



DRÅPEN

NR. 2 • 2012 • 11. ÅRGANG • FELLEFORBUNDET FOR SJØFOLK

VI ØNSKER ALLE VÅRE LESERE EN

**FANTASTISK
SOMMER!**



**FFFS SKAPER
JURIDISK HISTORIE!**

COUNCIL
OF EUROPE

CONSEIL
DE L'EUROPE

*Vår gode
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

firmapost@xpartner.no



INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • juni 2012



Human factor side 10



Er det liv på mars? side 22



FFFS skaper igjen ny norsk rettshistorie side 14



Usynlige tråd side 45

Nr. 2 juni 2012 - 11. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Trym Ivar Bergsmo
Hurtigruten Group

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Riksadvokaten og hans motstand av etterforskningen av Scandinavian Star saken	side	5-9
Human Factor	side	10
Metylkvikksølv	side	11
Riksadvokaten krever høyere lønn for statsadvokatene	side	12
Ønsker ikke regjeringen orden i eget hus?	side	13
FFFS skaper igjen ny norsk rettshistorie	side	14
Gratulerer til Redningsselskapet	side	15
Tanker om NSF/LO/AP og deres kumpaner	side	16-17
Tre døde og en overlevende - fire Titanic skjebner fra Bergen	side	18-21
Er det liv på mars?	side	22-23
Leserspørsmål	side	24-25
Mannskapsrekruttering - et problemområde?	side	26
Proteksjonisme - et fyord for sjøfolk?	side	27
Atles kommentarer	side	28-29
Nå er det opp til regjeringen å svare	side	30
Er det formueskatten som skal sette det endelige punktum for norsk skipsfart?	side	31
Det er for sent å snyte seg når nesen er borte	side	32
300 000 000 tonn gods fraktes på norske veier årlig	side	33
153 millioner kroner i driftsunderskudd i fjor	side	34
Usynlige tråd	side	35
Utflagging fra norske registre	side	36-40
Kronikk - Staten utarmer den maritime utdanningen i fagskolen	side	41
Leserbrev	side	42-49
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

God sommer alle sammen

FFFS har klart det «umulige» igjen. Vi ga ikke opp, vi sto på og kjempet våre medlemmers kamp, derfor blir vi nå belønnet med at Nye Kystlink saken (62 års saken), vil bli behandlet av den Europeiske Sosialpakten (ESP) i Strasbourg, mest sannsynlig til høsten. FFFS er for øvrig den første norske forening/organisasjon eller rettssubjekt som sådan, som får sin klage behandlet ved domstolen.

- Sjøfolkene hører med i den maritime klyngen, sa nærings- og handelsminister Trond Giske da han mottok Fafo-rapporten. - Vi må satse der vi allerede er gode, og klyngen viser at vi er gode på nettopp det maritime i Norge. Vi vil fortsatt sloss for likeverdige konkurransevilkår, sa Giske. (Les mer her: <http://tinyurl.com/7oozg2j>)

Som man kan se mener Næringsministeren at norske sjøfolk er viktige for næringen. Nå, når de har oppdaget at det vi har fortalt i mange år er riktig, håper vi at vi får se at meningene blir omsatt i praktisk handling. Festtaler har vi hatt for mange av, i alt for lang tid. Fafo rapporten «Fra sjø til land», handler om at det å ha norsk rekruttering til sjømannsyirket er viktig.

En løsning på det problemet kan være Proteksjonisme i norske farvann. Vi ser at flere og flere land tyr til dette drastiske skritt for å verne om sine egne sjøfolk. Dette fører selvsagt til at nordmenn ikke får jobbe i deres farvann, når arbeidsgiver inngår kontrakter der. Vi har sett det altfor ofte, norske sjøfolk mister jobben til fordel for landenes egne sjøfolk.

Faktum er at skal vi ha norske sjøfolk, må det gå ut over noen, og disse noen må nødvendigvis være sjøfolk på skip som ikke er registret i Norsk Ordinært Skipsregister- NOR.

Kabotasje reglene i Norge må endres og varene som i dag fraktes på veiene, som Fiske og kystministeren vil ha over på kjøp, må bli på norskregistrert kjøp.

Om kampanjen, Fra land til sjø/ Kystropet, som i disse dager er i gang, ikke bare er en del av en tidlig valgkamp start, må vi se resultater før valget. Denne kampanjen dreier seg nemlig å få mer frakt fra vei til sjø. Ting som blir sagt i forbindelse med valg har vi ingen tiltro til lenger. Derfor vil vi virkelig se at ting skjer før vi tror på det som blir presentert.

Til slutt vil vi takke for alle positive tilbakemeldinger vi får fra dere, og oppfordre alle til å stå på videre samtidig med at vi ønsker alle en riktig god sommer.

Riksadvokaten og hans motstand mot etterforskning av Scandinavian Star brannen

Vi har forsøkt å holde dette skrevet så kort som mulig, i henhold til Sandbergs ønske på møtet. Da saken er så omfattende og alvorlig, har vi tatt ett lite utvalg av det vi vet og kan dokumentere i denne saken.

«Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann» har Maskinsjef Heinz Steinhauser (mannen SINTEF brukte som teknisk rådgiver) uttalt til kaptein Lars Ekstrøm, tidligere skipskollega i Sea Escape.

Sandberg ba om 3 opplagte momenter:

1. Saken er bevislig uoppklart (se pkt. 6 under).
2. Saken ble aldri etterforsket som forsikringssvindel, selv om rederiet som mottok forsikringsoppjøret, har hatt 5 lignende hendelser (se pkt. 4 under).
3. Tross hendelsesmønster om bord som tydelig viser systematisk sabotasje, ble dette aldri etterforsket (se pkt. 5 og 7 under).

Den kanskje mest opplagte biten som ikke ble etterforsket, var om det her dreide seg om et forsøk på assuransesvindel som kom ut av kontroll. **En uke før brannen ble båten kjøpt fra Stena Cargo Line for \$ 10,3 millioner, samme dagen ble båten forsikret for \$ 24 millioner!!**

Selv om Riksadvokaten har fått opplysninger om at det hadde vært observert pengeoverlevering av 800 000 i kontanter til maskinsjef Steinhauser, så ble dette aldri etterforsket av noen. Dette mener tilsynelatende Riksadvokaten er uviktig. Politiet sa i alle fall i den anledning at de ikke så alvorlig på dette. Politiet antok bare at det var snakk om svarte penger. For som han sa, deres oppdraget var kun å finne brannstifteren...

LYVER RIKSADVOKATEN?

I sitt avslag på begjæringen om gjenåpning av Scandinavian Star saken, skriver Riksadvokaten at Dantest konkluderer med at hydraulikkørret som hadde bøyd seg og løsnet i koblingen, ble bøyd og slitt fra hverandre av varmen (side 13). Dette er positivt feil. Dantest skriver i sin korte rapport (ca. 1 A4 side + bilder) til Oslo Politikammer Kriminalavdelingen at; *”returolierørret ligger i en bue, sandsynligvis opstået ved oppvarming”*.

Dette ”sandsynligvis” har i Riksadvokatens forståelse blitt til en **sikker konklusjon**. Dette er etter vår mening en sterk fordreining av sannheten, som så mye annet i Riksadvokatens avslag. Blant annet støtter han seg på SINTEF-rapporten, selv om at han vet at SINTEF **kun etterforsket en og en halv time av brannforløpet** – som totalt varte i hele 38 timer. **De to siste av de 4**

brannene har aldri vært etterforsket. Riksadvokaten visste også, sent i behandlingen riktig nok, at **tre av de opprinnelige mannskapene fra Sea Escape, hadde vært om bord gjennom hele brannforløpet**. Rederiet Sea Escape hadde norske myndigheter på forhånd



Per Sandberg
Foto: Fremskrittspartiet

blitt advart mot, av National Transportation Safety Board, NTSB (USA). De opprinnelige (ansatte i Sea Escape) mannskapene hadde også vært ombord i andre skip som hadde **lidt samme skjebne som Scandinavian Star**, dette har vi dokumentert ovenfor Riksadvokaten uten at dette ble tatt alvorlig.

Riksadvokatens motvilje om å gjenåpne saken, blir ytterligere merkelig ved at det fastholdes **at politiet allerede ganske tidlig fastslo at de hadde funnet ildspåsetteren**. Når så mange andre forhold peker mot planlagt ildspåsettelse - i tillegg til uttalelsen «Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann» som Steinhauser selv har kommet med...

Videre påstår Riksadvokaten at **SINTEF utførte fullskala forsøk** av dødsbrannens forløp (brann 2). Dette avviser Kjell Schmidt Pedersen (SINTEF) skriftlig i epost som ligger vedlagt (Se vedlegg 1). **Mannen som både granskningsutvalget og SINTEF brukte som sin tekniske veileder ombord og gjennom hele etterforskningen var maskinsjefen, Heinz Steinhauser, som var ombord ved alle brannene.**

Slik kunne vi tatt for oss side for side i Riksadvokatens avslag og plukket argumentasjonen fra hverandre. Vi vil heller **konkludere litt tidlig** og påstå at årsaken til Riksadvokatens avslag heller ligger i det faktum at han har **nektet**

gjenopptakelse to ganger tidligere. Han er også den personen som har **frontet saken for påtalemyndighetene** helt fra hendelsen inntraff. Slik vi ser det er det åpenbart at han **beskytter seg selv og sitt tidligere arbeid**. Vi har også god grunn til å mistenke ham for å **dekke** over det svært mangelfulle etterforskningsarbeidet Oslo Politikammer utførte i denne saken.

Vår klare oppfatning av avslaget og Riksadvokaten, er at han ved sin mangelfulle – og til dels sterkt vinklede saksbehandling av denne begjæringen, med den tilleggsdokumentasjonen som ble innsendt, viser at han ikke evner å behandle denne saken objektivt – han er også, etter vårt skjønn, helt klart inhabil i denne saken.

Våre ankepunkter med vedlegg er:

1. SINTEFs mandat var å konsentrere seg om de første 1 ½ timene av ett brannforløp på 38 timer.
 - 1.1. Med andre ord Riksadvokaten snakker usant, største delen av brannforløpet er ikke etterforsket.
2. Etter vår oppfatning, er Riksadvokat Bush inhabil siden han selv har håndtert og frontet denne saken hele tiden – også selve hendelsen. Han sitter nå og vurderer sitt eget arbeid.

3. Det er vanskelig å forstå hvorfor kompetansen til Kripos **ikke ble benyttet etter at ID-gruppen deres hadde fullført sitt arbeid**. I og med at skipet var eid av et Amerikansk selskap og at en amerikansk statsborger (Ruth Rome) også omkom under brannen, ville det vært naturlig at man hadde hatt et utvidet samarbeid med FBI og NTSB fra USA, som antagelig er verdens fremste på dette området.

