsfartsby i 1905 med 357 skip på totalt vel 205 000 netto registertonn (nrt.). Norge var da verdens 4. største skipsfartsnasjon.

20 år senere i Kristiania (Oslo) og Norge som helhet.

Pr. 31. desember 1905 var Wilh. Wilhelmssen fortsatt Norges største reder med 24 skip på vel 45 000 nrt., mens Harloff & Bøe var størst i Bergen med 11 skip på totalt knappe 15 000 nrt. Chr. Michelsens rederi var falt ned på andre plass blant Bergens rederier med seks skip på til sammen nærmere 12 000 nrt.

Rederietablering

Hans Westfal- Larsen, født 1872, var ansatt 16 år i Rasmus F. Olsens rederi før han i 1905 startet eget rederi. Han hadde da tatt middels- og handelsskole samt ett skoleår på Bergens Maskinistiskoles aftenskole. Han hadde også investert i skipsparter.

han hadde skaffet seg i byens shippingmiljø overtok han disponeringen av stadig flere skip. I år 1906 og 1907 fikk han levert ytterligere to nybygg.

De tre nybyggene var beregnet for trelastfart, mens de andre skipene gikk i fart med kull fra England og sild fra Island. I sommersesongen fraktet de bl.a. is fra Norge til England

I 1906 ansatte Westfal- Larsen Georg von Erpecom som kombinert kontorist og løpergutt. Vel ti år senere, i en alder av 28, avanserte von Erpecom til reder og kompanjong i firmaet.



Hans Westfal- Larsen

STARTEN - D/S HARDANGER

6. februar 1905 kontaktet Hans Westfal- Larsen Bergens mekaniske Værksted (BMV) med forespørsel om levering av et dampskip for 250 000 kr. Det skulle bygges etter samme tegninger som byggenummer 114 D/S "C. Sundt" (1 685 brt.), levert 1901.

Et av vilkårene var at verkstedet overtok 5/100 parter i skipet. Kapitalen ble raskt fulltegnet



Bergen havn omkring 1905

Bergen hadde vært ledende i Norge i overgangen fra seil til damp. Mens dampskipstonnasjen hadde passert seilskipstonnasjen i Bergen i 1883, skjedde det samme først

I tillegg til D/S "Hardanger" overtok Westfal- Larsen i 1905 disponeringen av D/S "Venezia", som forliste etter kort tid, og D/S "Garibaldi". Med den tillit

med innskudd fra 36 parthavere. Skipsmekler Fridtjof Sundt var største investor med 20 av de 100 partene. Westfal- Larsen selv tok 11, mens skipets fører tegnet seg for syv.

Hovedkontrakt ble undertegnet 27. februar for et lastedampskip bygget som "flushdecker med bak forud, overbygning midskibs og kort poop agter". D/S "Hardanger" (byggenummer 135) ble sjøsatt 26. september og overlevert 6. oktober 1905. Prisen ble kr. 246 784,32.



D/S "Hardanger"

Krig og jobbetid

Til tross for at Norges var nøytralt krigsforliste 638 norske dampskip (over 100 brt.) under 1. verdenskrig (1914-1918). Blant disse var 167 bergensskip. Av Westfal- Larsens skip gikk 11 tapt, deriblant det nybygde D/T "Malmanger" (5 671 brt.) som ble torpedert ved Irland 22. mars 1917. D/S "Prosper III" (4.298 brt.) minesprengt 6. juni 1916 var blant de mest tragiske forlisene med 29 omkomne.

Krigen førte til en hektisk jobbetid med kjøp og salg av skip og kontrakter. Westfal- Larsen kjøpte i alt 13 skip i krigsårene. Nybygde D/S "Løvli" (7 212 brt.), kjøpt i november 1916 for vel 6 millioner

kroner, ble solgt tre måneder senere for bortimot 11 millioner. Ved krigens slutt disponerte Westfal- Larsen tre byggekontrakter og seks skip.

Fra tramp til linje og tank

Tank- og linjefart var de store ekspansjons-områdene for skipsfarten i 1920- og 1930- årene, med norske redere som aktive aktører. Oslo ledet an i Norge. Westfal- Larsen var blant de få i Bergen som satset på disse felt. I 1938 var rederiet Bergens største, med

vel en fjerdedel av byens tonnasje, over halvdel av byens tanktonnasje og nærmere 60 % av linjetonnasjen.

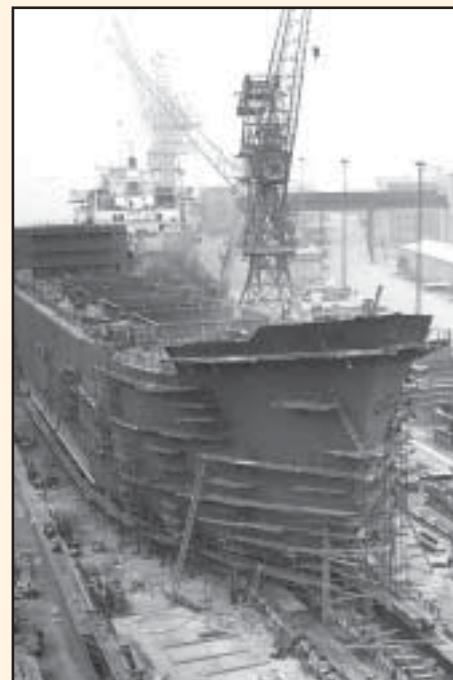
TRAMPFART

Bergens flåte var også i mellomkrigstiden først og fremst engasjert i trampfart. Til tross for at Westfal- Larsen

i økende grad satset på tank- og linjefart, hadde rederiet fortsatt en liten flåte som seilte i løsfart. Det var i første rekke skip bygget før og under 1. verdenskrig. Rederiets trampflåte ble imidlertid redusert i perioden.

Fra damp til seil

Søndag 1. februar 1925 forlot D/S "Falkanger" Bergen med kurs for Newcastle. Dagen etter, midt ute i Nordsjøen, ble propellen ødelagt slik at maskinen ikke lenger kunne brukes. Da vinden var vestlig ble man enige om å forsøke å seile tilbake til Norge. Lukepresenningene ble omgjort til seil og heist opp i mastene. Kurs ble satt mot Lista fyr. Tre døgn senere kunne skipet ankre opp ved



M/S "Falkanger" bg. 1965

innløpet til Kleven. 15. februar var skipet ferdig reparert i Kleven og kunne gjenoppta reisen.

Linjefart

Rederiet startet linjefart i 1921 sammen med tre andre bergensredier. County Line trafikkerte mellom østkysten av Nord-Amerika og Kontinentet. I 1925 startet Westfal- Larsen Company Line for fart mellom Nord-Amerikas vestkyst og rundt Sør-Amerika, med trelast og frukt mot syd og kaffe i retur. I 1930 ble Interocean Line etablert for fart mellom USAs vestkyst og Kontinentet. Southern Cross Line mellom Nord- og Sør-Amerika ble etablert i 1939 i samarbeid med J. Ludwig Mowinckels rederi.

Tankfart

Rederiets første tankskip, D/T "Malmanger", ble senket på sin første tur i 1917. En ny D/T "Malmanger" ble levert 1920 fulgt av D/T "Davanger" 1922. Gode tankresultater førte til nye investeringer i tank. I årene 1925-1930 ble rederiet tilført åtte og i 1938 to nye tankskip. Det var blitt



Besetningen på D/S "Samnanger" (bg. 1895) i 1915

Norges største tankrederi med 12 tankskip. Ni av disse ble senket under 2. verdenskrig.

Store krigstap

Westfal- Larsen & Co. A/S var blant bergensrederiene med størst tap under 2. verdenskrig. Bare i 1940 krigsforliste fem av rederiets skip med tap av 54 sjøfolk. Av en flåte på 36 skip gikk 22 tapt under krigen. Til sammenligning mistet byens nest største rederi, J. Ludwig Mowinckels rederi syv av en flåte på 19 skip.

Flere av Westfal- Larsens linjeskip ble etter krigsutbruddet tatt ut av farten på Nord-Amerikas vestkyst og Sør-Amerika til den mer utsatte farten i Atlanterhavet. Et av rederiets nyeste linjeskip, M/S "Siranger", ble senket 24. oktober 1943 på reise mellom New York og Vest-Afrika med krigsmateriell.

M/S "Siranger" – Fra sjøsetting til forlis

M/S "Siranger" var et av to linjeskip rederiet fikk levert etter krigsutbruddet i 1939. Skipet ble bygget i Italia og satt inn i Westfal-

Larsen Company Line langt fra krigssonene. I 1942 ble skipet overført til Atlanterhavsfart. 24. oktober 1943 ble "Siranger" senket av den tyske ubåten U-155.

Gjenreisning

Store krigstap førte til at Westfal-Larsen i 1945 for en kort periode var passert av Mowinckels rederi som byens største rederi. Det var stor konkurranse både når det gjaldt kjøp og kontrahering av skip, men Westfal- Larsen ble prioritert av myndighetene på grunn av rederiets store tap. I tillegg til to nybygg returnert fra tysk beslag, fikk rederiet tilført syv amerikanske standardskip og

ett tysk erstatningsskip i de første etterkrigsårene. Fra 1948 kom også et jevnt tilsig av nybygg. Linjefarten ble prioritert i de første årene, men fra 1954 fikk rederiet levert en rekke tankskip. Flåten var gjenreist til førkrigsnivå i 1955, samtidig med den samlede bergensflåten, men seks år etter at osloflåten var gjenreist.

Linjefart

Prioriteringen av linjefarten etter 2. verdenskrig skyldtes redsel for å miste markedsandeler og forhåpninger om god inntjening av verdifull valuta. Farten ble gjenopptatt med amerikanske, krigsbygde C1A-skip, men etter hvert kom det også til nybygg. Interocan Line ble prioritert.

Flaggdiskriminering, spesielt i Sør-Amerika, skapte fra slutten av 1950-årene problemer for linjefarten. Rederiet trakk seg ut av County Line i 1958 og to år senere ble Southern Cross Line avviklet. Interocan Line ble avviklet i 1970, og i 1982 opphørte seilingene i Westfal- Larsen Company Line. Rederiets deltakelse i tradisjonell linjefart var dermed avsluttet. Mer effektive bulk- og containerskip hadde overtatt markedet.

Vekst gjennom samarbeid

Westfal- Larsen opplevde en sterk vekst fra 1960-årene. Noe



Det synkende skipet sett fra en av livbåtene

av veksten kom som resultat av samarbeidsprosjekt med andre bergensredere.

Star Shipping

Rederiet hadde allerede kontrahert et par bulkskip da det i 1962 gikk inn i et samarbeid med skipsreder Per Waalers Star Shipping. Fra juli 1964 opprettet de to rederiene driftsselskapet Star Bulk Shipping Co. Westfal- Larsen Bulk Shipping Co. A/S opererte i 1970 syv bulkskip i dette samarbeidsforetaket. I 1995 ble Westfal- Larsens bulkinteresser i Star Shipping overført til nyetablerte Masterbulk Pte. Ltd. i Singapore. Star Shipping er eiet av Grieg-gruppen og Masterbulk, og er i dag verdens største transportør av skogsprodukter.

Odfjell- Westfal- Larsen Tankers

Problemer på det tradisjonelle tankmarkedet førte rundt 1960 til satsing i spesialtankfart. 1964 inngikk rederiet samarbeid med Rederiet Odfjell. To nybygde spesialtankere, "Austanger" og "Grenanger", ble da sluttet til Odfjell. Samarbeidet ble i 1980 formalisert i Odfjell Westfal- Larsen Tankers A/S. I 1990 avsluttet Westfal- Larsen samarbeidet og solgte sine 13 kjemikalietankere til Skibs- A/S Storli (Odfjell).

Westfal- Larsen 2005

I jubileumsåret disponerer Westfal- Larsen i alt 28 skip på om lag 1,2 millioner dødvekttonn. Flåten omfatter 24 spesialbulkskip, tre kjemikalietankere og en gasstanker. I tillegg er to spesialbulkskip bestilt for levering i 2007 og 2008.

Tankskipene og åtte av bulkskipene er drevet av Westfal- Larsen Management AS i Bergen, mens de øvrige bulkskipene drives fra Singapore av Masterbulk Pte. Ltd., eiet av Westfal- Larsen.

Bulkskipene er av "open hatch"-typen med portalkraner. De vanligste lastene er tremasse og papir samt containere. Skipene er beskjeftiget i Star Shipping som er eiet av Masterbulk og Grieg Shipping. Westfal- Larsen er ellers i ferd med å bygge seg opp igjen innen produkt- og kjemikaliefart samt gasstankfart.



M/S "Star Optimana" bg. 2003. Et av de nyeste Westfal- Larsen skipene som er beskjeftiget i Star Shipping samarbeidet.



*FFS ønsker alle en
rigtig god jul og
et godt nytt år!*

The Human Factor i trening

Human Factor griper inn i mange områder. Det at vi lever i en teknologisk, kompleks verden må vi akseptere. Samfunnet er slik og vi kan ikke gjøre noe med det, men vi blir nødt til å ta det inn over oss at det skaper store utfordringer på mange nivåer, ikke minst når det gjelder utdanning og trening.

Bakgrunn

Den digitale revolusjonen kom på 70 tallet og ble etter hvert en større del av den industrielle hverdagen.. Den digitale utviklingen skjedde med stor fart og teknologien ble mer og mer avansert og den fikk større innflytelse på operasjonen om bord. Den var på mange måter en velsignelse fordi den effektiviserte arbeidet enormt, i tillegg til at den eliminerte typiske feil som vi mennesker ofte gjør i kompliserte system, av og til med katastrofale følger

Automatisering er jo i prinsipp en god ting og filosofien er å avlaste oss mennesker i vårt virke, men det gjør oss til passive deltakere når vi utfører arbeidet hvor vår oppgave blir å overvåke. Det er vi mennesker ikke særlig gode til.

Automatikk bidro til at det oppstod noen problemer som man ikke hadde tenkt på. Vi kan jo se litt på hvordan utviklingen av automatiseringsprosessen har foregått. (fig. 1.)

Her har utviklingen gått fra en manuell til en helautomatisk måte å operere et fartøy på. Til venstre i diagrammet (Fig. 1) ser vi en operasjon gå fra en sensor til et display på broa hvor besetningen registrerer dette og via kontrollene utfører oppgaven.

Når vi beveger oss mot høyre i diagrammet ser vi at datamaskinen

blir en del av systemene ombord. I starten hadde den ingen direkte innflytelse på selve operasjonen av skipet, men fungerte som et hjelpemiddel.

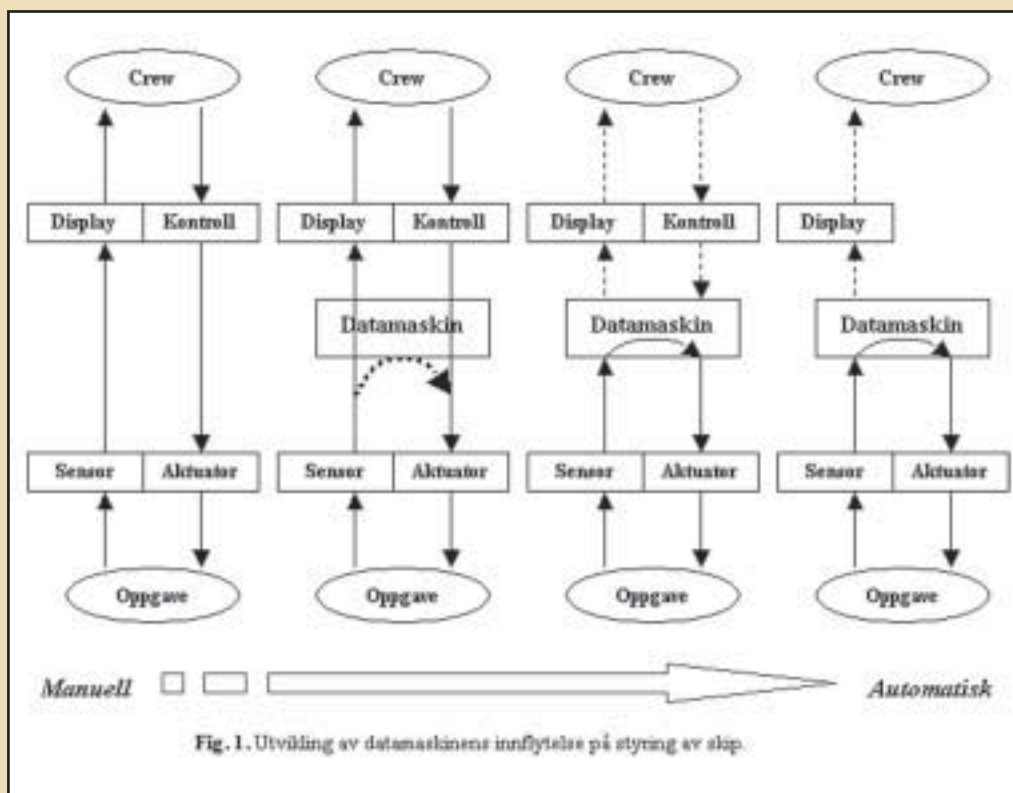
Datamaskinene ble etter hvert mer avansert og fikk større innflytelse på å operere båten. I modellen som er nr. 2 fra høyre ser vi at besetningen har en viss innflytelse på operasjonen om bord, mens til høyre så har datamaskinen tatt helt over og besetningen er satt til kun å overvåke.

Forutsetningene for at en besetning skal være kompetent i forhold til arbeidsoppgavene er at de får opplæring i forhold til de utfordringene som møter dem ute i industrien. Tendensen i tekniske system slik som sjøfart er at man legger vekt på det man er god på, nemlig de tekniske tingene. Man vet hvordan

man skal skape gode kunnskaper om et system om bord, evakueringsrutiner, kvaliteten på beslutninger som blir tatt eller på hvordan situasjonsforståelsen blant besetningen er under høyt stress. Nå er utfordringene annerledes fordi systemene ombord er blitt automatisert ved bruk av digital teknologi og kravet til trening er helt annerledes. Vi kan se litt nærmere på analoge og digitale system.

Analog

Det er fundamentale forskjeller på analog og digital teknologi. Vi mennesker lever i en analog verden. Det



vil si at all informasjon som vi registrerer er i form av energi, eller bølger av lyd eller lys. Vår hjerne kan omdanne denne typen informasjon til noe som gir mening. Et spesielt lydmønster blir til ord som er lagret i hodet vårt og som vi skjønner når vi hører det. Vi kan trenes opp til å forstå hvordan et system fungerer og etter hvert som vi opparbeider oss erfaring vil vi være i stand til å forutsi hva som er galt basert på signaler som systemet gir oss. For eksempel en maskinist kan bare ved hjelp av lyden fra en maskin si hva som er feil basert på sin erfaring med motorer og kunnskap om hvordan de fungerer. Vi kan ta beslutninger intuitivt. Man kjenner systemene så godt at man "føler" når noe er galt. Man vet at det er noe som ikke stemmer før man finner ut hva det egentlig er. Dette gir oss mennesker gode verktøy for å operere skip.

Digital

Når det gjelder den digitale verden så er den helt annerledes. Den består av tall, eller mer bestemt 0 og 1 tall. Dette er språket som datamaskinene bruker når de kommuniserer og det gjør de med en utopisk hastighet. De er i stand til å ta flere millioner beslutninger pr. sekund. For det første så har binærtallsystemet som datamaskinene bruker ingen mening i hjernen på oss mennesker. Vi har ingen mulighet til å omdanne binærtallkoder til analoge strukturer som gir oss mening og vi vil dermed aldri forstå et digitalt system. Når vi i tillegg har et system som tar på millionvis av beslutninger i sekundet så sier det seg selv at vi er overlatt til å stole på at systemet tar de riktige beslutningene. Det gjør de jo nesten alltid og det skaper jo noen problemer i seg selv. Vi stoler blindt på systemet og aksepterer hele tiden hva det gjør. Det

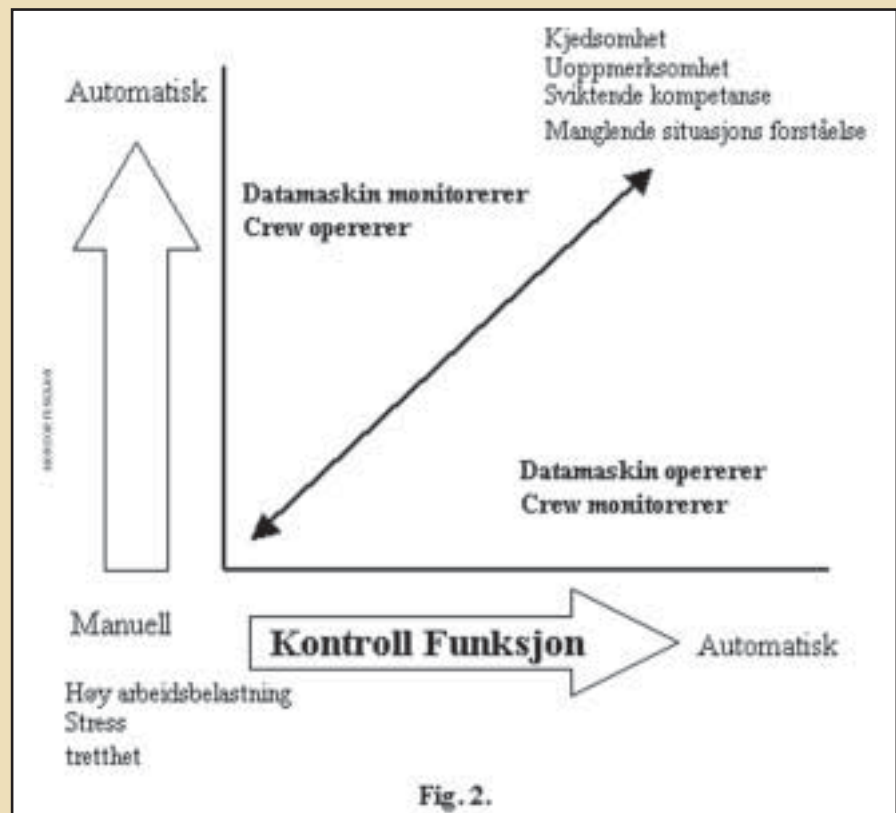
gjør oss uoppmerksomme og når vi ikke har forutsetning for å skjønne hvordan systemet virker mister vi situasjonsforståelse som igjen kan få katastrofale følger. For å si det banalt så vet vi hvordan skipet skal opereres, men den oppgaven er lagt i hendene på kompliserte digitale system som besetningen er satt til å passe på, men som man ikke kan noen ting om. Da er det ikke så rart at ting går galt.