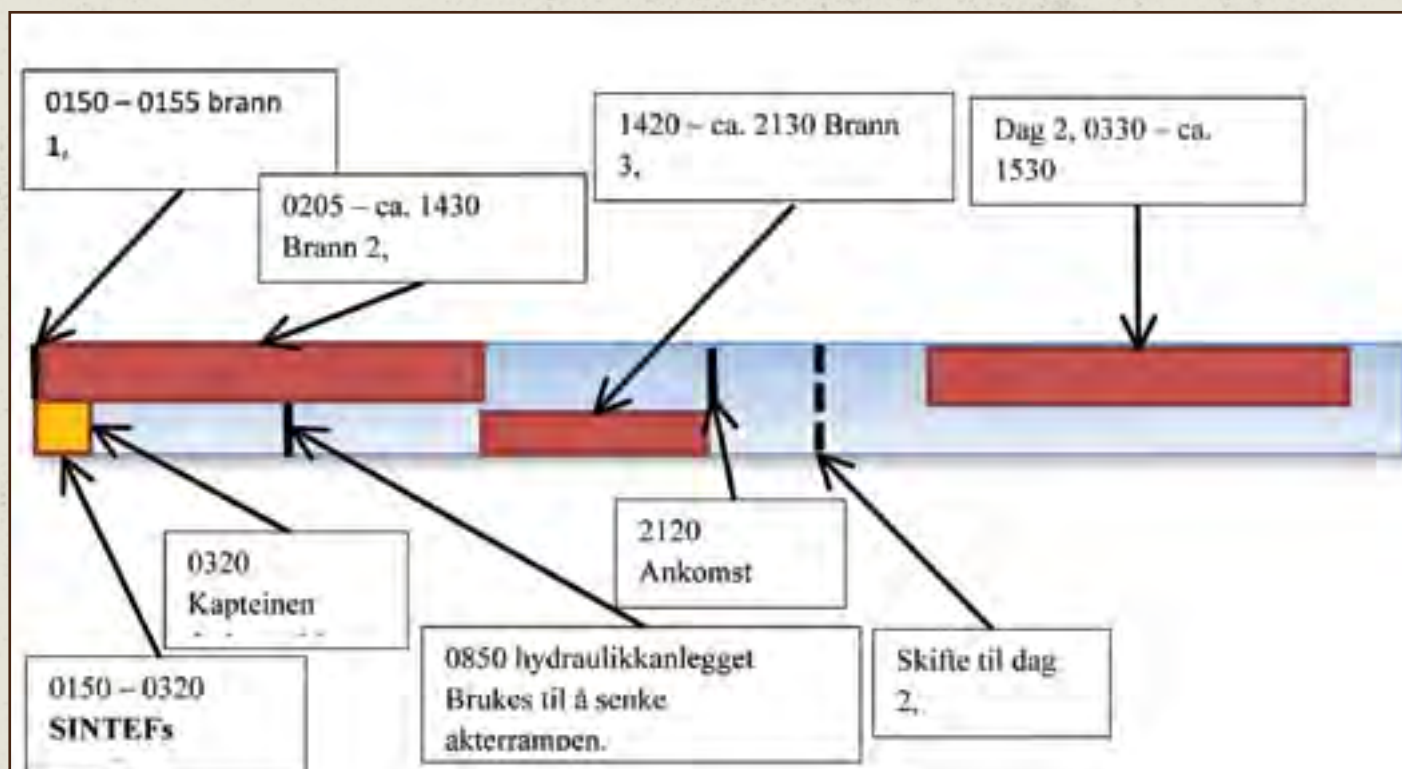
4. **Forsikringssvindler ble aldri etterforsket verken av Norsk eller Dansk politi bla. på grunn av manglende koordinering/overordnet ledelse.**

Maskinsjefen og alle andre som var om bord da brannene startet, var i utgangspunktet i kategorien mulige brannstiftere, dette ifølge Påtaleansvarlig Nicolai Bjønness.

4.1. Bruk av teknisk bistand fra maskinsjefen om bord i Scandinavian Star (viser til lydopptak som vi har i vår besittelse).

4.1. Kaptein Lars Ekstrøm uttaler, blant annet på ett lydbåndopptak vi har i vår besittelse, at han vet hvem som er ansvarlige for brannene på flere av rederiets skip.

4.2. For eksempel når de trengte større



reparasjoner eller ombygninger satte de fyr på skipet.- forsikringspengene gikk til personer høyt oppe i systemet, og det er de som ligger bakom brannen.- En av dem gikk hjemme i et år, han fikk veldig mye penger og investerte i containere, og kjøpte hus på Bahamas og i Florida.- Ekstrøm forteller videre at: Steinhauser har problemer med spriten, og når han er full, prater han for mye.

En gang sa Steinhauser til meg: *Lars jeg trodde ikke at det skulle bli en så voldsom brann, det var ikke meningen at det skulle bli så stor brann! Alle undrer på hvor dan Heinz (Steinhauser) slapp unna med dette.(How he could get away with it).*

4.3. Alt tyder på at noen ombord ønsket å totalhavarere skipet. Bevisene på det var at det rundt omkring på skipet var sentrale branddører blokkert i åpen stilling eller fjernet, det var også plassert ut madrasser (En skumgummimadrass brenner tilsvarende 8 liter diesel) og lignende brennbare gjenstander i ettertid som ble funnet i korridorer og trapper. I tillegg var det utplassert gassflasker (sveisegasser) både i hydraulikkrommet og på poop dekket. Disse var usikret, uten sikkerhetshetter. De var festet med hyssing istedenfor kjetting som er forskriftsmessig, ved siden av står det også 2 spann med malingstynner (se bilde i vedlegg 2).

4.3.1. Madrassene var sannsynligvis plassert ut for å spre brannen – dette er aldri etterforsket fordi krimteknikerne fikk ordre om å prioritere områdene hvor brannen hadde herjet. Hovedformålet var å finne arnestedene for brannene, og hvordan brannene hadde utviklet seg.

4.4. Forsikringssum – i forhold til sum for kjøp og salg.

4.4.1. Skipet ble kjøpt for USD 10,3 mill og forsikret for USD 24 mill. (Vedlegg 3)

4.4.2 Oslo politiets hovedetterforsker

Øyvind Thorkildsens har kommet med følgende uttalelser: *Sea Escape ble aldri etterforsket, var ikke de bare selgere av ski pet?* Spurte han. I tillegg bekrefter han ballongforsøkene som Steinhauser og & co. foretok i forkant av brannen. Han omtaler brannen som en reprise av disse forsøkene. Uten styring av ventilasjonen, hadde ikke brannen utviklet seg slik den gjorde. ***Dette og mye mer har vi på tape.*** Hele samtalen er på ca. tre timer.

4.4.3. Forsikringspolisen legges frem for Sør og Handelsretten (med SeaEscape som eier/forsikrings-taker) før siste brannen er slokket.

5. Gjengangere – Sea Escape-mannskapene

5.1. Det er flere av de som var mannskap på Scandinavian Star som går igjen på flere av SeaEscape sine skip, som har gått tapt pga. branner.

5.1.1. Påtaleleder Nicolai Bjønness sier i et intervju at: *«Politiet gikk grundig til verks for å konstatere om noen hadde vært ombord på tidligere skipsbranner. Og jeg er sikker på at vi konkluderte riktig med at det var ingen slike ombord».*

5.1.2. Eksempelvis, Hans Rytter, dansk sjefselektriker. Se Vedlagte mannskapslistene fra Scandinavian Sun og Scandinavian Star (2 branner) totalt har han vært med på fem skipsbranner, så vidt vi vet (Vedlegg 4 er mannskapslistene fra Scandinavian Sun, og fra 2 hendelser på Scandinavian Star. Kvaliteten er dårlig, men vi har mannskapslistene som viser samme person fra flere hendelser, dere kan få listene om ønskelig).

5.2. Det ble gjennomført tester med ballonger på Scandinavian Star i forkant av brannen for å se hvordan man kunne manipulere luftstrømmene ved kjøring av bildekkventilasjonen og åpning og lukking av dører mot trapperommene.

5.3. Vitneutsagn sier at maskinsjefen

(Steinhauser) har mottatt 800.000 (om dette er USD eller NOK vet vi ikke) i en stor konvolutt. Dette er ikke etterforsket, men Bjønness sier likevel at dette var godt kjent.

5.4. Kaptein Hugo Larsen ble sabotert da han skulle snu båten opp mot vinden, ved at maskinkontrollen til broen var utkopledd i maskinrommet.

5.5. Maskinsjefen (Steinhauser) villetet bevisst innsatsbrannskapene underveis i slokkearbeidene. Han unnlot også å nevne at det var flere skumstasjoner om bord. Noe som hadde vært nyttig kunnskap for brannfolkene i forsoeket med å slukke hydraulikkoljebrannen.

5.5.1. Steinhauser sier til innsatsmannskapene at det er fare for kantring ved mer enn 10-11 graders krenkning. Dette er bevisst feilinformasjon, **reelt tåler en slik båt over 40 grader krenkning.** På grunn av denne påstanden må man avbryte slokkearbeidene i perioder, hvilket gjorde at brannen blusset opp igjen.

5.5.2. Steinhauser forteller til innsatsmannskapene at man kun kan kjøre enten brannpumpene – eller lensepumpene. Når man skulle lense for å redusere krenkningen, måtte man avbryte slokkeinnsatsen – hvilket også medførte at brannen blusset opp igjen. **Faktum er at alle skip produsert etter 2. verdenskrig har kapasitet til å kjøre både brannpumper og lensepumper samtidig.**

5.6. Rita Nordeng sa Steinhauser ved arnestedet like etter at brann nr. 1 var slokket.

5.6.1. Steinhauser sier i sitt vitneutsagn til Politiet at han lå i sin lugar og sov på det tidspunktet.

6. **Om Mørk Andersen som eneste mistenkte viser vi til Steinhausers uttalelse («Det var ikke meningen at det skulle bli en så voldsom brann»).**

6.1. **Den eneste mistenkte, Mørk Andersen, omkommer i brann**

nr. 2 – av totalt 4 branner.

- 6.1.1. Obduksjonsrapporten viser at Mørk Andersen ikke var andpusten da han døde.
- 6.1.2. Vi har i vår besittelse ett TV intervju med N. Bjønness som blant annet bekrefter at man **ikke har noen bevis mot Mørk Andersen.**
- 6.1.3. Vedlegg 5 viser at forsikrings-svindler aldri har vært undersøkt.
- 7. Riksadvokatens grunner for å gi avslag (30.01.2012) på begjæring om gjenopptagelse.
- 7.1. Påstand om at røyk- og brannspredningen som gikk opp trappen på den ene siden av skipet, for litt senere å bli dratt ned trappe-løpet på den andre siden og som ble observert av flere vitner ombord i skipet - var helt naturlig. **Dette sier Riksadvokaten**

var gjenstand for ett fullskala-forsøk på SINTEF.

- 7.1.1. **Epost fra Kjell Schmidt Pedersen bekrefter klart og tydelig at ett slikt fullskalafor-søk ikke ble gjennomført.** Riksadvokaten kommer her med uriktige opplysninger (se vedlegg 1).
- 7.2. Brann 3, Hydraulikkoljebrannen. Ett hydraulikkoljerør i 300 korridoren er separert i en sammenføyning og den ene enden er bøyd ut ca. 30 grader. Gjennom denne har det strømmet i størrelsesorden 400 liter hydraulikkolje, som har antent og som dannet brann nr. 3 i 300 korridoren, en korridor som allerede var utbrent etter brann nr. 2. Dette er solide rør (63,5 mm) og for å bøye røret trenger man en kraft på ca. 1900 kg – for å trekke fra hverandre rørene i sammenkoplede tilstand trengs ca. 20.000 kg.

7.2.1. Riksadvokaten gjengir at SINTEF skal ha sagt at Dantest undersøkte hydraulikk-røret og **konkluderte** med at røret var bøyd som resultat av varmpåkjenning (se vedlegg 6). De undersøkte selv ikke dette på grunn av begrensningene i deres mandat.

7.2.2. Det Dantest faktisk sier er at røret «ligger i en bue, **sannsynligvis** oppstått ved oppvarming av røret under brannen». **Dette er en sannsynlighetsbetraktning – ikke en konklusjon.** En annen sak er at brannen som ifølge Dantest skal ha bøyd røret er den som oppstod i den hydraulikkoljen, som skal ha lekket fra dette røret siden det ble separert og bøyd – hvilket er fullstendig ulogisk.

8. **Underslag av beviser og villedning foretatt av Oslo Politiet:**

8.1. Oslopolitiet har underslått bevis-

Tor Aksel Busch

Foto: Skjermdump



- materiale og bevisst villedet i prosessen.
- 8.1.1. Obduksjonsrapporten av Mørk Andersen – vi fikk bare oversendt 3 sider fra Oslo politiet, rapporten er skaffet fra andre kilder og er på 15 sider.
- 8.1.2. Dantest rapporten om hydraulikkørret i forbindelse med brann nr. 3 eksisterer ifølge Oslo Politiet ikke. Denne har vi mottatt fra andre kilder.
- 8.2. Ingvar Brynfors (Innsatsleder), som var første brannmann om bord, er aldri avhørt av norsk politi.
9. Andre forhold som er viktige i saken:
- 9.1. Scandinavian Stars sertifikater:
- 9.1.1. Alle sertifikater og godkjenninger **utløp tilsynelatende 01.04. 1990 (en uke før brannen).**
- 9.1.2. **Scandinavian Star gikk uten godkjent klassing!**
- 9.2. *Advarsel fra NTSB (National Transportation Safety Board, www.nts.gov) som ble sendt i forkant **ble aldri tatt alvorlig** av norske myndigheter.*

Persongalleri

Her er en oversikt over hvem de forskjellige personene som er omtalt i dette skrevet er. Vi har forsøkt å få med personens navn og tilhørighet i det spillet som har vært. I tillegg er alle de 9 personene med tilknytning til Sea Escape nevnt.

<i>Maskinsjef</i>	<i>Heinz Steinhauser- SeaEscape</i>	<i>(tysk)</i>
<i>Sjefselektriker</i>	<i>Hans Rytter- SeaEscape</i>	<i>(Dansk)</i>
<i>Tømmermann</i>	<i>Winston Riviere- Sea Escape</i>	<i>(Dominikanske republikk)</i>
<i>Matros</i>	<i>Georg Curtis- SeaEscape</i>	<i>(Costa Rica)</i>
<i>Rep.</i>	<i>Avelino Di- SeaEscape</i>	<i>(Filippinsk)</i>
<i>Rep.</i>	<i>Francisco Pagaduan- SeaEscape</i>	<i>(«»)</i>
<i>1. mask.</i>	<i>Elmer Rebanco- SeaEscape</i>	<i>(«»)</i>
<i>2. Mask</i>	<i>Gerard Guimbatan- SeaEscape</i>	<i>(«»)</i>
<i>Matros.</i>	<i>Enriqe Durana- SeaEscape</i>	<i>(«»)</i>
<i>Kaptein Lars Ekstrøm</i>	<i>Kaptein i SeaEscape</i>	<i>(Svensk)</i>
<i>Ruth Rome</i>	<i>Musikker som omkom i brannen</i>	<i>USA)</i>
<i>Nicolai Bjønness</i>	<i>Påtaleleder Oslo Politi</i>	
<i>Øyvind Thorkildsen</i>	<i>Hovedetterforsker, Oslo Politiet</i>	

Mannskapslistene er på side 333+334 i NOU
Vedlegg: Blir Lagt ut på FFFSs hjemmesider

Vennlig hilsen

Terje Bergsvåg
Initiativtaker

Leif Vervik
Fellesforbundet for sjøfolk

Håkon Winterseth
Skansen Consult
(Brannkonsulent)

Human factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Mental Arbeidsbelastning, (Workload)

Før vi tar en beslutning om hvilken handling vi skal gjøre så må informasjonen fra miljøet rundt oss bearbejdes av hjernen. Dette kan ta litt tid eller det kan gå raskt avhengig av hva vi opplever. Det vi er vant til å gjøre trenger vi ikke tenke på før vi gjør det, men når det oppstår noe uvanlig må vi resonere oss frem til en løsning før vi handler.

Det er hovedsakelig to måter vår mentale "maskin" behandler informasjon fra miljøet rundt oss på. Det ene er data drevet og det andre er konsept drevet.

Data drevet, eller bottom-up prosessering som er faguttrykket, betyr at vi handler nesten automatisk eller instinktivt når vi registrerer noe. For eksempel når vi ser at hastigheten på skipet minker så øker vi motorkraft for å opprettholde konstant fart. Ser vi at skipet drifter korrigerer vi med å svinge osv. Dette er handlinger som vi har gjort mange ganger og kan derfor bearbejdes raskt av vår mentale "maskin" fordi vi ikke trenger å tenke. Da kan vi både gi gass og svinge samtidig.

Den andre måten er konsept drevet, eller

top-down prosessering. Her opplever vi ting som vi må tenke over før vi handler. For eksempel om det lyser en varselampe så må vi tenke over hva det betyr og ofte planlegge en handling før vi foretar oss noe. Da må vi hente data fra langtidsminnen hvor informasjon om systemet ligger lagret. Denne prosessen tar betydelig lengre tid enn data drevet prosessering, men er til gjengjeld mye mer nøyaktig.

Uansett om det er data drevet eller konsept drevet så kommer informasjonen via sansene våre gjennom en felles kanal inn i den mentale "maskinen". Kanalen kan kun ta inn en begrenset mengde data og i noen situasjoner blir det så mye å forholde seg til at vår mentale "maskin" ikke henger med lenger.

Når vi står overfor mange oppgaver på kort tid har vi en tendens til å gå inn i en datadrevet modus. Vi handler av ren rutine og resultatet blir at tankesettet ikke stemmer med virkeligheten og vi glemmer ting. Det gjør at problemer ikke løses eller i verste fall bidrar vi til at de blir verre. Dette kan få katastrofale følger.

Under en øvelse ble følgende rapport sendt til Technical Operation Headquarters:

Due to a damaged rudder, a liquid butane ship has hit a ship

full of Vinyl Chloride on the front broad side above the waterline and rammed a hole in it. Vinyl chloride is leaking out. Acute danger of fire and explosion due to outflow of a gas cloud. Drifting to the southwest. Request operation support.

Dette ble oppfattet av operasjonslederen som en lekkasje av Chlorine gas i stedet for vinyl chloride og dersom man behandler den ene som om det var den andre ville resultatet blitt katastrofalt.

Det er etter min mening en nødvendighet at slike områder blir inkludert i trening av sjøfolk. Risikoen ved ikke å gjøre det har vi rett og slett ikke råd til.

torhkr@gmail.com

Legekontoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken®



Sjømannslege Gunnar Hasle

Spesialist i infeksjonssykdommer,
med diplom i tropemedisin.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf/Faks: 22 99 15 80/81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Depth 140.6 Mtrs
Vector 06.7 Deg
Tilt 31.1 Deg
ROU Volt 294.1 U

P
-09.6 +04.7

U-864 – Skjemdump:www.nmf.no

Metylkvikksølv

Nå vil vel de fleste klø seg i hodet og si «Hva i huleste er Metylkvikksølv»? Svaret er enkelt. Det er det som blir dannet om U-864, ubåtvraket utenfor Fedje, blir dekket til. Nei, det er ikke vår påstand, men professor emeritus Einar Sletten ved kjemisk institutt på UiB som forteller dette (BT 15.05.12).

Han forteller videre, at det verste som kan skje, er at vraket dekkes til. Han har selv skrevet rapport om dette, og som han sier:

”Eg skreiv sjølv, etter oppdrag frå Fedje kommune, ei faglig vurdering av deler av Norsk Institutt for vannforskning (NIVA) rapporten, men min rapport vart «borte» på veggen under den vidare prosessen.”

Videre i innlegget sitt i BT skriver han; *Hovudproblemet med kvikksølv i botn-sediment, er danning av giftig metylkvikksølv. Dette er ein mikrobiologisk prosess starta av sulfat-reduserande bakteriar (SRB) som er avhengige av eit oksygenfritt miljø. SRB+organisk materiale+Hg (Kvikksølv)- metylkvikksølv. Tildekking medverkar til at det blir danna eit oksygenfritt miljø i sedimentet.*

Det er kanskje ikke så rart at hans rapport «vart borte på veggen». Det var jo en plagsom rapport som bare hadde en løsning og ingen alternativer: Kvikksølvet må tas opp!

Konsekvensene om ikke kvikksølvet tas opp beskrives som:

”Dersom målet er å redusere den farlege miljøgifta metylkvikksølv, vil tildekking mest sannsynleg vere meir til skade enn til gagn.”

Vi har ingen grunn til å mistro professoren når han sier at det verste vi kan gjøre er å dekke til vraket med innholdet. Vi er derimot veldig skeptiske når Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen sier:

”De faglige rådene til fagekspertene er klare på at risikoen ved heving er høyere enn ved tildekning. Samtidig er folk langs kysten urolige for sikkerheten på lang sikt.” (BT-16 .05.12)

Videre sier ministeren: *Nå går regjeringen videre med prosjektering og kvalitetssikring av to alternativer for miljøtiltak for ubåtvraket. 1) heving av last med tildekking av forurenset havbunn og 2) tildekking.*

Miljøbomba må fjernast for alltid, hevder Professor Einar Sletten.

Vi ønsker den beste løsningen, sier ministeren.

Om fiskeri- og kystministeren ønsker den beste løsningen, hvorfor lytter hun da ikke til de som har den beste løsningen? I stedet kommer departementet med den ene løsningen en dag og en annen løsning dagen etter. Hun lovet kystbefolkningen at U-864 skal heves og fjernes, deretter sa hun at den skal tildekkes.

Nå sier hun at kvikksølvet skal opp, men vraket skal tildekkes. Hva hun sier i morgen, er ikke lett å si.

Uansett tror vi at det lurt å høre på professoren fra UiB som sier at tildekket kvikksølv, før eller siden og ikke muligens, vil føre til metylkvikksølv.

”NIVA slår fast at tildekking sjelden er en 100 % løsning og at forurensingen blir værende i miljøet. Rapporten opplyser at kupert bunntopografi gjør tildekking utfordrende. Det blir videre poengtert at sterk strøm i området med nytilført kvikksølv fra ødelagte flasker kan forklare den svært høye konsentrasjonen i overflatesedimentet.” (BT 15.05.12)

Slik vi ser det, er tiden for utredninger forbi for lengst. Sett i gang med å fjerne alt, vrak og kvikksølv, før det blir den skaden alle er enige om at det blir. Våre etterkommere fortjener at vi fjerner skitten etter oss, når vi vet om den!

Riksadvokaten krever høyere lønn for statsadvokatene

- ellers vil det gå ut over rikets rettssikkerhet

Dårlig lønn fører til at de beste statsadvokatene flykter til det private markedet, hevder riksadvokaten. Som en konsekvens vil bare de dårligste bli værende i embetet.

Når vi ser på Riksadvokatens behandling av Scandinavian Star saken, kan det se ut som om han har en elendig betaling selv, om han får betaling i det hele tatt. Slettere jobb enn det han gjorde i forbindelse med gjenopptakelsesbegjæringen, skal man lete lenge etter. I tillegg til at det er et slett og overfladisk arbeid, har han nedlagt forbud mot å anke saken videre. Er det bare for at det ikke skal bli avslørt hvor dårlig lønn han har?

14 Konklusjon (fra riksadvokatens avslag om gjenopptakelse)

Riksadvokaten finner ikke grunn til å beordre gjenopptakelse av den norske etterforskningen av brannstiftelsen om bord i Scandinavian Star 7. april 1990.

Riksadvokatens avgjørelse kan ikke påklages.