Utfordring

I fig. 2 ser vi ytterpunktene i manuelle og automatiserte system og en beskrivelse av hvilke konsekvenser

Under assessment eller trening er de tekniske kriteriene de enkleste å forholde seg til, men hvordan skal vi evaluere uoppmerksomhet eller situasjonsforståelse i system som vi ikke har forutsetning for å skjønne? Dette kan ha mye større betydning for utfallet av en situasjon enn kunnskap om tekniske system. Hvilke kriterier skal man bruke her og hvem har bestemt disse kriteriene?

Utfordringen ligger i å integrere det abstrakte med det tekniske. Noe som innebærer spesialkompetanse på mange forskjellige nivå



disse har. Oppe til høyre har datamaskinen tatt over både overvåking og operasjon av systemene. Slik er situasjonen i dag.

Den delen av diagrammet som er øverst til høyre illustrerer noen av de områdene som bør inngå i dagens trening av sjøfolk. Det første vi kan slå fast her er at dette er et veldig abstrakt område.

i den maritime industrien om man skal klare å implementere effektiv trening. Dette er meget komplisert, men det er nødvendig å ta fatt på de oppgavene som ligger her fordi utviklingen av teknologi kommer ikke til å stoppe.

Vi kan kikke på et eksempel her og sette det i et Human Factor perspektiv:

Når en hurtigbåt kjører med full maskin i fjæra fordi det ikke er mulig å stenge maskinene er det en del spørsmål man kan stille seg. Maskinene blir sannsynligvis styrt av datamaskiner som opereres fra broa. Dette systemet virker i 99 % av tilfellene, men om den ene prosenten slår til hvor godt er besetningen trent til å håndtere dette? (Uoppmerksomhet, Manglende situasjonsforståelse, Fig. 2) Det hjelper ikke å ha all verdens kunnskap om de tekniske systemene hvis man ikke er i stand til å takle en slik situasjon når den oppstår. Stilles det krav om denne type kompetanse? (Sviktende Kompetanse Fig. 2.) Som vi ser er dette elementer av høyst automatiske system som beskrives i fig. 2., og man kan vel si at trening av besetningene ikke dekker de nødvendige områdene i forhold til operasjonen.

Det å rette skyld før alle forholdene som inngår i dette er belyst blir meningsløst. Da oppnår man ingenting i forhold til sikkerheten. En grundig undersøkelse vil avdekke hvor svakhetene ligger og resultere i omfattende reformer. Først da kan man si at man har bidratt til å øke sikkerheten.

Noen andre viktige områder i dette komplekse feltet er;



Skipssimulator

- **Industristandard.** Eksisterer det noen form for industristandard på dette området? Hva består den av og hvordan blir den forvaltet av myndighetene, rederiene og ikke minst treningsinstansene?

- **System.** Hva finns det av hjelpemidler for å gjennomføre denne type trening? Hvordan blir kunnskapen tilbakeført i industrien?

- **Kompetanse.** Hvordan skal man sikre seg at de som skal arbeide med dette har den nødvendige kompetansen? Hvilke krav stilles det?

Jeg har prøvd å skape et bilde av hvor komplisert trening i dagens

høyteknologiske verden har blitt. Det er fort gjort å komme på etterskudd om man ikke er aktiv i å søke løsninger i forhold til de kravene sjøfartsindustrien har på dette området.

Det er igangsatt et utviklingsprosjekt i samarbeid med Sikkerhets-senteret i Rørvik og Hucon om utvikling av et integrert assessment verktøy hvor Human Factor området er vesentlig vektlagt.

Informasjon om dette kan du få fra Hucon v. Tor H. Krokstad, tor@human-factor.no eller på tlf. 91536541

Varmende ord.

”Er pensjonist, men av hele mitt hjerte ønsker jeg å bli medlem og støtte opp om et fellesforbund, som har vært mitt innerste ønske i hele mitt aktive liv som sjømann.

Støtter dere som pensjonert sjøkaptein. NB. Betaler gladelig kontingent som seilende kaptein”

Dette uttalte medlem nr. 500 da han meldte seg inn i FFFS for en tid tilbake. Dette er ord som varmer, og motiverer oss i vårt videre arbeid. Det er nemlig nettopp dette som er hensikten; å være et fellesforbund for alle. Nå håper vi at flere aktive sjøfolk ser det samme som vår pensjonerte venn, og melder seg inn i et felles forbund for alle sjøfolk.

Tanker en sen **nattetime**

Det er rart med det, får du ikke sove, begynner tankene å svive. Det begynner kanskje med en masse løse tanker uten noen spesiell sammenheng, men så, litt etter litt krystalliserer det seg et mønster. Det kan være så mangt det kan dreie seg om, men for meg som er opptatt av sjøfolks ve og vel, ble det igjen noen tanker i den retning.

Jeg begynte å tenke på hvorfor er norsk skipsfart kommet opp i den situasjonen den er i? Er det sjøfolkenes egen skyld eller kan det være noe annet? Jeg kom fort frem til at det ikke kunne være sjøfolkenes feil, de gjør jo bare det de blir bedt om. Det måtte altså være noe annet, men hva? Det kunne ikke bare være politikerne heller, selv om de er lette å skylde på. Nesten alt som går galt er jo deres skyld. Nei, det måtte være noe mer.

Tankene gikk mot de som skal representere de seilende, kunne det være noe der?

Svaret var ganske lett, ja der må det være, tenkte jeg. De har jo bedrevet så mye som ikke er i de seilendes interesser. Dyre reiser,

store representasjonskontoer, fine middager, samrøre med rederne og ikke minst drift av utenlandske mønstringskontorer som hyrer utlendinger til norskeide skip.

Videre gikk tankene til Maritimt Forum, en sammenslutning av mange interesser, deriblant de seilendes egne fagforbund, men **ikke FFFS**.

Maritimt Forum består blant annet av forsikringsselskap, banker, finansieringsselskaper, rederiforeninger og mange andre, ca. 150 medlemsbedrifter og forbund. Når vi vet at våre egne forbund er medlemmer der, og vet hva Maritimt Forum ønsker, da er det grunn til engstelse.

Vi satt selv og hørte på et innlegg Maritimt Forum hadde til Næringskomiteen i forbindelse med Skipsfartsmeldingen i fjor. Uten omsvøp og ingen opposisjon, forlangte Maritimt Forum at NIS-registerets virkefelt måtte utvides, inn til kysten. Sjømannsforbundet serverte en sang til komiteen.

Når vi vet hva som skjer om NIS-registeret får utvide sitt område, da er det på høy tid å rope ”ulv, ulv”! Vi husker godt hva som skjedde med ca. 18 000 norske sjøfolk da NIS-registeret ble opprettet i 1987. Oppsigelse og arbeidsledighet. Norske sjøfolk ble byttet ut med utenlandsk arbeidtakere.

Når vi vet hvilke sterke krefter vi står opp i mot, **må vi stå i sammen i et forbund, og stoppe galskapen**.

Søvnen var likevel borte, så tankene fortsatte å svirre, nå om troløse politikere.

Før valget ble sjøfolk og oljearbeidere lovet at skatt på kostpengene ikke skulle innføres. Men hvor lenge var Adam i Paradis? I denne sammenheng, fire uker ganske nøyaktig. Det var tiden det tok regjeringen å bryte løftet. Heldigvis ble trusselen om streik og aksjoner nok til å stoppe galskapen. Saken om skatten skal opp igjen i revidert statsbudsjett til våren. Da håper vi at regjeringen er kommet på bedre tanker. Hvis ikke blir det skikkelig bråk.



Den nye regjeringens løfter til skipsfarten.

Skipsfart

Norsk skipsfartsnæring har lange tradisjoner. Skipsfarten og den maritime næringen bidrar til viktige kompetansearbeidsplasser langs hele kysten. Norge må ha ambisjon om å være verdensledende nasjon innen maritim forskning, kompetanseutvikling og nyskaping. Gjennom gode og stabile rammevilkår vil vi bidra til å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer.

Regjeringen vil:

- ha en sterkere innsats for å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer.
- videreføre eksisterende ordninger for norske rederier og sjøfolk for å møte den stadig tøffere internasjonale konkurransen. Vi vil utvide nettolønnsordningen til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsatte skip i NOR, blant annet frakteskip, lasteskip, brønnbåter, taubåter og slepe- og bergingsfartøy. Vi vil ta internasjonale initiativ for å sikre like konkurransevilkår for sjøfolk i nordiske og europeiske land, blant annet for å hindre skattekonkurranse.
- at nettolønnsordningen for fergerederier i utenriksfart i NOR skal omfatte sikkerhetsbemanningen i henhold til skipenes alarminstruks.
- gjennomgå de norske skattereglene for rederinæringen, og følge opp utvalget som vurderer den norske rederiskatteordningen.
- at det for alle skip under nettolønnsordninga skal stilles krav om positiv næringsutvikling (f.eks. dokumenterbare investeringer utover normalnivå i HMS- arbeid, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter i den maritime klyngen), samt krav om et visst antall lærlingplasser. Regjeringen vil legge fram forslag til konkrete vilkår i samsvar med ovennevnte.
- gjeninnføre kravet om arbeids- eller oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under fremmed flagg som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner
- vurdere ordninger som innebærer en modernisering av kystfrakteflåten. Dette kan bl.a. knyttes til ordningene i Innovasjon Norge. Vi vil videreføre NO_x - reduksjonsprogrammet.
- erstatte dagens riksvegferger med gassferger gjennom et samarbeid mellom næringer og myndigheter, slik at utvikling og produksjon skjer i Norge som forsknings- og utviklingsprosjekt.
- videreføre ordningen med byggelånsgaranti for norske verft og bruke utviklingskontrakter aktivt for å bidra til nyskaping i næringen.
- at rekruttering til maritime næringer skal forsterkes og at det gjennomføres en kompetanseheving for ansatte i næringen.

Fellesforbundet For Sjøfolk vil følge nøye med på at løftene blir holdt.

www.fffs.no

Vår nye næringsminister, **Odd Eriksen**



Helten fra Cato Air flyet som ble forsøkt styrtet, er blitt ny næringsminister. Om han blir helt også for norske sjøfolk gjenstår å se, men det er lov å håpe. Vi i FFFS ønsker lykke til.

I følge Soria Moria erklæringen fra regjeringen, står det klart og tydelig at Nettolønnsordningen skal videreføres og utvides til også å gjelde hele NOR registeret. Også sikkerhetsbemanningen på

utenlandsfergene skal ha nettolønn.

Heldigvis er SV er med andre ord nøytralisert i denne sammenheng. De to andre partiene i koalisjonen,

AP og SP, har lenge sagt at de vil støtte skipsfarten. Nå er det håp for skipsfarten, og rammebetingelsene er mer langsiktige. Om vi nå også kan få like konkurranseforhold med EU i denne sammenheng, er vi tryggere på vår fremtid som sjøfolk.

Likevel er det fremdeles et stort **men**. Historien har vist at AP alltid har vært *for* sjøfolk så lenge de har vært i *opposisjon*, men *ikke like mye for*, når de har vært i *posisjon*. Derfor er vi i FFFS usikre på regjeringens evne og vilje til å sikre rammevilkårene for oss seilende. Dersom politikerne denne gangen holder det de har lovet, vil kanskje politikerforakten avta..

Regjeringen har nettopp tiltrådt, Soria Moria erklæringen har vi fått og ser lovende ut.

Nå er det bare å vente og vokte at de holder ord.

Lærlinger til sjøs.

Når regjeringen nå går innfor nettolønn for hele NOR registeret, er det på tide at rederiene følger opp med lærlingplasser.

Vi leser i Stavanger Aftenblad 20.10.05, at det på kort sikt er behov for 400 nye sjøfolk. På grunn av politikernes vankelmodighet i sjøfartspolitikken har det spredt seg en holdning blant unge, potensielle sjøfolk, om at en fremtid til sjøs er både håpløs og usikker. Nå kommer konsekvensen av

denne politikken; vanskeligheter med å få nok kompetente sjøfolk.