Tor Aksel Busch (Riksadvokat)
Harald Strand (førstestatsadvokat)

Når Buch nedlegger forbud mot å anke saken må det ha en årsak. Er han redd for at andre skal avsløre hvor dårlig han og hans rådgivere har gjort jobben? En jobb han har utført om samme sak to ganger før. Eller kan det kanskje være at han dekker over arbeidet til tidligere kolleger? Vi vet at tidligere politisjef i Oslo, nå avdøde Willy Haugli, sa at brannstifteren og masseorderen var identifisert. Det må i beste fall være mot bedre vitende, og i verste fall blank løgn. Vi ser av avslaget at riksadvokaten innrømmer at brannen om bord i Scandinavian Star er en brannstiftelse. Når han nå vet at «brannstifteren» selv døde under



Tor Aksel Busch (Riksadvokat) -Foto: Norges Bank - www.flickr.com

brann nummer to, hvordan forklarer han da at det er startet minst to branner til etter at han døde? Han innrømmer med andre ord at det har vært en eller flere brannstiftere i aksjon, men han ønsker ikke at det blir oppklart.

Det Riksadvokaten ba om før vi leverte gjenopptakelsesbegjæringen, var nye bevis som kunne kaste nytt lys over saken. Det gjorde vi, blant annet ved å vise at den utpekte brannstifteren døde i brann nummer to. Det var to branner til, etter at «brannstifteren» døde, blant annet at brann nr. tre, hydraulikkoljebrannen, ble antent ved hjelp av noen som viste hva de gjorde.

Vi presenterte også flere andre nye bevis.

Vi påviste at et hydraulikkør ikke kan bøye seg 30 grader rett ut fra skottet uten annen hjelp enn litt trekk i gangen. Dette er en umulighet. For å bevise for ham at dette er en umulighet testet vi det, og ikke overraskende, fikk vi rett.

Rapporten vi har presentert for Justiskomiteen på Stortinget kan dere lese om i denne utgaven av Dråpen. Der finner dere også bevisene Riksadvokaten ikke ville ta stilling til.

Slik vi ser hans lønnskamp, bør han ikke starte kampen på vegne av statsadvokatene, men seg selv. Vi og nasjonen trenger og har krav på gode fagfolk. Vi trenger nemlig de beste. Om dere leser rapporten forstår dere hva vi mener.

Ønsker ikke regjeringen orden i eget hus?

Dersom du har kjennskap til at det foregår ulovligheter på arbeidsplassen din eller andre steder, er det ikke sikkert at det er så lurt å varsle. Regjeringen har, i sin klokskap, pålagt varsleren om å betale et gebyr på 1000 kroner!

Om du vil varsle Klagenemden for offentlige anskaffelser (KOFA) om at det offentlige har gått til anskaffelse av saker som burde vært ute på anbud må du altså ha god råd.

I de offentlige anbudsreglene heter det:

Det offentlige Norge, stat og kommuner, kjøper hvert år varer og tjenester for bort imot 400 milliarder kr. Slike anskaffelser skal basere seg på konkurranse, for å sikre at man ikke kjøper det dyreste alternativet.

KOFA ble stiftet i 2003 for å sikre at leverandører skulle være sikret en hurtig klageadgang om ikke alt gikk etter boken. Dermed slapp man å gå veien om rettsvesenet. KOFA fikk i 2007 lov til å gi straffegebyrer for regelbrudd.

Det merkelige er altså at det statlige organet skal ha et gebyr fra deg om du ønsker å rapportere om noe mistenkelig. Man har snudd tingene på hodet: Varsleren skal betale for å varsle om ulovligheter! Dette er ikke med på å stoppe

ulovligheter, vi mener dette derimot vil føre til mer korrupsjon. Nå blir det fritt frem for en hvilken som helst kommunal eller statlig kjeltring å inngå kontrakter og lignende med familie og venner, og ingen vil sjekke det opp lenger.

I fjor sa regjeringen at de også ville frata KOFA muligheten til å ilegge kommuner og offentlige etater gebyrer, dermed ville KOFA bli totalt tannløse og stå uten maktmidler mot lovbrysterne. Om man ønsker å gå til det drastiske skritt å ta en kommune, eller noe annet offentlig til retten på grunn av ulovligheter, risikerer man at det fort vil påløpe saksomkostninger på flere tusen kroner.

Med andre ord, nå er det fritt frem for svindlere og det med statens velsigning.

FFFS skaper igjen ny norsk rettshistorie

Tre år og tre forskjellige Høyesterettssaker. Det fjerde året blir avgjørelsen fra den ene Høyesterettssaken behandlet av Den Europiske Sosialpakten (ESP) i Strasbourg. Som den første organisasjon i Norge, vil saken vi klaget inn for ESP bli behandlet der. Saken vi snakker om, er selvfølgelig Nye Kystlink Saken (62 års-saken)

Statsadvokat Fanny Platou Amble har nå brukt alle sine "objektive" argumenter for å få vår klage avvist, men har ikke

nådd frem med sin argumentasjon. Argumentasjonen gikk for øvrig på å diskreditere meg og forbundet, men heldigvis ble hun gjennomskuet. Nå blir endelig Nye Kystlinkdommen behandlet, og Sjømannslovens § 19 blir kritisk ettersett. Når vi ser på hva Høyesterett sa i forbindelse med Helikopterflyverdommen, om vår sak, er vi trygge på at vi har en god sak i Strasbourg. I premiss 69 i dommen står det nemlig:

Premiss 69.

Innledningsvis nevner jeg at en aldersgrense på 60 år er betydelig lavere enn sekstisyvårs grensen som var tema i Høyesterett i Gjensidigesaken, og sekstifemårs grensen som var tema i Rosebladtdommen og Fuchs og Köhlerdommen i EU-domstolen. Aldersgrensen på 62 år, som Høyesterett aksepterte

i Kystlinkdommen, er imidlertid ikke så langt unna. Jeg tar ikke stilling til om den vil kunne opprettholdes i lys av dagens rettskildebilde, men nevner at førstvoterende uttrykte tvil, og la vesentlig vekt på at sekstitoårs grensen berodde på lovgivers bevisste valg. Noe slikt bevisst lovgivervalg kan det ikke vises til i vår sak.

Dette viser ganske klart at den samme domstolen som for to år siden stemte mot vår argumentasjon, nå har snudd helt rundt. Nå er de enige med oss. Derfor mener vi at det skal bli vanskelig for ESP og dømme mot det som Høyesterett i dag mener. Vi skal ikke ta noen seier på forskudd, men som vi så mange ganger før har hevdet: Det hjelper å stå på og ikke gi opp.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

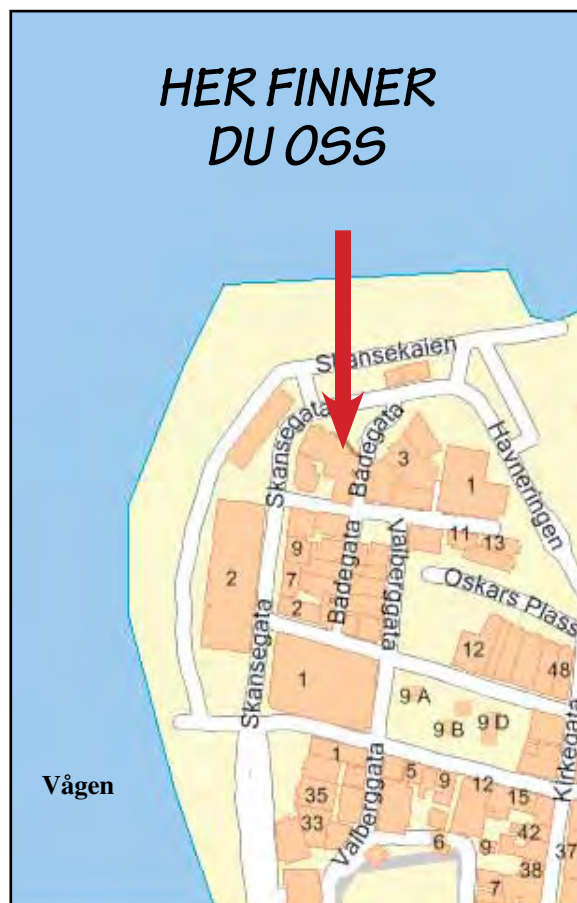
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER DU OSS





Rikke Lind. Foto: Ernst Larsen - Redningselskapet

Gratulerer til redningselskapet

Endelig har de fått en sjef med innsikt i deres problemer

Rikke Lind er ansatt som ny generalsekretær i Redningselskapet etter Øyvind Stene. Ikke et vondt ord om Stene, han har sikker gjort en flott jobb for selskapet, men han kjenner ikke de departementale irrgangene som Rikke Lind. Rikke Lind (43) har lang erfaring både som politiker og fra næringslivsorganisasjoner som Maritimt Forum og Norges Rederiforbund.

Lind var fylkespolitiker i Akershus for Arbeiderpartiet fra 1991 til 1999 og

stortingsrepresentant fra 2000 til 2001. Fra 2007 frem til i dag har hun vært statssekretær i Nærings- og handelsdepartementet under tre statsråder. Hun har også hatt flere styreverv.

(Fra pressemeldingen til redningselskapet)

I og med at Lind har hatt spesiell interesse for det maritime området, og kjenner maktpersoner innenfor dette, forventer vi at vi skal slippe de samme kranglene som ved foregående statsbudsjettsfor-

handlinger om overføringer til Redningselskapet. Nå har vi virkelig tillit til at det vil bli orden på sakene. Rikke vet en del om maktens irrganger!

Det er ikke alle som kan skryte av at de har fått avskjed i nåde fra kongen, men det kan Rikke. Med en dame som Rikke Lind ved roret tror vi at selskapet er i trygge hender.

Gratulerer enda en gang!

Med fare for å bli tatt i konspiratoriske påstander; vi tar likevel sjansen på å ytre noen **tanke om NSF/LO/AP og deres kumpaner.**

Under har vi lagt inn noen få linker som, slik vi ser det, sier ganske mye om hvordan AP og LO sammen styrer og steller med oss andre etter eget forgodtbefinnende.

Vi har, som de fleste vet, vunnet over NSF og de andre i Høyesterett i saken om tvangstrekk. Men nå blir vi tvunget til å ta saken opp igjen, på grunn av at NSF/LO ikke vil innordne seg dommen fra høyesterett. De mener tydeligvis at de står over loven. Det vi lurte på i den sammenheng er hvem eier egentlig loven?

Er det bare Jens og co. eller er det alle landets innbyggere?

I linken under kan man lese at Jens støtter Støre, for han har partiboken i orden, for som statsministeren sier: *Støres sak er annerledes enn Audun Lysbakkens (SV).*

Vår mistanke er at Lysbakken, og andre i hans sko, manglet partiboken til AP.

http://www.dagbladet.no/2012/04/12/nyheter/jens_stoltenberg/politikk/regjeringen/lap/21082511/

Når vi påstår at det foregår en forskjells-

behandling av folk i Norge, tror vi at vi har våre ord i behold. Om dere går inn på linken under vil dere forstå hva vi mener. På videoen vil dere se og høre at stortingsrepresentant Chr. Tybring-Gjedde beskylder AP for politisk korrupsjon fra stortingets talerstol.

Fredag den 17. juni 2011 ble siste stortingsmøte før fellesferien avholdt på Stortinget. Tre timer ut i møtet holdt Jens Stoltenberg (Ap) en tale, som ble avsluttet med en noe nervøs latter, før Chr. Tybring-Gjedde (FrP) inntok talerstolen. Han forklarte litt av maktens tette samrøre, blant annet forbindelsene mellom LO og Arbeiderpartiet, og våget seg dit hen å kalle det hele for politisk korrupsjon, til stor forargelse for fungerende stortingspresident Akhtar Chaudry (SV). Statsminister Jens Stoltenberg, og den politiske pressen, valgte å forlate salen under innlegget. Slik sett står beskyldningene fortsatt ubesvart.

<http://folkets.info/component/content/article/12868-er-det-politisk-korrupsjon-i-norge>

På neste link kan dere lese hvordan næringsminister Trond Giske unnlater å svare konkret på skriftlige spørsmål. Når han i sitt svar påstår at FFFS gjerne må komme med innspill til komiteen som skal se på Sjømannsloven, vet han at det bare er svada. Hvordan kan vi komme med innspill når arbeidet til komiteen er hemmelig? Noe han selv forteller.

Her støtter Giske helt åpenbart forbund med tilknytning til LO/AP. Slikt har ingenting med åpenhet og demokrati å gjøre.

<http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=52578>

Vi skal ikke påstå at avgjørelser som er tatt i retten ikke er rettferdige, men vi stiller likevel spørsmål ved hvor "lovlige" de er. I følge norsk lov skal nemlig dommere, enten det er tingrett-, lagmann- eller Høyesterettsdommere, avlegge en ed og en forsikring før de har lov til å praktisere i embetet. Nå har det vist seg at ca. 150 av landets 564 dommer ikke har avlagt denne eden og lever opp til formalitetene. Derfor har mange dommer avsagt av disse dommerne per definisjon ingen verdi eller rettskraft. De er nulliteter. Det er som å kjøre bil uten sertifikat. Saken er allerede tatt opp i Stortinget. Se neste side.

<http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=52928>

**Kumpan er et litt nedsettende ord for kompanjong, og kumpaner samarbeider gjerne om litt tvilsom eller til og med forbrytersk virksomhet. (Per Egil Hegge)*

info@fffs.no – www.fffs.no

Spørsmål

Per Sandberg

Foto: Fremskrittspartiet



Per Sandberg (FrP): Kan statsråden fremvise oversikt over hvor mange dommere i virke ved norske domstoler som ikke har avgitt dommerforsikring eller dommered, og er statsråden komfortabel med at det avses en rekke dommer som ikke er gyldige fordi dommeren ikke har avgitt slik forsikring?

Begrunnelse

Jeg har fått informasjon om at en rekke dommere ikke har avgitt den nødvendige dommerforsikring eller -ed man skal avlegge, før dommergjerning starter. Sammenhengen i rettergangslovgivningen tilsier at en dom skal oppheves dersom dommeren i saken ikke har avgitt forsikring. Det finnes også tilfeller fra rettspraksis på at dommer har blitt opphevet på et slikt grunnlag. På denne bakgrunn finner jeg det svært viktig å finne ut hvor mange dommere det her er snakk om og hvor mange dommer det eventuelt måtte gjelde.

Svar

Grete Faremo

Foto: Arbeiderpartiet



Grete Faremo: Domstolloven § 60 stiller krav om at alle dommere, unntatt meddommere og skjønnsmenn, skal avgi skriftlig forsikring. Denne må ikke forveksles med den embetsed som skal avlegges etter Grunnloven § 21. Forsikringer oppbevares av Domstoladministrasjonen og embetseder oppbevares ved Statsministerens kontor.

Jeg forutsetter i det følgende at spørsmålet gjelder dommerforsikring. Det domstoladministrative arbeidet ble 1. november 2002 flyttet ut av Justisdepartementet, og til den nyopprettede Domstoladministrasjonen (DA). Blant annet skulle omorganiseringen støtte opp om og synliggjøre utad uavhengigheten i dommerarbeidet. Før opprettelsen av DA var det vekslende rutiner for innhenting og oppbevaring av dommerforsikringer. Den enkelte domstol hadde ansvaret for at nytilsatte dommere avga nødvendig forsikring. Før 1991 skulle forsikringer oversendes Justisdepartementet for oppbevaring. Fra 1991 til 5. juli 2002 var fylkesmennene rett adressat, før Justisdepartementet en kort periode fra 5. juli 2002 til 31. oktober 2002, igjen var ansvarlig for oppbevaringen. Det går frem av Justisdepartementets rundskriv G-49/91 av 15. mars 1991 og G-12/02 av

5. juli 2002, at det var grunn til å sette spørsmålstegn ved den enkelte domstols rutiner når det gjaldt innhenting av dommerforsikringer. I begge rundskrivene ble det derfor minnet om plikten til å avgi forsikring. Domstolene ble også bedt om å sørge for avgivelse av eventuelt manglende forsikringer.

Fra og med 1. november 2002 har DA hatt ansvaret for dommerforsikringene. DA foretok i 2009 en kartlegging av journalførte dommerforsikringer. Det ble oppdaget mangler i dokumentasjonen, og DA iverksatte derfor flere tiltak. Blant annet tok DA kontakt med fylkesmennene, Justisdepartementets dokumentasjonssenter og ledere ved aktuelle domstoler, for å innhente manglende dokumenterte dommerforsikringer. Jeg har fått opplyst fra DA at det per i dag mangler dokumenterte dommerforsikringer for 150 av 564 dommere. Dommerne dette gjelder, ble alle oppnevnt før 1. november 2002. Det kan ikke slutes fra dette at vedkommende dommere ikke har avgitt forsikring.

Som nevnt har det opp gjennom årene vært vekslende rutiner for innhenting og oppbevaring av dommerforsikringer. Den klare hovedregelen er uansett at selv dommer det hefter feil ved, blir stående, inntil de eventuelt oppheves ved anke eller domsresultatet endres etter gjenåpning.

Jeg er kjent med at en avgjørelse fra Borgarting lagmannsrett ble anket inn for Høyesteretts ankeutvalg 25. januar 2012. Saken omhandler blant annet manglende dommerforsikring. Høyesterett har ikke avgjort saken ennå.

Det er viktig at dommerforsikringer avgis på korrekt måte, og det er ikke heldig at det ikke uten videre kan dokumenteres at alle dommere i Norge har avgitt slik forsikring.

Jeg er trygg på at DA er seg sitt ansvar bevisst, og gjør det som skal til for å rette opp i situasjonen.

TRE DØDE OG EN OVERLEVENDE FIRE TITANIC-SKJEBNER FRA BERGEN

THE NEW YORK HERALD. THE MAJORITY...
 WEDNESDAY, APRIL 16, 1912. NEW YORK, TUESDAY, APRIL 15, 1912. TWENTY EIGHT PAGES. PRICE THREE CENTS.

THE TITANIC SINKS WITH 1,800 ON BOARD; ONLY 675, MOSTLY WOMEN AND CHILDREN, SAVED

MOST APPALLING DISASTER IN MARINE HISTORY OCCURS WHEN WORLD'S LARGEST STEAMSHIP STRIKES GIGANTIC ICEBERG AT NIGHT

Scores of World's Most Widely Known Persons, Including Colonel John Jacob Astor and His Wife, William T. Stead and Alder Strauss Among Those Whose Fate is in Doubt.

J. Bruce Ismay, Head of the White Star Lines, and Mrs. George D. Widener, the Countess of Rothes and Mrs. Henry B. Morton Are Some of Those Saved.

In the darkness of night and in a stormy sea, the Titanic, largest of all ships, was wrecked on the night of April 14-15, 1912. The ship, which was on her maiden voyage from Southampton, England, to New York City, struck a large iceberg in the North Atlantic Ocean. The ship sank in less than two hours, and only 675 people were saved. The disaster is the deadliest in the history of the world.

The ship was carrying 2,204 people on board, including 1,517 passengers and 687 crew members. The ship was carrying 353 lifeboats, but only 705 people were able to get into them. The ship sank in 2 hours and 40 minutes.

The ship was carrying 353 lifeboats, but only 705 people were able to get into them. The ship sank in 2 hours and 40 minutes.

The ship was carrying 353 lifeboats, but only 705 people were able to get into them. The ship sank in 2 hours and 40 minutes.

EN UTSTILLING VED BERGENS SJØFARTSMUSEUM



Vel 20 menn, blant dem Albert Moss, overlevde ved å klamre seg til kjølen på en veltet livbåt.

I år er det 100 år siden Titanic forlot Southampton på sin skjebnesvangre jomfrutur. 1495 personer omkom etter at skipet gikk på et isfjell og forliste natten mellom 14. og 15. april 1912. Bergens Sjøfartsmuseum har ved flere anledninger vist ulike Titanic-utstillinger, og i forbindelse med 100-årsmarkeringen ble det laget enda en, med utgangspunkt i fire Titanic-skjebner fra Bergen.

Titanics dramatiske forlis natten til 15. april 1912 har satt dype spor i folks bevissthet. De mange historier og myter som er spunnet rundt forliset, har gitt næring til et stort antall bøker, filmer – og utstillinger. Titanic er blitt et begrep som siden har vært benyttet både ved større og mindre tragedier til sjøs. Sist ved det italienske cruiseskipet Costa Concordias havari i januar 2012 ved Italias vestkyst.

Det var totalt 2 207 mennesker om bord på Titanics jomfrutur, hvorav 1 316 passasjerer. 31 av passasjerene var norsk-ættede, 28 av dem født i Norge. Fire

av passasjerene var fra Bergen, Albert Moss, Henry Olsen, Albert Andersen og Sigurd Moen. Moss skulle mønstre på bergensskipet DS Norheim i Philadelphia, mens Olsen og Andersen hadde fått hyre på bergensskipet DS Edda som lå i New York. Det var ikke uvanlig at passasjerskipene som krysset Atlanterhavet hadde med norske sjøfolk som skulle mønstre på norske skip i Nord-Amerika. Den fjerde, orgelbygger Sigurd Moen, var den eneste av de fire som vurderte å emigrere for godt.

Albert Andersen og Henry Olsen skulle reise over Atlanterhavet med DS Philadelphia, og forlot Bergen 3. april om bord på Det Bergenske Dampskibsselskabs DS Sirius. Sigurd Moen og Albert Moss, som begge hadde billetter med Titanic, fulgte etter tre dager senere med Bergenskes DS Irma. Reisen for alle fire gikk via Newcastle til Southampton. Som følge av britisk kullstreik ble DS Philadelphias avreise avlyst med det resultat at Albert Andersen og Henry Olsen ble overført til Titanic. De fire fra Bergen reiste alle på Titanics 3. klasse, i lugarer på F-dekket. I det følgende skal vi kort se på skjebnene til disse fire, med størst vekt på Albert Moss, da han var den eneste av dem – som på spektakulært vis – overlevde.

HENRY OLSEN (1884-1912)

Henry Olsen vokste opp hos en fadder i Trondheim etter at moren utvandret til



Henry Olsens enke, Sina Olsen og barna sommeren 1912.

USA. Han seilte i kystfart før han i 1909 giftet seg med Larsine (Sina) Nilsen i Bergen. De fikk to barn. Han arbeidet ved BMV og tok maskinutdanning på kveldstid.

I mars 1912 fikk Henry hyre som donkeymann på DS Edda av Bergen og skulle gå om bord i New York. Han skulle reise med to kolleger - den ene av dem Albert Andersen fra Bergen. De skulle reise over Atlanteren fra Southampton med America Lines SS Philadelphia, en reise som ble innstilt som følge av britisk kullstreik. Overfarten skulle i stedet skje med Titanic, hvor de tre delte en 3. klasse lugar på babord side.

Larsine hadde et ærend på posthuset i Bergen 16. april, da hun fikk høre at Titanic hadde støtt på et isfjell. Den 24. april fant kabelskipet Mackay-Bennett flere norske omkomne utenfor Newfoundland, deriblant Henry Olsen. Samme kveld ble han begravet på havet.



SIGURD MOEN (1885-1912)

Den 11. juni 1912 ble Sigurd Moen gravlagt ved kapellet på Møllendal

kirkegård. På gravsteinen stod: "Sigurd Moen - 17/1 1885 - 15/4 1912 - Ved Titanics forlis - Höit elsket og aldrig Glempt". Kisten var blitt fraktet til Bergen fra New York, via København. Det var en kostbar transport som delvis ble finansiert ved en innsamling etter oppfordring i Bergens Tidende 27. april.