For å ansette utlendinger på skip i NOR-flåten, må utlendingene kunne et skandinavisk språk, og det vil ta tid å få de nødvendige språk kvalifikasjonene.

At mange av lærlingene per i dag faller fra yrkesutdanningen før endt læretid, bunner ikke bare i liten tro på fremtiden, men også på det faktum at det ikke er nok plasser å gå til. Da tenker vi spesielt på assistent- og annenmaskiniststillinger om bord på de fleste skip. Rasjonaliseringen har gått så langt at det skaper problemer i utdannelsesforløpet.

I følge våre egne vurderinger, er det i mange tilfeller altfor liten bemanning på mange skip, da spesielt innen beredskapstjenesten.

En annen løsning, på sikt, må være å innføre nettolønn for alle norske, også i NIS-registeret. I dag har vi mer enn 45 000 tusen utlendinger ansatt i den norske delen av NIS-flåten. Om forholdene hadde blitt lagt til rette for en nettolønnsordning, kunne norsk skipsfart på ny skutt fart i riktig retning. Dette vil selvsagt koste penger, men vi hadde tjent mye mer. Om alle

45 000 stillingene hadde blitt besatt av nordmenn, ville vi seilt inn nærmere 200 milliarder kroner i utenlandsk kapital i året. Samt at ledighetskøen hadde skrumpet betraktelig.

Løsningen på problemet er at det skapes optimisme i næringen, og at lærlingene følges opp helt frem, til de har sertifikatene i neven. Nå må næringen selv ta et kollektivt ansvar, gå sammen og skape den nødvendige framtidstroen, da vil ungdommene komme tilbake.



Fellesforbundet For Sjøfolk ønsker nye medlemmer velkommen

I de siste ukene har FFFS opplevd en stor tilstrømming av nye medlemmer, noe som viser at det vi arbeider for blir verdsatt av stadig flere seilende.

Årsaken til den nye tilstrømmingen velger vi å tro skyldes at vi får større gjennomslagskraft og at våre agenda er viktige for de seilende. Flere har også sett betydningen av **et stort forbund** for alle sjøfolk. Et annet faktum er at vi har hatt mange saker som har berørt mange på samme type fartøy. En medvirkende årsak til at vi når ut til nye medlemmer er at vi har øket opplaget på Dråpen, på den måten når vi ut til mange flere med informasjon om oss og det vi brenner for.

En viktig tilbakemelding vi stadig får er at de seilende tidligere har vært redd for å splitte opp fagforeningsarbeidet til sjøs. Situasjonen nå er at stadig flere har forstått at det er det motsatte som skjer. Vi ønsker å bevege oss bort fra en splitt-og-hersk situasjon, til et samlende og stort forbund, et stort og innflytelsesrikt forbund for alle seilende. Et forbund der alle kan få muligheten til å tale sin sak.

Slik situasjonen er nå, taler hvert forbund for seg selv, alle hver sin sak. Styrmenn sin sak, maskinister sin sak og resten sin. Slikt blir det bare rot av, og ingen blir hørt. Det har historien til fulle vist.

Nå når FFFS er i ferd med å bli store vet sjøfolkene at nå er det trygghet og stabilitet å hente hos oss. De vet at vi ikke er i ferd med å fjerne arbeidsplassene, men tvert i mot. De vet at vi arbeider ikke bare for våre egne arbeidsplasser, men like mye næringens vilkår. Gjennom å sikre næringen langsiktige rammevilkår, sikrer vi våre egne arbeidsplasser. Det skal gjøres gjennom ærlige forhandlinger og press på politikerne. De skal legge merke til at nå går sjøfolk samlet, vi vil arbeide sammen for å nå frem til resultater vi kan være stolte av.

Vi skal sørge for at sikkerheten for våre arbeidsplasser. Arbeidsplasser vi er stolte av skal bli trygget inn i fremtiden.

Et stort fellesforbund skal garantere skipsfarten og fremtiden for de seilende.

NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.

Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.

Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.

Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.

Jobb i Nordsjøen?

Godkjent kurs tar du hos:

NOSEFO Bergen

- Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00 for mer informasjon

- www.nosefo.no



Demokrati på arbeidsplassen?

I Norge har vi tradisjon for å ha demokratiske løsninger. Dette gjelder også innen arbeidslivet trodde vi. Det er slett ikke tilfelle, i alle fall ikke til sjøs. Der er det motsatt, der er det monopolretter for hvilke fagforbund som har rett til å representere sjøfolkene. Det er ille når så viktige demokratiske rettigheter som å organisere seg ikke er frivillig.

Martin Kollberg, partisekretær i Arbeiderpartiet, uttalte følgende i tv-programmet "Brød og Circus" 19.10.05: **"Frivillig fagforeningstilhørighet er en fanesak for LO"**.

Så vidt vi vet er NSF et LO-forbund. Enten vet ikke Kollberg hva han snakker om, eller så er sannhetsgehalten i hans uttalelser ganske lav. Virkeligheten for de seilende ser nemlig annerledes ut, og det er intet mindre enn forkastelig at et LO-forbund skal ha enerett, sammen med de to andre sjømannsforbundene, til å representere de seilende i NIS-registeret.

Det har seg nemlig slik, at mønstre man på et skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) MÅ man betale kontingent til Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund eller Sjøoffisersforbundet enten man velger å være medlem eller ikke. Uavhengig av om man er medlem må man betale kontingent eller en tariffavgift, som er identisk med medlemskontingenten til de respektive forbund. Det står nemlig i ansettelseskontrakten. Ønsker man jobb, signerer man hyrekontrakten.

I boken "Arbeidsrettslig Håndbok" av advokat Ulf Ertzaas, kan man lese om den frie retten til å organisere seg. Der heter det blant annet:

"Organisasjonsfriheten forstås slik at den arbeidstaker som benytter seg av sin rett til å organisere seg, selv velger hvilken forening – eller hovedorganisasjon - han eller hun vil melde seg inn i, selvfølgelig forutsatt at vedkommende er medlemsberettiget til flere steder". (Ertzaas 2004, s. 23)

Det er litt underlig å se at de forbundene som skal representere sjøfolkene, alle er for en utvidelse av NIS registerets virkefelt. Alle som har seilt en stund vet hva det innebærer: **Ut med norske sjøfolk og inn med utenlandsk arbeidskraft.**

Kan man ane en skjult agenda her?

Det er rart at de andre forbundene ikke arbeider for å beholde norske sjøfolk, som tross alt har bygget opp foreningene og gir grunnlag for foreningenes eksistens. Man kan nesten ane at dette ikke er årsaken, men at deres viktigste agenda er å fjerne konkurrenter som FFFS. Det kan de nemlig klare om de skal ha enerett til

å organisere medlemmer på NIS-registrerte skip. Med andre ord er det viktigere å sikre sitt eget forbund, enn å sikre norske arbeidsplasser til sjøs.

Det er mye opp til de seilende selv å bestemme sin fremtid og hvordan de vil ha det. Man kunne være fristet til å spørre:

Hvordan har du det? Jo takk, som fortjent, tror jeg. Hvordan er det å ha det som fortjent? Er det å være arbeidsløs, er det å være usikker på fremtiden? Det kan være så mangt.

Men en ting er sikkert: Uten demokrati, blir det vanskelig for seilende å velge det som passer dem best.



Scandinavian Star

Av Terje Bergsvåg.

Nå er det snart gått 16 år siden katastrofen inntraff. Det som skulle bli en hyggelig tur til Danmark, ble natt til 7. april 1990 til et mareritt for de fleste. For svært mange ble det også det siste de skulle oppleve. 159 uskyldige mennesker måtte bøte med livet. Hvem var ansvarlig for at dette kunne skje?

Den kaotiske uken båten gikk i rute, ble det installert nytt EDB-anlegg, taxfreebutikken ble pusset opp, og diverse malerarbeid pågikk. Noen av de norske jentene fra besetningen prøvde å stoppe båten, for at alt skulle være i orden, både sikkerhetsmessig og logistisk, før de tok passasjerer ombord. Solveig Ekerhovd ringte først sjømannsforbundet. Der var det ingen som kunne hjelpe for Erik Brattvold var ikke til stede. Deretter ringte hun helsesådet og snakket med en mann som ikke hadde noen ting med dette å gjøre. Han sa videre: Hun som de skulle snakket med; Fru Åsa e.l. var ute i et møte, så

ingen kunne hjelpe. Senere samme dag, ringte Solveig tilbake til sjømannsforbundet og der fikk hun omsider tak i Brattvold.

Brattvold kom ombord i skipet to og en halv dag før brannen, altså 4.april. Brattvold gikk en liten runde, kikket litt rundt og drakk kaffe. Han var med på et møte med Solveig Ekerhovd, Anne Hammer, Anne Gro Skaugen, Bettina Kold, staffkaptein Karsten Hansen og Grethe Forslund, alle medlemmer i NSF. Brattvold var svært arrogant og det ble noe munnhoggeri. Til slutt sier Erik Brattvold: Når dere er så dumme å ta hyre på en Bahamas-registrert båt, kan dere bare ha det så godt. Han forlater deretter skipet. Solveig forteller videre at jentene satt tilbake og gråt, da han gikk.

Kaptein Hugo Larsen ble den store syndebukken. Men hva kunne han gjort annerledes? Han burde naturligvis holdt brann- og livbåtsøvelse før den første

turen. Han hadde satt av en hel dag til dette den 8. april. Dessverre; andre ombord hadde planlagt det annerledes. De skumle planene som var lagt i kulissene for skipets skjebne, ble snart iverksatt. Kapteinen overtok i realiteten en tikkende bombe.

Ca. 15 minutter før den store brannen ble et lite branntilløp satt i gang. Denne ble etter kort tid sløkket, vi antar at formålet med denne brannen var å gi et forvarsel om hva som skulle skje. Brannalarmen var dermed kommet i gang, og passasjerene var vekket og i sikkerhet når hovedbrannen kort tid senere herjer gjennom skipet.

Da hovedbrannen ble oppdaget gikk det svært hurtig før store deler av båten var i full fyr. Brannen raste opp styrbord trappehus fra bildeknivå og fire etasjer opp helt inn i restauranten. Grunnen til at brannen spredte seg så hurtig her, var trykkbølgen som de varme gassene og flammene skapte. I tillegg var ventilasjonsanlegget i restauranten stanset, grunnet feil på anlegget? Og viktigst av alt: branndøren mellom trappehuset og restauranten var fjernet, det vil si fysisk bort!

Da skipskontrollen var ombord noen måneder tidligere fungerte døren som normalt. Brannen som raste opp denne trappen ble også dradd over tverrkorridoren (med sju meter pr. sekund) og nedover babord trappehus. For at en brann skulle kunne gå



Foto: Per Løchen - Scanpix

nedover trappen, måtte det være kraftig luftstrøm nedover trappehuset. Dette ble det fordi skyvedøren i bunn av trappehuset var blokkert i åpen stilling. Dette var en selvlukkende branddør, som alltid står lukket. I tillegg startet noen bildekkventilasjonen, som skapte et kraftig undertrykk på bildekk, som sugde inn den åpne skyvedøren med ca. 20 meter per sekund.

Alt dette ut fra vitneforklaringer, tekniske undersøkelser og rekonstruksjoner. Det var også fremkommet i avhør, at noen fra Sea Escape-besetningen, tidligere, hadde gjort forsøk med ballonger i trappehusene ved å starte bildekkventilasjonen, samt blokkert aktuelle branddører, og fått disse til å blåse i det samme mønsteret på skipet, som brannen noe senere skulle gå.