Sigurd og Inga Moen med barn.

Sigurd Moen var fra Gudbrandsdalen, men bosatte seg med familien i Skuteviken i 1910 da han fikk jobb ved Einar Kalands orgelfabrikk. Vinteren 1911/1912 fikk han besøk av svogeren som i flere år hadde oppholdt seg i Dakota, USA. Selv om Moen klarte seg bra i Bergen vurderte familien å emigrere. Sigurd skulle reise først, mens konen Inga, som ventet sitt tredje barn, skulle komme etter. Han reiste fra Bergen med DS Irma (BDS) til Newcastle. Etter ankomst Southampton tok Moen inn på et emigranthotell og gjennomgikk legesjekk før han gikk om bord til en lugar på 3. klasse. Moen lå og sov da skipet kolliderte med isfjellet. Han ble vekket av svogeren og de trakk akterover for å varsle kjente før de kom seg opp på båtdekket. De stod ved den akterste skorsteinen og kunne se den fremste skorsteinen styrte i vannet.

Moen ble funnet av letebåten Minia en av dagene etter forliset, med lommebok, billett, emigrasjonskort og et sølvur. Enken fikk melding om mannens skjebne 23. april, og mottok senere Sigurds eiendeler. Den 29. september 1912 nedkom Inga med en sønn, som ble oppkalt etter faren Sigurd.



Albert Andersen.

ALBERT ANDERSEN (1878-1912)

Albert Andersen vokste opp på Alvøen ved Bergen og ønsket tidlig å bli sjømann. Han seilte i utenriksfart som lempere og fyrbøter i årene 1901-1904. I 1905 mønstret han av for å gifte seg med Theodora C. Olsen fra Bergen og slo seg ned i Toldbodalmeningen 3 på Nordnes. Etter å ha tatt maskinistutdanning seilte han i 1909 ut som 2. maskinist. Den 1. april 1912 fikk han hyre på DS Edda som lå i New York. Theodora var gravid med parets tredje barn da Albert gjorde seg klar til avreise. Han reiste sammen med Henry Olsen og havnet i samme lugar som ham på Titanic.



Theodora Andersen.

Etter Titanics forlis fisket kabelskipet Mackay-Bennett opp liket av Albert Andersen i slutten av april. Liket ble balsamert og brakt til Halifax der han ble begravet 10. mai sammen med 32 andre

omkomne på Farrien gravplass. I Bergen fikk den etterlatte familien store vansker. Enken døde alt i 1915 og barna vokste opp hos slektninger i Alvøen. Først etter 1988 fikk familien vite at Albert Andersen var gravlagt i Halifax, takket være opplysninger framkommet i en Titanic-utstilling ved Bergens Sjøfartsmuseum.



En ung Albert Moss i matrosdress

ALBERT MOSS (1882-1973)

Albert Johan Moss var født i Bergen i 1882. Faren ønsket at han skulle bli optiker, men selv ville han til sjøs. Han fikk sin første hyre i 1899 og seilte i ti år i utenriks trampfart. I 1910 tok han styrmannseksamen, og seilte i 1911 som 2. styrmann på DS Hebe (Harloff og Rødseth, Bergen). I 1912 skulle han til USA for å mønstre på DS Norheim i Philadelphia. Billetten til Titanic var klar. Dagen før avreise, 9. april 1912 skriver den ugifte Moss til sin bror Sigurd i Bergen: "Kjære broder. Som du ser er vi ankommet hertil. Vi skal overnatte her og afgaa i morgen tidlig kl 10 fmd. Det var tungt at reise nu, men det har vel en overgang. Du maa hilse Agnes, Eduard, tante og Ingvar. Albert."

Albert delte en firemannslugar med sine to kolleger på babord side av F-dekket. Ved den skjebnesvangre kollisjonen med isfjellet 14. april våknet alle i lugaren. Albert syntes det minnet om å klappe til kai, tok på seg klær og gikk opp til brønndekket forut hvor han så store mengder is.

På poopdekket akter kunne Albert se livbåtene bli låret, og at mannskapet nektet passasjerene på 3. klasse i å gå om bord i dem. Det var først da dekket begynte å helle at han forstod alvoret. Han dro tilbake til lugaren, grep vårfrakk, regnfrakk og redningsvest og gikk tilbake til akterdekket. Han registrerte at de vann-tette dørene ikke var lukket og mente å se lanterner fra et annet skip. Albert fant ikke igjen kameratene. Han kom seg opp på båtdekket og framover mot broen. På babord side ble en klappbåt klargjort og Albert løp for å hjelpe til. Klokken 02.15 gikk broen under og klappbåten gled av. Albert falt i den kalde sjøen mens propellene steg høyere og høyre til værs og folk klamret seg fast.

Etter 20 minutter i vannet, så han en veltet livbåt og klarte å komme opp på den. En fyrbøter ropte "skyv han vekk", men Albert advarte de andre på båthvelvet at "Dersom noen prøver å dytte meg uti, vil vedkommende følge etter!" Den veltete livbåten ble redningen, selv om han måtte sitte med beina i vann. Det var den sterkeste rett, og til slutt lå bare et

par og tjue utslitte menn igjen og klamret seg til kjølen. De bad "Fader vår" i kor og hørte de døendes skrik.

Da det lysnet av dag ble mennene på livbåtkjølen reddet av en livbåt fra Titanic og senere tatt om bord i DS Carpathia som var kommet til unnsetning. Ved ankomst New York var Albert mest opptatt av å komme seg til det overfylte St. Vincent's Hospital for å få behandling for frostskeer. Han fikk plass på "Whisky-avdelingen" som til vanlig behandlet storbyens alkoholikere.

Etter sykehusoppholdet tilbrakte Albert Moss noen dager i Den norske sjømannskirken i Brooklyn. Han søkte White Star Line om erstatning for det han hadde mistet av klær, bøker og andre gjenstander. Han fikk blant annet erstattet en sekstant han hadde mistet ved forliset.

Seks uker etter forliset mønstret Albert på DS Norheim i Philadelphia, som den eneste av sjømennene som var sendt over fra Bergen. Albert mønstret av fra Nordheim før februar 1915. Atter en gang

skulle det vise seg at han lurte døden, for to år seinere forsvant Nordheim på reise mellom Glasgow og Bayonne, Frankrike. Alle om bord omkom.

Titanics forlis hadde ikke skremt Albert i land, og det ble ikke hans siste dramatiske opplevelse på sjøen. Han var kaptein om bord da DS Nordkyn ble torpedert av tysk ubåt i 1918 på vei fra Philadelphia til Italia med korn.

Etter forliset gikk han i land noen år og fikk jobb som bokbinder i Bergen. Han stiftet familie og fikk tre barn. I 1931 gikk han til sjøs igjen for Jacob Kjødets rederi og hadde mange turer i kullfarten på Svalbard. Nordkyn ble i 1942 rekvirert av de allierte og Albert seilte resten av Andre verdenskrig i engelsk kystfart.

Han deltok også med frakt av ammunisjon over Kanalen under invasjonen i Normandie i juni 1944. Han kom hjem til Bergen i januar 1946 og pensjonerte seg kort tid etter. Albert Moss døde 4. juli 1973, 90 år gammel, som den siste overlevende fra Titanic i Norge.



Illfoto: Frontline LTD

Front Kathrine

Slik kan det se ut når Curiosity kjører rundt på Mars på letting etter bevis for livsformer. Illustrasjon: NASA



ER DET

LIV PÅ MARS?

Menneskene har alltid fundert på om det finnes levende vesener andre steder i Universet. I vår tid er Mars den planeten i vårt solsystem som man tror det er størst sjanse for å finne liv på. Da er det ikke snakk om små grønne menn, men kanskje alger og bakterier. I høst finner vi kanskje endelig svaret!

Den 6. august kl. 07.31 norsk tid lander Mars-laboratoriet Curiosity, også kalt Mars Science Laboratory. Det ble sendt fra Jorden 26. november i fjor og har

med seg svært avanserte instrumenter som skal brukes til å undersøke bakke, jordsmonn og atmosfære på Den røde planet.

En lang rekke romsonder har de senere årene besøkt Mars og siden januar 2004 har roverne Spirit og Opportunity undersøkt planeten. Den sistnevnte er fortsatt operativ, mens Spirit ble uvirksom i 2010. Disse roverne og andre observatorier har bevist at Mars en gang var en våt planet med værsystemer, elver, hav og mye høyere temperaturer enn vi i dag finner på planeten.

Nå er lufttrykket for lavt til at vann kan være i flytende form og vannet finnes hovedsakelig som is under overflaten. Men en gang for lenge siden var altså forholdene mye mer gunstige for at livsformer

kunne utvikle seg. Det har i tilfelle bare vært snakk om mikroorganismer, men selv et funn av slikt ville vært blant de viktigste vitenskapelige oppdagelsene noen gang. Spirit og Opportunity hadde ikke utstyr til å finne spor av eventuelt liv, men det har Curiosity!

Fjernstyrt SUV på en annen planet Curiosity veier 900 kg, er tre meter lang, er utstyrt med seks hjul som kan forsere hindringer som er opptil 75 cm høye og kjøre 90 meter på en time. Men roveren er blant annet utstyrt med kameraer, en kraftig laser som kan fordampe fjell opptil 7 meter unna for å undersøke sammensetningen, en robotarm og et laboratoriekammer.

Aldri tidligere har vi hatt mulighet for å undersøke jordsmonnet, stein og fjell-



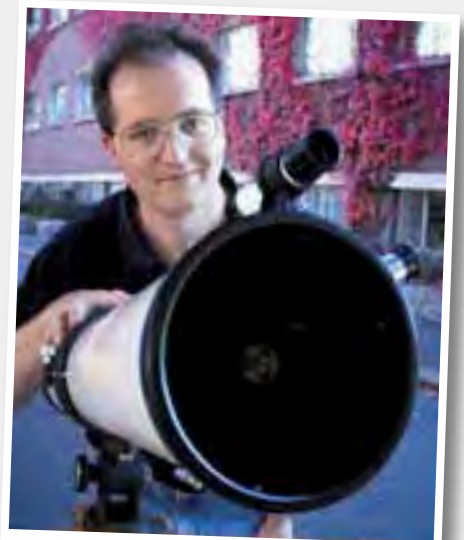
Curiosity settes ned på Mars 6. august i år. Illustrasjon: NASA/JPL-Caltech

knauser så grundig på Mars. Landingen finner sted i Gale Crater og roveren skal kjøre mot et fjell i midten av krateret. Fjellet antas å inneholde lag på lag med avsetninger fra tidligere epoker i planetens historie og dermed kan forskerne avsløre hvordan klimaet har endret seg gjennom milliarder av år.

Sannsynligheten er stor for at Curiosity i løpet av høsten vil gjøre svært spennende oppdagelser! Roveren er konstruert for å gjøre undersøkelser i minst ett Mars-år, d.v.s. omtrent to jordiske år. Den er utstyrt med en radioaktiv energikilde som gir kraft selv om natten og vinterstid og tiden på Mars kan derfor utnyttes mer effektivt enn hva tilfellet var med de solcelledrevne Spirit og Opportunity.

Spektakulær og spennende landing
Men før Curiosity kan gå i gang med undersøkelsene, må den lande. Det er slett ikke enkelt å få et kjøretøy på 900 kg som kommer i over 20 000 km/t til å bremse opp og lande mykt! Operasjonen er meget krevende og inkluderer bremsing med varmeskjold, fallskjerm, raketter og til slutt at roveren senkes ned mot overflaten fra en plattform som holdes oppe av rakettmotorer. Noe slikt er aldri prøvd før, så veldig mange forskere kommer til å sitte og bite negler 6. august!