Hva kunne Hugo Larsen gjøre på broen? Han kjente selvfølgelig ikke til at branddører var sabotert og at noen hadde satt bildekkventilasjonen på full guffe. Ventilasjonsanlegget skulle bare gått på tomgang som normalt. En vifte forut skulle blåse inn, mens en vifte akterut skulle suge ut, for å ha utskifting av luft, samt ha et lite undertrykk. Hvor hardt måtte Hugo trykket på knappene for utløsning av branddører før en 4x 4-toms trebjelke ville brette?

Nei da, bjelken stod der i den åpne døren til den var brent i stykker, og bevisene forsvunnet.

Den Stena Carco-line eide båten vel fem år, frem til 30. mars 1990. Da selger de til amerikanske Sea

Escape, som har leid båten i disse årene og drevet cruise/kasino virksomhet i Carabien. De klarte utrolig nok å forsikre båten for 24 millioner US dollar, noe som var mer enn 14 millioner US dollar over beløpet de samme dag kjøpte den for. Like utrolig var det at politiet hoppet elegant bukk over dette under etterforskningen (fortjeneste på mer enn 100 millioner kroner). Begrunnelsen var at de mente ingen er så kyniske at de ville gjort noe så grusomt bare for pengene sin del.

Oslo-politiet mente også at det var det dansk politiet sin oppgave å etterforske katastrofen. Danskene skulle ta seg av eierforholdet, mens Norge skulle finne brannstifteren. Hva da, dersom det er sammenheng mellom brannstifteren og eieren? Skulle ingen gjøre det da?

Det er etter vår mening hovedårsaken til at etterforskningen ble en fiasko. Derfor er det i dag pinlig å se, hvordan alle involverte løper fra ansvaret sitt. Dersom politiet hadde gjort jobben sin, ville de sett at Sea Escape hadde en luguber statistikk på branner og andre forlis. De hadde også muligheter til å påvirke forholdene om bord. Faktisk var ni av de Sea Escape ansatte plassert ombord "for å sikre driften i en periode."

Disse kunne vel antagelig Hugo Larsen & co. klart seg bedre uten?

Da brannen var et faktum, og de fleste fra mannskapet flyktet over på Stena Saga, ønsket tre av nettopp Sea Escape folkene å komme tilbake på havaristen for å "hjelp"

brannfolkene. I følge brannmester Ingvar Brynfors ble arbeidet deres sabotert ved flere anledninger. De ble forklart at skipet hadde åtte grader slagside, og at de var nødt til å stenge alt slokkevannet for å lense fartøyet. Dette ble gjort ved tre anledninger, hver på ca. 30 min. Brannen var under bra kontroll, men i følge Brynfors økte den voldsomt i omfang når de ble stående uten vannforsyning. Skipet hadde fire brannpumper og fire lenserpumper som alle kunne kjøres separat. Så her ble brannvesenet grundig lurt. Enda verre var kanskje en hydraulikklekkasje på rør til hengedekket. Her hadde et rør en knekk på 30 grader, som ekspertene i ettertid ikke mener er mulig at varmen alene kan ha forårsaket. For at oljen skal komme ut, må noen starte pumpene, for deretter holde en ventil åpen, slik at det aktuelle røret blir satt under trykk. Dette medførte at mer enn 500 liter olje kunne sprutes inn i brannområdet, i korridoren kalt 300 seksjonen. Styrbord side, øvre bildekk. Her var brannen så voldsom at brannfolkene måtte gi opp. Draktene deres tok fyr og glassene i maskene deres krakelerte av den voldsomme temperaturen.

Fortsetter i neste nr. av Dråpen

Faktahenvisninger:

www.dagbladet.no

(søkeord Scandinavian Star)

www.nrk.no/brennpunkt:

Dødsskipet

Den perfekte syndebukk

Besatt av en brann

info@fffs.no
www.fffs.no

Fellesforbundet For Sjøfolk er ikke noen latmannsklubb

I den korte tiden FFFS har vært til, har vi vist vår kompetanse, dyktighet og gjennomslagskraft i over seksti saker som vi har løst på en tilfredsstillende måte for våre medlemmer. Uten å gå inn på enkeltsaker ønsker vi å presisere at vi er til for dere medlemmer.

Grunnen til at vi nevner dette er at vi ønsker at dere skal forstå at vi ikke bare tvinner tommeltotter og bruker kontingentpengene på tull.

Det vi bruker pengene på er informasjon gjennom medlems-organet Dråpen, kontorer og advokater.

Vi driver ikke med dyre reiser, flotte middager og høy sigarføring. Vi er her for dere.

Om noen skulle kalle seg serviceinnstilt, er det FFFS.

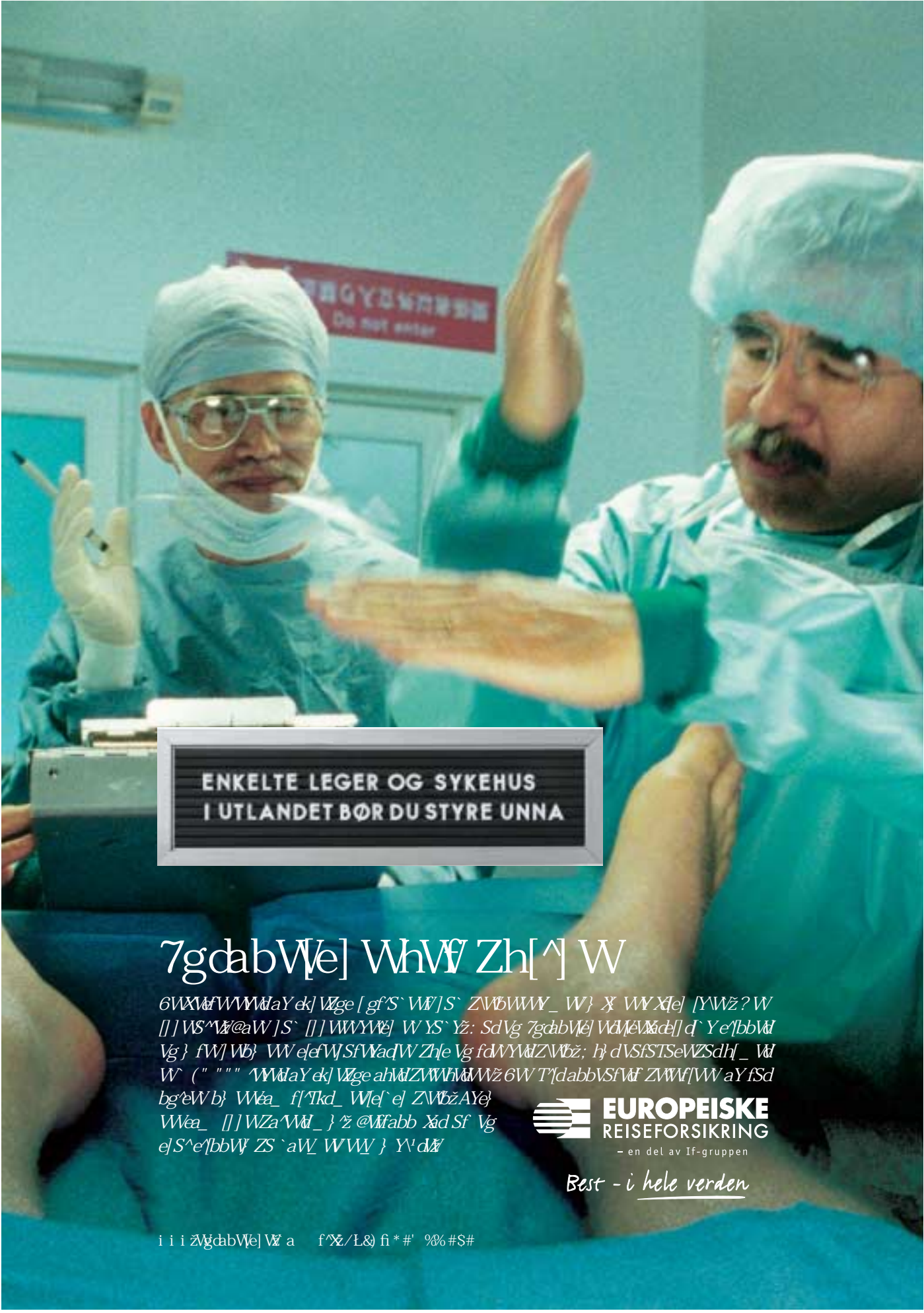
Vi er tilgjengelig 24/7 som det så fint heter. Og for oss er det ikke bare tomme ord: Om vi ikke er tilgjengelig på kontoret, er telefonene viderekoblet til mobilene. Det er også mulig å sende brev, fakse eller sende e-post.

Like viktig som tilgjengeligheten er at **vi tar alle henvendelser på alvor.**

Har du yrkesmessige problemer, er det bare å ta kontakt og vi gjør vårt ytterste for å hjelpe deg. Om du ikke er medlem, får du også råd og vink om hvordan du selv kan løse problemet. Advokathjelp eller annet som koster penger, er forbeholdt våre medlemmer.

Vi er foreløpig små, men vi er tilgjengelig og har stor evne og vilje til å løse medlemmenes problemer. Kontakt oss med stort og smått!





ENKELTE LEGER OG SYKEHUS
I UTLANDET BØR DU STYRE UNNA

7gdabW[e] WhW Zh[^] W

6WwWfWwWlaY ek] Wge [gf`S` Wf]S` ZWbWWW_ W} X WwX[e] [YWz? W
[]] WS^W@aW]S` []] WwWw[e] W YS` Yz: SdVg 7gdabW[e] WwWwWd[e] d` Ye]bbWd
Vg} fW] Wb} Ww e[eW]SfWadW Zh[e Vg fdWYwWZwWz; h} dVsfSTSeWZSdh]_ Wd
W` (" "" " WwWlaY ek] Wge ahWZwWwWwWz 6W T`[dabbVsfWf ZWwW]Ww aY fSd
bg`eWb} Wwa_ f[TKd_ W[e] e] ZWbzAYe}
Wwa_ []] WZa`Wd_ } z @Wfabb Xd Sf Vg
e]S^e]bbWY ZS `aW WwW } Y`dW



Best - i hele verden

i i i zWgdabW[e] W a f`Xz/L&) fi *#` %%#S#

Toll og Tull

Hvis mannskapet smugler kan det utsette rederiet for tillitsproblemer i relasjon til Tollvesenet og i verste fall påføre rederiet ekstra utgifter i form av tollvakt.

Tollvesenets praksis overfor mannskap i Oslo er nok en ekstremvariant, men den fungerer

slik at 200 sigaretter eller en kartong kvalifiserer for at arbeidsgiver blir kontaktet og en avskjed er forventet.

Så kan man sette spørsmål ved om en kokk eller matros har en type tjeneste ombord som setter dette tillitsforholdet mellom rederi og tollvesen i fare. Samarbeidet mellom rederi og tollvesen bør være godt. På **generelt** grunnlag. Det må ikke utvikle seg en ukultur hvor tollvesenet setter rettsikkerheten til side og rederiet "bruker vesenet" til å få tatt NN som de enten kunne tenke seg å kvitte seg med eller for å vise tollene hvor alvorlig de ser på smugling.