Les mer om prosjektet på www.bangirommet.no. Der er det også en animasjon av den spektakulære landingen.



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Hei

Jeg lurer på noe som dere kanskje har mer kompetanse og innsikt i å svare på. Bedre enn andre jeg har snakket med i det rederiet jeg jobber i.

Jeg var så uheldig å havne oppi situasjonen at den båten jeg jobbet på, var en av dem som skulle flagges ut. Heldigvis for min del beholdt jeg jobben, og fikk ny båt. Men dessverre er det mange skuffede sjøfolk som ikke er like heldige...

Jeg er ganske fersk i dette gamet så jeg kan ikke bla opp den ene uteseilerhistorien etter den andre, men jeg er ung og har pågangsmot. Jeg ønsker å jobbe innen for dette yrket, som for mange utenforstående er et «utdøende» yrke. Mitt spørsmål til dere er:

1. Hva ville dere i FFFS gjort om dere hadde sittet i stolen til sjømannsforbundet?

2. Hvordan ville dere tatt saken for dere og hva burde/kunne sjømannsforbundet gjort?

Ser dere har kommentert saken og dessverre for deres del så kommer dere ikke lengre med det. Etter hva jeg har hørt (har ikke sett det selv) har sjømannsforbundet kommentert det med at det er registrert, og de skal gjøre hva de kan for å beholde sjøfolkene i arbeid i andre rederi.

Når man jobber på båt blir det masse snakk og rykter, hva som er sant eller ikke kan jeg ikke utale meg om, men en kollega av meg snakket med en i Sjømannsforbundet og de mente de ikke kunne gjøre noe fordi rederiet hadde bestemt seg, og at de ville flagge ut.

Jeg har også hørt fra andre at sjømannsforbundet er redd for å gå «i strupen» på rederiene i fordel sjøfolk, rederiene vil da flagge ut om sjøfolkene krever mer.

Men det må da være noe dette forbundet kan gjøre? Rederiene rævkjører sjømenn og gjør stort sett som de vil, mens forbundet sitter og ser på at den ene båten etter den andre blir fylt med utlendinger.

...hvor skal det ende?

Dere gjør en kjempejobb i FFFS, stå på!

Sidestående mail fikk vi fra en av våre medlemmer, som er opptatt av at vi skal ha norske sjøfolk også i fremtiden, men som vi ser, er han ikke særlig optimistisk.

Når det gjelder hans spørsmål til oss er det bare ett som lett å svare på, nemlig spørsmål nr. 1: Svaret er at vi ville kommet oss ut av stolen så fort som mulig!

Med spørsmål nr. 2 er det annerledes. Vi må nemlig mange år tilbake i tid for å få forståelse av hvorfor situasjonen i dag er som den er.

På midten av sekstitallet hadde vi 60 -70 000 seilende nordmenn og -kvinner. Dette var for lite til å drifte den store handelsflåten vi hadde, derfor måtte vi også ansette mange utlendinger. Bare av spanjoler hadde vi ca. 15 000. Det fine den gang var at alle hadde samme rettigheter, eller mangel på sådanne, men alle, både nordmenn og utlendinger, var tilnærmet likestilt.

Ønsket om effektivisering og rasjonalisering som startet tidlig på 60-tallet må ta en hel del av skylden for nedgangen blant mannskapene; norske og utenlandske mannskaper forsvant.

Det verste med rasjonalisering og modernisering var at rederne så at de med færre mann om bord kunne gjøre, mer eller mindre, samme jobben som før. Dette gav dem blod på tann. Det var mulig å tjene mer, ved å kutte mer, men da de forsto at strikken var strukket altfor langt, begynte de å flage ut og erstatte norske sjøfolk med billige utlendinger gjerne uorganiserte. Vi som seilte støttet oss til at våre fagforbund gjorde det de kunne for å stoppe utflaggingen. Noe de også gjorde, en stund!

Stor ble derfor skuffelsen da vi ble klar over at det arbeidet tok slutt. Våre egne forbund hadde vendt oss ryggen og inngått avtaler med rederne. Noe som førte til at de mottok månedlige bidrag for hver enkelt utlending som ble mønstret på norskeide skip. Av disse var det flest filippinere. Se Manila avtalen under.

MANILA- AVTALEN

- Manila-avtalen mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene

inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund. - Etableringen av bemanningskontoret, NFD International Manning Agents Inc. I Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først og fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.

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

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

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

under de offisielle ITF hyrene i Manila. (Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)

Når forbundene så at de kunne tjene like godt på utlendinger som sine opprinnelige medlemmer, så de ikke lenger hensikten med å bruke like mye energi på å kjempe for oss.

Det ble altså bare prat for galleriet.

Den eneste løsningen vi ser for å beholde restene, av en engang så stolt næring, er at vi må innføre proteksjonisme/kabotasjeregler* i egne farvann, enten vi liker det eller ikke. Nå må vi tenke på oss selv slik som andre land gjør, for eksempel Australia, USA og New Zealand, Brasil og andre gjør for sine sjøfolk.

*kabotasje.

[Store norske leksikon](#)

Uttale

kabot'asje

Etymologi

av fr.

opprinnelig innenriks kystfart, i transportterminologien utvidet til å bety transport av personer og gods med ethvert transportmiddel innenlands i en annen stat enn der transportmiddelet hører hjemme; f.eks. en nederlandsk lastebil som frakter gods som er lastet i Oslo og skal til Trondheim.

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

Norges største sjømannslegekontor har erfarne og autoriserte sjømannsleger klar til å ta imot for helseundersøkelser for: sjømann, offshore, fiskar, los, fritidsbåtfører, brovakt, førerkort

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

Tlf 55 54 40 30 - fax 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

Legekontoret for sjømenn Bergen • Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen

Mannskapsrekruttering – et problemområde?

Rederiene påstår at de ikke får tak i folk. Vi tviler på at det utelukkende har med tilgjengelige sjøfolk å gjøre. Kanskje det skyldes den generelle mannskapspolitikken? Når det er utlendinger inn og nordmenn ut, stiller vi blant annet spørsmålstegn ved jobbsikkerheten for den enkelte, hvor lenge har man jobb? Hvor blir rekrutteringen av?

Flere offshorerederier klager på at de ikke får mannskaper til skipene sine. Fergereederiene har også det samme problemet. Der bruker de pensjonister som vikarer for å fylle opp ledige stillinger. Det skyldes på at norske sjøfolk ikke er å oppdrive. Kanskje det er på tide å se på årsakene?

I flere tiår har norske sjøfolk vært neglisjert som arbeidstakergruppe. Man tenkte først og fremst på profitt, dernest på hvem som skulle bringe pengene i kassen. De som tradisjonelt har hjulpet rederstanden til et liv i plenty, har vært nordmenn og -kvinner. Så fant rederne ut at de kunne bli enda rikere ved å si opp nordmennene, og heller ansatte utlendinger, og da helst filippinere.

Etter slik behandlingen av norske sjøfolk, er det ikke bare å kaste dem om bord igjen og forvente at de skal være «tro til Dovre faller». Det skal mer enn fagre løfter til for å bygge tillit. Blant annet trengs det et lovverk som ikke

forskjellsbehandler sjøfolk og ansatte på land. I dag vet vi om hverandres lovverk. Vi vet at landansatte har oppsigelsesvern til de går av med alderspensjon når de er 70 år. Det har ikke sjøfolk. Vi vet også at årsverket til sjøfolk er mye høyere enn årsverket til landansatte.

Etter at sjøfolk har passert 62 år er de fritt vilt. Da forsvinner oppsigelsesvernet. Etter at den ansatte har passert 62 år er det opp til rederiet om vedkommende skal få fortsette. Det er en selvfølge at arbeidstakere ønsker sikkerhet i arbeidssituasjonen sin. Man ønsker ikke å risikere at rederiet kan sende en på land akkurat når det passer dem, og uten annen grunn enn at man har passert en viss alder. Man vil vite at når man har en jobb, ja da må man selv, og gjerne i samarbeid med sjømannslegen, få bestemme når tid man skal gå av.

Om det ikke er § 19 i Sjømannsloven som ligger bak og truer, kan det være andre årsaker til manglende rekruttering. Kan det være at hyrene ikke blir utbetalt slik de skal? At ekstradager ikke blir utbetalt? At man blir behandlet som et annenrangs individ, at man ikke blir respektert som en likeverdig kollega? Grunnene kan være mange til at man ikke vil jobbe i enkelte rederier.

Kanskje enkelte rederier skulle gått gjennom hvordan de behandler sine ansatte? Kanskje noe av årsaken til manglende rekruttering ligger her? Kanskje noe av grunnen til at enkelte stillinger er vanskelige å bemanne finnes i behandlingen og den manglende respekten de har for sine ansatte? Når utflagging først har blitt nevnt i et rederi, da sprer usikkerheten seg som ild i tørt gress. Hvem ønsker vel å være i et rederi der man bare er

listefyll inntil man blir skiftet ut med billigere utlendinger?

Som nå avdøde Lauritz Eidesvik sa i en personlig samtale:

Livet for oss på kontoret og våre seilende, er et liv i symbiose. Den ene er avhengig av den andre, for å få arbeidet gjort. En god mannskapspolitik er ensbetydende med gode resultater.
Dråpen 3-05.

Kanskje er det et fundamentalt nytt tankesett som må til. Kanskje det ikke nytter å tenke som Eidesvik gjorde, kanskje bør vi begynne å tenke som det blir gjort i mange andre land - at det nå er på tide å beskytte våre egne sjøfolk, og dermed igjen få opp rekrutteringen. Den eneste måten å få det til på er å innføre proteksjonisme i norske farvann.

Vi vet at det er en radikal tanke, men om vi ikke gjør noe radikalt ganske fort, er det for sent. Skal vi i det hele tatt ha norske sjøfolk om noen år, må de vi fremdeles har, beskyttes, de er allerede på rødlisten. Om vi ikke tar vare på dem, har vi heller ingen som kan lære opp neste generasjon sjøfolk.

Slik situasjonen er i dag er det utenlandske skip som frakter varer opp og ned langs kysten.

Reglene for frakt langs kysten må endres. Slik situasjonen er i dag kan utenlandske skip laste i hvilken som helst norsk havn og gå til en annen norsk havn å losse. Får vi slutt på denne ordningen, sikrer vi norske rederier, de på sin side må hyre sjøfolk på norske betingelser. På den måten sikrer vi oss sårt tiltrengt rekruttering.

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: Berge Nice - www.bergegas.com

Proteksjonisme - et "fyord" for sjøfolk?

Møreforskning skriver at: "Globalisering av offshore servicevirksomheten har styrket maritim klynge". (NCE Maritime-seminar, Ålesund, 9. september 2008)

Møreforskning har gransket om redersiden i den maritime klynge har hatt gode vilkår, men de har ikke gått inn på om det samme er tilfellet for norske sjøfolk.

Norske sjøfolk har utallige ganger opplevd at de ikke får være med båten om båten har fått jobb andre steder på kloden enn i nære farvann. Australia, New Zealand, Brasil og mange andre land praktiserer proteksjonisme for å beskytte sine egne arbeidstakere til sjøs. På bakgrunn av dette er det derfor forståelig når sjøfolk sier at proteksjonisme er et negativt ladet "fy-ord". Det er betydningen og praksisen som er skremmende.