I ett rederi er et uttalt samarbeid mellom toll og rederi organisert slik; mannskapet er pliktig til å gå på røde sone og med synlig ID-bevis. Blir man tatt med helt ned til 1 pakke sigaretter for meget (2 pakker er lovlig) får man et forelegg. Alle personalia dokumenteres, også stilling ombord. Tollen kontakter rederiledelsen som har en representant i beredskap og skipsledelsen blir kontaktet for ransaking av lugaren. Da mener tollene at de har ivaretatt taushetsplikten(!) og rederiet er samtidig kjent med den arme synder. Kapteinsavhør og avskjed er bare timer unna. "La meg slippe dette" bad en kaptein på allmøte etter å ha redegjort for mannskapet hvordan samrøret var organisert. (august 2003). I praksis er lista gjerne lagt litt høyere; til en kartong.

Det har ofte vært uro rundt problematikken slapp og bruk av denne. Slappen har først og fremst vært misbrukt. Misbrukt av utro tjenere men også i stor grad av landansatte med rederiledelsen i spissen. Her kan vi snakke om smugling. Jevnt og trutt. Og da nærmer vi oss kjernen; Ta den svakeste part som syndebukk! Ta matrosen, kokken og servitøren! Ta de vanlige sjøfolkene slik at rederiledelsen fritt kan seile med på sine styremøter ombord og smugle med seg varer for slappris hjem. Det er også viktig

at **enkelte** skipskontrollører får sin "kvote" sprit, vin og sigaretter med hjem etter at de er ferdig med sin skipskontroll. Det letter samarbeidet. Det finnes egne utgiftskonti for dette.

Ved å stadig ofre litt mannskap til tollerne får lederne og "gode forretningsforbindelser" gå i fred. Da viser rederiet sin handlekraft og tilliten fra tollvesenet opprettholdes.

Norsk Sjømannsforbund gir viktige bidrag!

For å lette arbeidet for rederi og skipsledelse med brysomme spørsmål i forbindelse med kapteinsavhør og avskjeder har rederiet grei tilgang til hjelp fra sentrale tillitsvalgte i NSF. Og er ikke disse tilgjengelige annet enn på telefon er heller ikke dette noe problem. Det løses enkelt og greit ved at f.eks. en lokal tillitsvalgt uten opplæring får den ærefulle oppgaven å bistå kapteinen med avskjeden. NSF instruerer avskjed uten å kjenne saken. Bagateller som å snakke med den kollegaen saken gjelder, bryr man seg ikke med. Andre bagateller som å sjekke om sjømannen er medlem i NSF har inntil nylig ikke vært relevant. Vanens makt er som kjent stor; enkelte rederier har alltid meldt alle aktuelle ansatte inn i NSF. Veldig bekvemt og uproblematisk for rederiet med Norsk Sjømannsforbund. Alt går liksom på skinner; forhandlinger, avskjeder, sanksjoner, endring av arbeidstid, osv.

Dette er ikke et forsvarsskrift for smuglere.

Dette er ment å sette søkelys på en tvilsom praksis og usunn samrøre mellom rederi, NSF og Tollvesenet. Det kan jo ikke være slik at en arbeidsgiver skal ha anledning til å ilegge tilleggsstraff i form av å frata et menneske levebrødet for en forseelse. Det kan heller ikke være slik at NSF skal være de som legger forholdene til rette og aktivt bidrar til at dette kan skje. Tillitsmenn skal være djevelens advokat. De skal selvfølgelig ikke sitte på feil side av bordet når kapteinen på tvilsomt grunnlag har innkalt til avhør.

Takk for fint blad med Dråpen

En sjømannskollega

Alle er viktige

Av Svein Tore Marthinsen

Du er unik. Det finnes bare en av deg. Samfunnet trenger deg. Og samfunnet er avhengig av det du gjør for å få det store samfunnshjulet til å gå rundt.

Vi mennesker liker ofte å rangere andre mennesker. Særlig liker vi å rangere når vi kan plassere andre mennesker under oss. Vi liker også å sette andre folk i båser. Setter man folk i båser og samtidig klistrer en merkelapp på dem, så blir det på en måte enklere for hodene våre. Tror vi. Men båssetting og merkelappklistring gjør at vi taper nyansene av syne. Det gjør at vi taper mangfoldet av syne. Og da taper vi også menneskene av syne.

Rangeringskriterier

Vi rangerer folk etter flere forskjellige kriterier. Utdanning er et slikt kriterium. Se, hun har høy og flott utdanning. Hun er en suksess, tenker vi. Eller; Han droppet ut av videregående skole, han er sikkert en slask. Yrke og arbeid er et annet kriterium. Noen yrker setter vi merkelappene høy status på. Som leger eller advokater. Andre klistrer vi lav status i pannen på. Som søppelryddere eller rengjøringspersonell.

Inntekt og formue er et tredje kriterium. Oi, han tjener en million i året og har DET flotte huset og DEN strøkne bilen. Eller; Huff, hun er alenemor og lever på bidrag og barnetrygd. Klarer ikke en gang å forsørge sine egne barn. Utseende er et fjerde kriterium. Wow, hun er pen, sjekk den smale midjen og de lekke leggene!

Mennene ligger langflate etter henne. Eller; har du sett hvordan han ser ut? Fett hår og ølmage. For en ekkel fyr. Grusomt!

Riv ned rangstigen!

Slik holder vi på. Rangerer og plasserer. Bevisst eller ubevisst. Sukker, kritiserer og oier oss over de nederste på våre rangstiger. Ser opp til og beundrer de øverste. Men egentlig, når en stopper opp og tenker seg litt om, bør det ikke være motsatt? Bør vi ikke i stedet være fulle av beundring for folk, tusener på tusener av folk, som utfører sitt arbeid med respekt og verdighet, til tross for at andre kaller det lavstatusarbeid? Det er jo disse som er hverdagsheltene! Rangeringen er i bunn og grunn noe tull.

Den dagen søppelrydderne sluttet å plukke opp søppel, den dagen kassadamene sluttet å ta betalt for varene, den dagen vaskedamene sluttet å vaske, den dagen smørerne på båtene sluttet å smøre, den dagen forpleiningsassistentene ble borte, den dagen lærlingene og kadettene sluttet å utføre sine oppgaver, den dagen ville vi bli sjokkert og spørre: Hva er dette? Hvorfor fungerer ikke samfunnet lenger? Samfunnet ville ikke fungere fordi luften av samfunnshjulet ville sive ut. Fordi vi er helt avhengige av at alle de utallige bidragsyterne som holder lufttrykket oppe. Bidragsytere som, alle som en, er like viktige. Uansett utdanning, yrke, inntekt eller utseende. Det er det så lett å glemme, men så viktig å huske. Også nå i julen. Kanskje det kan være et nyttårsforsett for 2006? Å huske at vi er alle like mye verdt.

Husk å si din mening på våre hjemmesider!

Leserbrev - Leserbrev - Leserbrev

Til FFFS.

Det blir stadig spurt på flere og flere fartøy og blant flere og flere mannskap, hvorfor det ikke kommer flere yngre til sjøs. Det begynner å bli ganske godt synlig blant norske sjøfolk at gjennomsnittsalderen blir stadig eldre. Dette er jo et spørsmål som i høyeste grad er aktuelt når de samme som spør om dette hører at regjeringen har satt av to beløp på 3,65 millioner kroner til utdanning og rekruttering.

Som motormannlærling kan jeg ikke si jeg har sett noe til den store rekrutteringskampanjen. Jeg har snakket med mange lærlinger og kadetter, som ei heller har sett noe til den. Ser man bort fra støtten man får av kollegaer om bord, er det lite støtte og få, for både lærlinger og kadetter ellers. Opplæringskontorene får betalt av sine medlemsrederier og fylkeskommune for å gjøre forholdene og utdanningen best mulig for lærlinger og kadetter. De fleste kadetter jeg har snakket med, har fått sin jobb ved egen søking til rederier. Mange velger å hoppe av maritim utdanning, eller gå videre studier innen andre områder, i stedet for å reise ut.

Jeg tror det er mange faktorer som er inne i bildet når det gjelder dette, men at hovedfaktoren er at de ikke ser noe håp videre. Hvem gidder vel å ofre flere år og penger på å utdanne seg innenfor et yrke der det er en utrolig usikker fremtid? Hvis man i det hele tatt er så heldig å få jobb.

Det Norske Maskinist Forbund har hatt en stipendordning i mange år. I det nye Maskinist Tidene står

det at denne ordningen er avviklet inntil videre. Men at støtte til studieturer fortsatt står. Det stod ikke noe om bakgrunnen for denne beslutningen.

Jeg ringte DNMF og spurte hvorfor stipendordningen var avviklet. Jeg fikk til svar (direkte sitat): "Vi syntes det ikke er riktig å oppfordre til utdanning innenfor et yrke som ikke gav jobber." Jeg må ha misforstått, for jeg har hele tiden trodd at en fagforening skal støtte sine medlemmer. Alle sine medlemmer. Noe jeg ikke føler at jeg får. Jeg spurte om jeg kanskje burde bytte bransje og gå på land nå siden mitt eget fagforbund ikke en gang vil oppfordre meg til å utdanne meg. Svaret jeg fikk var at stipendordningen var bare midlertidig avviklet. Men hva med oss som kanskje trenger økonomisk støtte nå? Jeg tror ikke jeg er den eneste som så stipendet som en mulig hjelp. Jeg ble virkelig skuffet over DNMF. Ikke over at jeg ikke fikk stipend men for at jeg ikke fikk muligheten til å søke. Hva om fagforeningen hadde engasjert seg i å bedre tilretteleggingen for de som faktisk har valgt å gå i maskinist retningen? Hva om

forbundet hadde vist takknemlighet for at det fortsatt er noen som kan være med og kanskje holde liv i organisasjonen om 20-30 år? For hvem skal betale kontingent når alle norske maskinister er pensjonert? Eller som har vært medlem i 25 år?

Når vi vet at Maritimt Forum går inn for å utvide NIS- registerets virkefelt, er det nærliggende å tro at det er utlandske medlemmer, som skal betale driften av forbundene. Jeg ser ikke hvem andre, som da står tilbake til å betale kontingent.

For å sikre at det fortsatt er norske sjøfolk som bemanner båtene når de som er der nå går i land, mener jeg at det er ganske viktig å fortsette å få nordmenn til sjøs. Det hjelper lite å kjempe for norske arbeidsplasser til sjøs, hvis det ikke er noen som kan fylle disse stillingene om 20-30 år. Det kan fort bli for seint. Vis de yngre at de trengs. Redere, forbund, og mannskap. Ta de resursene som er der, i bruk.

Håvard Vedvik
Motormannlærling
MS Prinsen



Foto: FFFS

Hvor lenge skal vi stole på flaksen?

Nå har det skjedd igjen: Gasslekkasje på Sleipner A.

Det er ikke første gang det hender. Nå har vi fått den ene advarselen etter den andre. Gasslekkasjer er uønskede hendelser, men har beredskapen blitt noe bedre?

Nei det har den ikke. Som dere kunne lese i forrige nummer av Dråpen blir beredskapen dårligere på norsk sokkel. Hva vil oljeselskapene og myndighetene si den dagen vi får den første dødsulykken på grunn av manglende beredskap på sokkelen? Har vi virkelig råd til å miste noen av våre utmerkede oljearbeidere? FFFS mener nei.

Nå må noen ta ansvar for at dette ikke skal skje, spesielt ikke på

grunn av at man skal spare penger. Penger har vi i bøtter og spann, men det samme kan ikke sies om oljearbeidere. Vi har råd til å sette inn mange flere stand by skip, for å sikre at de som hver dag sliter med å gjøre den norske statsformuen større.

Hvor er respekten for de som skal arbeide under vanskelige forhold, for å forsørge seg og sine? Vi mener at svaret er at respekten er fraværende. Hvem er det som skal tjene penger på å spare på sikkerhet? Svaret på dette er noe vanskeligere, for vi tør ikke tro at det er noen som vil tjene penger på bekostning av sikkerheten og livet til de ansatte.

Hvorfor blir da sikkerheten svekket,

hvorfor innføre områdeberedskap? Svaret er ren kynisme og prinsipper. Beslutningstakerne har ikke satt seg tilstrekkelig inn i den virkeligheten oljearbeiderne har til daglig. Det er ansvarsfraskrivelse når beslutningstakerne samtidig hevder at sikkerheten på sokkelen aldri har vært bedre, uten at de har god nok kunnskap om hvordan ting fungerer i praksis. Å hevde at sikkerheten er god er tull, den er blitt uthult og er dårligere.

Det er ikke snakk om at en ulykke kan inntreffe, det er heller snakk om NÅR.

Ta lærdom av ulykkene, oppgrader sikkerheten på sokkelen nå.



Foto: FFFS

”Kjære landsmenn, **sjøfolk** og alle andre nordmenn ute og hjemme”.



Slik åpnet kongen sine juletaler, men det var før i tiden. En hilsen fra kongen er det samme som et klapp på skulderen, ros og hilsen for et langt år med slit, borte fra sine kjære. Den gang het kongene Haakon og Olav. Kongen vi har i dag, har ingen spesiell hilsen til de som sliter langt hjemmefra.

Nordmenn som arbeider utenfor landets grenser blir ikke husket.

Hva galt har sjøfolk gjort kongen? Vi betaler mer av apanasjen enn mange andre, vi sliter også mer for

lønna enn de fleste andre. Ikke bare blir vi glemt, vi blir også benyttet som dårlige og ”morsomme” eksempler av såkalte ansvarlige stortingspolitikere når motstandere bruker for mye penger. Da bruker de penger som ”fulle sjømenn”. Alderen til tross, vi kan erindre å sett både stortingspolitikere og andre dørgende fulle så kanskje eksemplene kan hentes i egne rekker?

Om det er dette bildet som kjennetegner norske sjøfolk for politikeren, burde de heller se hva sjøfolk har betydd den norske staten. Våre tidligere konger visste det, men den nåværende har enten blitt frarådet å akte sjøfolkene med en julehilsen, eller så kan han ikke sin historie.

Vi vet at det er meget sårt for våre sjøfolk å bli oversett på denne måten.

Vi i FFFS ønsker alle sjøfolk en riktig god jul!

*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Maritimt repetisjonskurs?

Det tar du hos:

NOSEFO Bergen

- Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00 for mer informasjon

- www.nosefo.no



Nordsjødykkernes X-files. (Vi garanterer at du ikke tror det!)

Rolf Guttorm Engebregtsen

”Sentrale politikere, industriledere og byråkrater har systematisk samarbeidet om å forlede Stortinget og offentligheten om dykkernes sikkerhet i 30 år”.

I Nordsjødykkernes sak avdekkes nå sakte men sikkert mer og mer fakta. Denne saken har utviklet seg til norgeshistoriens største arbeidslivsskandale, og etter hvert også Norges mest pikante offentlige hemmelighet og tildekking av fakta. De som har teft, har for lenge siden forstått at her må det ligge grov kriminell virksomhet under overflaten, som involverer mange mektige parter.

Hva skjedde, hvorfor og hvordan kunne det utvikle seg slik det har gjort, og hvordan kunne en slik skjev utvikling få fortsette i så mange år. Dette er spørsmål som bør interessere de fleste ansvarsbevisste mennesker i vårt samfunn.

Tidlig på 70-tallet oppdaget norske myndigheter at de i økende grad fikk store verdier i forbindelse med oljevirkosomheten, som de måtte sikre mot tap. Tap av slike verdier som plattformer, rørledninger, og særlig tap av fremtidig produksjon av olje og gass, ville i verste fall kunne slå ut en sårbar norsk økonomi. En analyse av denne sårbarheten viste beslutningstakerne klart at dykkernes innsats var en av de viktigste faktorene mellom suksess og fiasko. Dette hadde også all erfaring fra de enkelte offshore utbyggingene samt fra plattformbygging ved norskekysten vist helt tydelig.

Kvaliteten på planlegging og prosjektering var svært mangelfull på denne tiden, og både myndighetene og operatørene hadde med egne øyne sett at det eneste og universelle virkemidlet som de hadde når noe gikk galt, var å kalle inn dykkerne. Dykkerne var ekstremt resultatorienterte og sa aldri nei. Alle oppdrag ble sett på som utfordringer og utført med den største selvfølgelighet, ofte med sine egne liv og helse som innsats.

Vi vet alle at Sleipnerplattformen sank i Gandsfjoren tidlig på 90-tallet. Fra statistiske analyser vet vi at for hvert fatalt uhell som skjer, er det flere hundre lignende næruehell som blir avverget undervegs. Vi mener at mer enn 90 % av de alvorlige, akutte problemene som oppstod i oljeindustrien på denne tiden ble løst av dykkerne. Men det var oljeindustriens ledere som ble geniforklart som problemløserne.

Den største risikoen for norsk økonomi i denne fasen, var at noe skulle dukke opp som forhindret at dykking kunne utføres på store dyp.

Hvorfor valgte ikke myndighetene en seriøs og etisk forsvarlig strategi og etablerte et gjensidig og forpliktende samarbeid med dykkereksperter i bransjen for å løse problemene i denne viktige saken for landet? Hvorfor valgte de en uetisk og etter hvert kriminell strategi som medførte, og fremdeles medfører, skader på dykkerne. Den nødvendige offentlige skittentøyvasken som vi nå står foran, kan gi både nasjonal og internasjonal gjenlyd, med mulighet for store skadevirkninger.

Hva kunne hindringene for videre dykking i petroleums industrien være, og hvordan kunne disse kontrolleres? To områder pekte seg raskt ut:

1) Uløste sikkerhets- og helsespørsmål relatert til dypdykking kunne føre til strenge restriksjoner og endog full stopp på denne virksomheten.

Hvordan skulle en unngå at viten om eventuelle helseproblemer skulle bli offentlig kjent?

2) Dypdykking hadde de første årene fått en svært uheldig statistikk på grunn av mange fatale ulykker. Hvordan skulle en få Stortinget, på vegne av en opplyst, demokratisk nasjon, til å akseptere at en skulle basere utbygging og drift av olje- og gassfelt, samt et omfattende rørledningsnett, på en aktivitet som innebar en uakseptabel høy risiko for mennesker?

Sikkerhet og helse

Intensjonene var kanskje gode da nasjonens beslutningstakere bestemte seg for å etablere et forskningssenter for dypdykking ved NUI (tidligere NUTEC) i Bergen. Men det ble raskt klart at slik forskning kunne bli et tveegget sverd. Dersom du ikke kan akseptere ett av de mulige svarene du kan få på en forskningsoppgave, bør du ikke stille spørsmålet. Men spørsmålet var allerede stilt, oljeindustrien lot som om den var på jakt etter ærlige svar, men sammen med myndighetene satte de alt inn på å styre svarene slik at disse kunne ”aksepteres”. Det ble derfor ”erklært krig” mot de forskerne som rapporterte at dypdykking ikke var så liketil, så ufarlig og rett frem som noen ønsket å fremstille det.

Dokumentasjon av uttalelser fra nasjonale og internasjonale eksperter, samt statens egne granskninger, som advarer mot helseskader, har blitt lagt til side. Både dykkere og kritiske eksperter har blitt frosset ut av sine stillinger, og tør ikke nevne ovenfor senere arbeidsgivere at de har vært engasjert i spørsmål relatert til sikkerhet og helse for dykkerne.

Vi vet at Overvåkingspolitiet sjekket ut de personene som skulle jobbe med disse spørsmålene. Informasjonen som skulle komme ut til offentligheten skulle være godkjent og ikke kunne skape problemer. Beslutningstakerne begynte tidlig å blande sammen sine egne interesser med ”nasjonens interesser”. Dykkerne som skulle sette liv og helse på spill, skulle ikke få vite for mye om sin egen risiko, og slettes ikke delta i beslutningene.

Uakseptabel høy risiko

Dypdykking hadde de første årene pådratt seg en uakseptabel høy statistisk risiko på grunn av mange fatale ulykker. Slikt kan ikke aksepteres på en arbeidsplass i et opplyst demokrati, og drastiske forbedringer burde vært satt i gang. Men norske myndigheter forsøkte først å holde tallet lavt ved å la oljeselskapene slippe å rapportere ulykkene, ved å forfalske rapporter, samt holde dataene hemmelige.

Nasjonens mektige beslutningstakere valgte å forlede Stortinget. En strategi som kanskje bare skulle benyttes en liten stund til

dykking ble avleggs og dykkerne var borte, men som senere bare har spunnet på seg og øket i alvorlighetsgrad. En måte dette ble utført på var at søknadene om utbygging og drift av felt og rørsystemer, sa at prosjektene og operasjonene skulle utføres uten at det ble benyttet dykkere. Dykking skulle bare være ”back-up” for fjernstyrte farkoster. Dykking ble derfor ikke tatt med i FAR-beregningene som dannet grunnlag for søknader om myndighetstillatelser og stortingsvedtak. Men på bakrommet ble de største, dypeste og mest risikable dykkeoperasjonene forberedt i det stille.

Drapstrusler

Da NSDA begynte å sette søkelys på triksing med forskningsresultater, og feilaktig, samt manglende, informasjon i offentlige dokumenter om dykking, ble vi utsatt for drapstrusler. Når noen kommer med drapstrusler mot våre fremste talsmenn, og deretter forsøker å iverksette disse, bør alle skjønne at det som forsøkes skjult, dreier seg om grov kriminalitet. Politiet har fått i oppgave å etterforske et ti-talls skuddsalver på telefonsvarene, sabotasje mot bremsen på bil som er bekreftet av teknisk personell, flere oppringninger med trusler mot familiemedlemmer, overfall med kniv, etc. Vi synes ikke politiet har vist spesielt stor iver etter å løse disse sakene. Det er også helt klart at både metodene og varigheten av trakkaseringene mot oss, gir et tydelig bilde av at det står mektige krefter med store ressurser bak.

Overlagt drap i økonomisk vinnings hensikt

Vi har lenge benyttet begrepet grov arbeidsmiljøkriminalitet om det som har hendt og fremdeles foregår i denne bransjen. Etter å ha vurdert det som kan fremskaffes av sakens dokumenter svært nøye, har flere erfarne advokater kommet frem til at den juridiske betegnelsen på det som har skjedd er: ”overlagt drap i økonomisk vinnings hensikt”. Litt av et begrep når en vet at de mest sentrale industrilederne, de mest sentrale byråkratene, og de mest sentrale politikerne i landet befinner seg på tiltalebenken. Det som startet nærmest som en lek for å ”lure dumme stortingspolitikere som ikke hadde greie på oljevirkosomhet”, kom ut av styring og utviklet seg til;

- først samarbeid blant topplederne i oljevirkosomheten, i byråkratiet, og de mest sentrale politikerne, for systematisk å bedra Stortinget, og dermed det norske folk, slik at grov arbeidsmiljøkriminalitet kunne foregå i mange år, og fortsetter ennå.
- deretter overlagt drap ved at denne bevisste strategien har ført til fatale ulykker og selvmord, samt tap av helse og påført invaliditet blant dykkerne.

”I tider med bedrag som dagens orden, er det en revolusjonær handling å si sannheten”. George Orwell

Takk for mine 11 år i Norsk Sjømannsforbund /LO

I sak mellom undertegnede og Color Line/Tommy Wedel ble det inngått et forlik i Borgarting lagrett 6.desember 2005 :

Rettsforlik

Partene er blitt enige om å forlike saken. Dette innebærer at tingrettens dom ikke blir rettskraftig og at anken er trukket. Partene er enige om at de ikke skal ha tingrettens dom på sine nettsted.

Rederiet er enige i at aksjonen i 2002 var uheldig og at partene bemerker at Sjømannsforbundet har karakterisert den som tariffstridig. Jane Issa har hatt et økonomisk tap pga sykefraværet etter aksjonen. Uten å erkjenne noen forpliktelse til å dekke dette tapet, betaler Color Line kr.40.000 til Jane Issa innen 14 dager

fra dags dato. Partene er enige om å dekke egne saksomkostninger for tingrett og lagmannsrett.

Partene er enige om at forliket kan gjøres kjent for andre, men at saken for øvrig ikke skal kommenteres.

Partene begjærer saken hevet som forlikt.

Oslo 6.desember 2005

Lasse W Kristensen

Tommy Wedel

Jane Issa

Color Line

Kjære kollega.

Jeg beklager at omstendighetene var slik at jeg måtte inngå et slikt forlik. Med den manglende støtten jeg har opplevd fra NSF ble det en kamp mot overmakten.

Jeg er avskåret fra å kommentere denne konkrete saken. Konsekvensen for dere som fortsatt er medlemmer i NSF er at det ikke er blitt etablert noen rettspraksis med tanke på fagorganisertes rettsikkerhet

Jeg skylder de av mine kollegaer som har integritet og verdighet nok til å ville vitne i saken min, en stor takk.

Faktum er at den ulovlige aksjonen som fant sted i Kiel i 2002 aldri hadde kunnet finne sted uten at NSF

selv bidro vesentlig til at det skjedde. Jeg har også erfart at sentrale ansatte/tillitsvalgte i NSF feiger unna med hukommelsestap, tap av taleevne og sykmelding som ”tikker inn” timer før de skal vitne. Hvor har det blitt av den trauste sjømannen? Jeg har problemer med å se ham i NSF.

Jeg er lettet over å kunne sende min utmeldelse av LO/NSF idag. Jeg ser at FFFS ennå er et umodent forbund, men her er det som er viktigst; integritet. Man må vite hvem man representerer. Man må ikke være så glad i ”det gode liv” at man ender opp som arbeidsgivers nærmeste støttespiller.

Jane Issa

Forhandlingsrett

Vi tror det er på tide med en liten presisering fra vår side med hensyn til forhandlingsrett.

FFFS har ikke søkt om forhandlingsrett ennå. Bakgrunnen for dette er at tiden ikke er moden ennå.

I mellomtiden kan vi berolige alle med at det ikke er noen fare med å melde seg inn i FFFS.

Alle som seiler, enten de er organisert eller ikke, er beskyttet på lik linje gjennom Sjømannsloven. Man risikerer med andre ord ingen ting ved å bli medlem i FFFS, selv om vi ikke har forhandlingsrett.

Ved å bli medlem mister man ikke makt, men du kan vinne noe på lang sikt. I FFFS blir alle, uansett

jobbkattegeri, behandlet på samme respektfulle måte. Vi er her for å hjelpe og ivareta dine interesser, uansett hvilken stilling du har eller hvilket fartsområde du tilhører.

Når enkelte nevner medlemmenes trygghet, kan vi garantere at den er like godt, eller bedre, ivaretatt i FFFS. I den korte tiden vi har vært registrert som forbund, har vi løst mer enn seksti saker og tvister for våre medlemmer. Hos oss brukes kontingentpengene utelukkende på medlemmene.

Bare så det er sagt, forhandlingsretten kommer når tiden er inne for det. Jo flere vi er, jo sterkere blir vi!



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:

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.

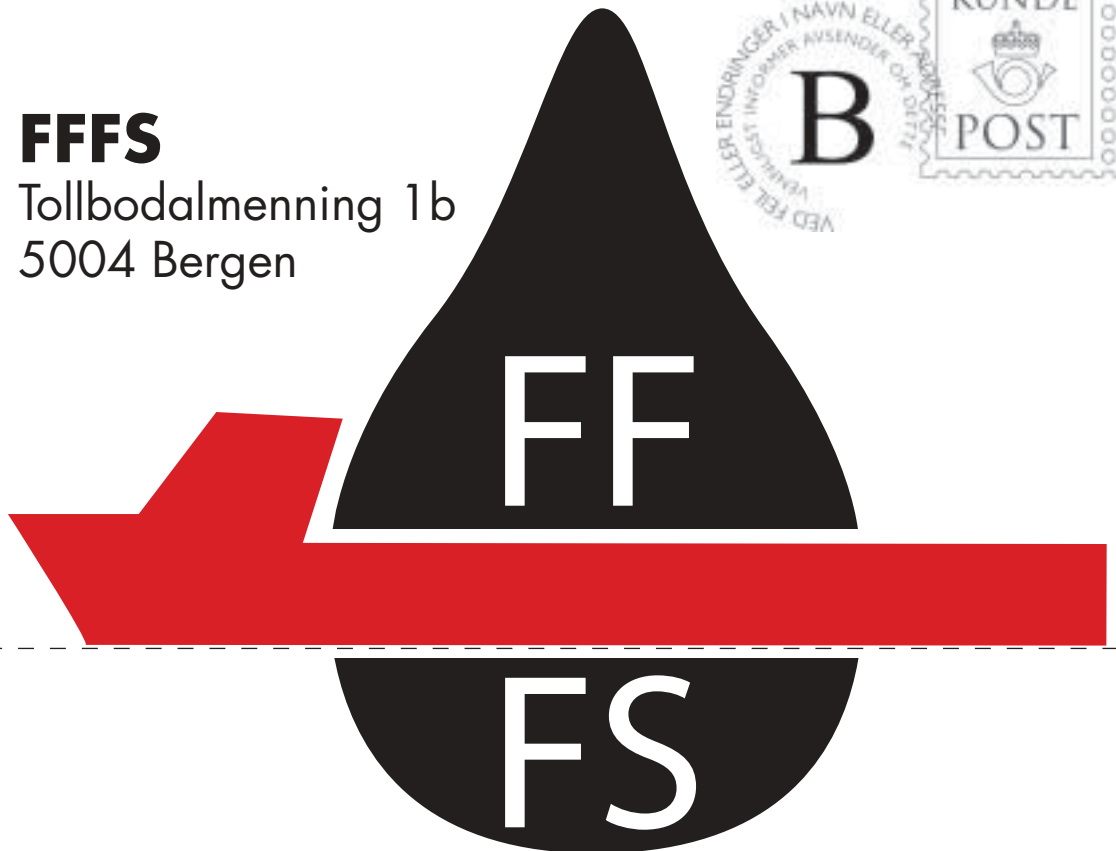
i Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodalmenning 1b
5004 Bergen



Vervekampanje!

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 meningsfulle 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 FFFS

Kaptein og maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, maskinist, tekniker, ingeniør, elektriker, assistent, reparerør, 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.

Spørrekonkurranse

- 1 Hvor lang er en nautisk mil?
- 2 Hva heter pengene i Hellas?
- 3 Hva er den kjemiske betegnelsen på gull?
- 4 I hvilken idrett brukes uttrykket mixed dubble?
- 5 Hva slags dyr er Orcinus Orca?
- 6 Hvor mange går det på et dusin?
- 7 Hvor mange går det i et snes?
- 8 Hvem Skrev spenningsromanen Orions belte?
- 9 Hvor mange ben har en skorpion?
- 10 Hva er en Shanty?

Riktig svar sendes til:
FFFS Tollbodallmenning 1B,
5004 Bergen
innen 01.11.05

De fire første uttrukne
besvarelser belønnes med fire
Flax lodd hver.

JULEHANDELEN GJØR DU HOS NETSHOP!

SMC

Få det trådløst!

795,-
inkl.mva



Varenr.: 18821

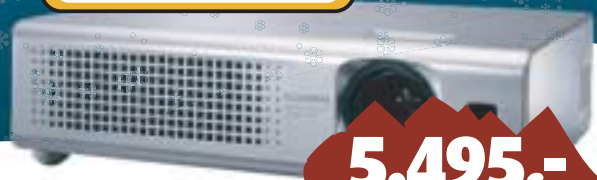
Wireless G 108 Mbps

Kom deg på internet, helt trådløst! Raskt og enkelt.

Lynraskt 108Mbps trådløst startsett med router og USB 2.0 adapter. Alt du trenger for å komme deg i gang med trådløst nettverk og opp på internett.

Billig og bra!

HITACHI



5.495,-
inkl.mva

Varenr.: 17649

PJ-LC9 LCD Projektor

Den mest lyssterke i sin klasse!

Kompakt og prisvennlig widescreen 16:9 projektor, som er ideell til hjemmebruk. 1300 Ansi Lumen, 500:1 kontrast og SVGA-oppløsning på 854 X 480. Kjører også format 4:3 som gjør denne bra til PowerPoint-presentasjoner etc.



11.995,-

Varenr.: 18043

Netshop kampanje PC for okt/des

Viewsonic 19" LCD Skjerm. Støysvakt kabinet. Gigabyte nForce4-4X hovedkort. AMD AthlonTM 64 3500+ 250GB Harddisk. 1024MB minne. 16x dual layer DVD-brenner. GeForce 7800GT 256MB PCIe skjermkort.



12.995,-

Varenr.: 17561

Netshop 2591EN "SmartBook"

15,4" Skjerm med oppløsning på 1680x1050, Nvidia 6600 skjermkort m/256MB. Dette er maskinen for den virkelig kresne: sterk ytelse, god spillskjerm, tynn og elegant!



Husk backup!

1.895,-

Varenr.: 14276

300GB USB/Firewire Harddisk

Lagingskapasitet på hele 300GB. Perfekt for effektiv backup av alle dine filer. Rotasjons-hastighet på 7200RPM, 2MB cache. Kompatibel både med Firewire, USB 2.0 og 1.1 og leveres med USB-kabel i kilet.



6.495,-

Varenr.: 17553

Amilo PRO V2030 Cel.M370 Laptop

1,5 GHz. Intel Celeron M370, 512MB DDR II 50-DIMM 533MHz., oppgraderbar til 2GB, 40 GB S-ATA harddisk. 15,1" aktiv matrise XGA skjerm med 1024x768 oppløsning. Integret 10/100 MBIT nettverkskort. DVD-brenner.



Netshop har de to siste årene levert gode tilbud på spennende produkter i vår julekalender. Vi vil i år ta dette et steg videre og tilby en julekalender som kan by på spesialtilbud og konkurranser hver dag. Bli med på vår konkurranse, og vær med på trekningen av en hovedpremie på 12.000,-! Julehandelen gjør du hos Netshop!



Forhåndsbestill nå!

3.595,-

Varenr.: 17636

Xbox 360 Spillkonsoll

Komplett pakke med 20GB harddisk, en håndkontroller og headset. Gå ikke glipp av tidenes ræste spillmaskin. Forhåndsbestill nå og vær en av de første med Xbox 360!



2.995,-

Varenr.: 16047

DM-MV800 digitalt videokamera

MV800 har 20x optisk zoom, DIGIC DV, "Easy"-program og kombinerer kvalitet med en brukervennlig pek-og-skyt funksjon. Det har en stor 2,4" LCD-skjerm, 16:9 widescreen-innstilling og bildestabilisator.

☎ **33 42 22 00**
✉ **salg@netshop.no**
WWW **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®