I Norge har vi ingen slik praksis-heldigvis? Men som nordmenn på de syv

hav blir vi utsatt for det hele tiden. Vil det hjelpe om vi innfører samme praksis her? Vi tror det. Men vi tror også at om de nasjonene som praktiserer proteksjonisme oppdaget at norske redere støttet sine egne sjøfolk, og ikke tok oppdrag i disse landene, ville det kanskje hjelpe enda mer..

For å være helt ærlige, så tror vi ikke at næringen vil nekte å ta oppdrag fra land som beskytter sine egne arbeidstakere, vi må nok stole på oss selv. Er vi interesserte i å fortsette som sjøfolk, og hva må i så fall gjøres? Hver for oss er vi ikke i stand til å gjøre noe som helst, men sammen kan vi få til å beskytte sjømannsyrket. Dersom vi setter vår lit til de nasjonale politikerne kan vi bare gi opp forsøket på å forsvare norske arbeidsplasser. Vi vet hvordan det vil gå.

Men hva om vi sjøfolk står solidariske sammen og sa at nok er nok, nå vil vi verne om oss selv og vår fremtid? Da hadde kanskje politikerne forstått alvoret og gjort noen grep. Om de fikk se at gods- og fergetrafikken stanset, om

supplytjenesten stoppet opp. Da hadde de kanskje innsett hvor viktig det er for Norge med godt kvalifiserte sjømenn, hvor viktig sjøfartsnæringen er for Norge - ikke bare internasjonalt og for rederne. Nå er situasjonen den at rekrutteringen er i ferd med å tørke helt inn, det betyr i praksis at de maritime skolene også forsvinner. Med andre ord vi har kommet på rød-listen og trenger beskyttelse.

Det er ikke rederne vi er på jakt etter. De skal fortsette å gjøre det de er best til, nemlig å tjene penger. Uten kapital stopper alt. Nei, det er skipsfartspolitikken i Norge det er noe galt med. Hvordan kan det ha seg at i Nederland og Danmark, hvor det er full nettolønnsordning, vokser antallet danske og nederlandske sjøfolk? Altså motsatt tendens enn i Norge. Hvorfor må Norge alltid være navlebeskuende, hvorfor kan vi ikke for en gangs skyld gjøre som andre vellykkede sjøfartsnasjoner, se på dem, og finne ut hvorfor de har lyktes der vi feiler?

Send oss gjerne forslag på hvordan dere mener at saken bør løses.

Atles kommentarer



Bekymring for maritim næring

"Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring er dokumentert i den nye rapporten "Fra sjø til land" som er utarbeidet av forskningsinstituttet Fafo. Bakgrunnen for prosjektet er en stigende bekymring for at maritim næring vil sakke akterut fram mot 2020, og at norske sjøfolk er en utdøende rase.

Til grunn for rapporten ligger både kvalitative og kvantitative data. Det er foretatt en elektronisk spørreundersøkelse blant 316 virksomheter innen rederier, verft, utstyrsp produsenter og tjenesteleverandører. Videre ble det gjennomført 11 individuelle intervjuer og to fokusgruppeintervjuer om betydningen og verdien av ansatte med erfaring fra sjø."

NORGES NEST STØRSTE VERDISKAPER

"Favorapporten er bestilt av Maritimt Forum.

Maritimt Forum representerer rundt 700 bedrifter og organisasjoner både fra arbeidstaker- og arbeidsgiversiden som til sammen representerer hele verdikjeden i den maritime næringen. Den maritime næringen i Norge gir arbeid til rundt regnet 100 000 nordmenn og skaper verdier for over 130 Milliarder kroner årlig.

Maritim næring er Norges nest største verdiskaper etter olje og gass."

Dette er sitater fra stikkordene til en større artikkel i Sunnmørsposten i dag, 13.06.12.

<http://www.smp.no/naeringsliv/article473473.ece>

Essensen av artikkelen er dette:

"Maritim næring er Norges nest største verdiskaper etter olje og gass."

Samt overskriften i hovedartikkelen:

"Norske sjøfolk er navet for maritim næring på land"

Her ser vi egentlig hva dette er for noe, det er formidabelt. 130 mrd. kroner årlig. Ca. 1/7 av statsbudsjettet i direkte verdiskapning fra denne næringen, noe de fleste politikere de siste årene har gjort sitt aller beste for å radere ut.

Men det er ikke noe nytt fenomen at skipsfarten er en av de største verdiskaperne i landet. For mange år siden var et utvalg i arbeid med å finne ut verdien av valutainntektene, som skrev seg direkte fra hyrene til norske sjøfolk. Den gangen

ADVOKATFIRMA ANS **STIEGLER**
ESTABLERT 1883

Vi bistår både private og bedrifter og har en samlet kompetanse som gjør at vi kan bistå i de fleste typer av problemstillinger. Innenfor feltene arbeidsrett, privatrett og kontraktsrett er vi benyttet av både Fellesforbundet for Sjøfolk og flere av dets medlemmer.
Kontaktperson: Adv. Per Magnus Falnes

Stieglers Advokatfirma AS
Postboks 1119
0403 Oslo
Tlf: 022 44 33 33
E-post: post@stieglers.no

Stieglers Advokatfirma AS
Postboks 1119
0403 Oslo
Tlf: 022 44 33 33
E-post: post@stieglers.no

Atles kommentarer



var ikke oljenæringen på langt nær så stor som nå, men var begynt å vise igjen. Den gangen fant man ut at valutainntektene var større enn verdiskapningen av fiske, fangst og oppdrett- til sammen. Dette var på den tiden antallet norske sjøfolk var begynt å gå faretruende ned. Jeg tror det var antydning at det var i overkant 10 000 norske sjøfolk igjen.

Da opprettet man NIS, ett av verdens "beste" (les verste) bekvemmelighetsflagg. Man klarte (nesten) å ta knekken på resten av den norske sjømannsstand. Hadde det ikke vært for at supply næringen den gangen, var blitt såpass stor som den var, hadde det kun vært noen få ofiserer igjen i handelsflåten. (De begynte i tillegg å nærme seg pensjonsalderen, de aller fleste av dem, så det ville ikke vært mange årene før alt hadde vært borte). Dette hadde i så fall vært en stor "seier" spesielt for de to største partiene den gangen. De som hadde kjempet så hardt for å fjerne "uvesenet" som de tydeligvis

mente skipsfarten var. Vi kan vel driste oss til å si at offshoreskipsfarten på mange måter reddet stumpene av "Den norske sjømannsstand".

Likevel er det noen redere som fremdeles hardnakket hevder at vi må åpne norsk sokkel for NIS. Det vil være den siste spikeren i kista til den norske sjømann.

Både redere og bransjeorganisasjoner innen denne næringen har hittil vært stort sett enige om at proteksjonisme ikke er bra. Men når vi nå i noen år har sett og stadig ser, flere av nasjonene i verden, gjør nettopp det- stenger områdene sine for skip med utenlandsk mannskap (noen forlanger sågar at skipene skal være bygget i deres land også!). Da har vi vel ikke annet valg selv heller, enn å begynne på samme måten.

I dag er det nemlig slik at et NIS – skip som får kontrakt i Nordsjøen (Norsk

sokkel), må flagge om. Hva gjør man da? Jo flagger om til Bahamas eller et annet internasjonalt bekvemmelighetsflagg. Da får man beholde det "underbetalte" mannskapet man har i NIS og likevel får tilgang til norsk sokkel! Hva er dette for slags humbug?

Dette har foregått i hele NIS's historie. Da NIS ble opprettet i 1987, var det mange som flagget inn til Norge, fra diverse bekvemmelighetsflagg. Jeg leste om et norsk rederi som trafikerte norskekysten (Nevner ikke navn), de flagget også inn til NIS, men oppdaget fort at de utelukket seg selv fra den farten inntektene var basert på. Da flagget de øyeblikkelig tilbake igjen, til Panama. Da fikk de trafikere norskekysten som de selv ville.

Dette må endres.



FFF S beklager

at vi i artikkelen «Rett og rettferdighet» i Dråpen 1-12, kom i skade for å nevne enkeltpersoner, og vi har etterlatt et inntrykk av at vi ønsker å ramme disse, beklager vi dette.

Vår kritikk var rettet mot rederiet, og mot Rederiforbundet. Vi legger til grunn at vedkommende utelukkende har fulgt praksis initiert av Norges Rederiforbund og arbeidsgiver, og at hun som sådan ikke kan kritiseres.

Vi beklager dersom vår omtale har virket støtende.

Leif R. Vervik

Nå er det opp til Regjeringen å svare

FFFS har fått medhold i å fremme sin klage for Europarådet i Strasbourg i forbindelse med Nye Kystlink saken. ESP har bestemt at regjeringen har frem til 12. Juli med å svare, men de har søkt og fått utsettelse til 8. september, med å komme med tilsvar på FFFS klagen.

COMITÉ EDECISION ON ADMISSIBILITY

(Dommerpanelets beslutning om avvisningsbegjæringen)

EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS (Den Europeiske Sosialpakt)(ESP)

23. The overall assessment of the information in its possession leads the Committee to consider the FFFS as a representative trade union for the purposes of the collective complaints procedure.

Dette betyr ganske enkelt at ESP, naturlig nok, anser FFFS som et fagforbund med rett til, og på vegne av medlemmene, å sende kollektiv klage til domstolen. Bakgrunnen for denne konklusjonen, tror vi, ligger i den arogante måten statsadvokaten presenterte sitt krav om avvisning. Hun var ikke i det hele tatt villig til å diskutere det faglige innholdet i klagen, de ville bare ha vår klage til domstolen avvist. Deres viktigste argumentering var at de mente at fagforeningens (FFFS) formann ikke hadde lov eller rett til å signere på noe som helst i forbindelse med forbundet. Videre mente hun at forbundet også var for lite til å kunne klage Norge inn for domstolen. Vi tror at når dette var statsadvokatens viktigste innvendinger, anså ikke dommerpanelet i Strasbourg dette for særlig seriøst.

Videre skriver domstolen at:

28. The Committee considers the argument raised by the Government invalid because it is not among those which may be properly relied on to establish the inadmissibility or ill-foundedness of a complaint. It would moreover be particularly inadvisable for the Committee to refuse to examine situations potentially violating the Charter on the pretext that the complainant organisation upholds a position not shared by other organisations in the same sector. Any other stance by the Committee would conflict with the freedom to organise.

29. Consequently, the Committee holds that the pleas of inadmissibility entered by the Government are to be rejected.

28. Kort fortalt blir dette: Dommerpanelet vurderer regjeringens argumentering som feil på grunn av at argumentene ikke viser til lovlige grunner for avvisning. I tillegg vil det være spesielt vanskelig for dommerpanelet å ikke behandle saken, da den ikke bryter med charteret, selv om den klagende organisasjonen (FFFS) heller ikke har samme mening som de andre organisasjonene. En annen holdning av kommiteen, ville komme i konflikt med retten til å organisere seg.

29. Konsekvensen blir at Kommiteens holdning til avvisningsbegjæringen fra regjeringen, er at den blir avslått.

Bare for ordens skyld. Saken har ennå ikke vært opppe til doms, derfor har vi heller ikke vunnet saken enda, men det er lov til å håpe.

Hele avslagsbegjæringen kan leses på våre hjemmesider.

Under har vi tatt med noen fakta om Sosialpakten.

SKJERPET VERN MOT DISKRIMINERING I ARBEIDSLIVET

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad.html?id=339>

8.3 Den europeiske sosialpakt

Etter Den europeiske sosialpakt skal staten ha som målsetting for sin politikk å virkeliggjøre sosialpolitiske rettigheter og prinsipper, som rett til arbeid, rettferdige arbeidsvilkår, trygge og sunne arbeidsforhold mv. Ved revisjonen av sosialpakten i 1996 kom det inn en bestemmelse om ikke-diskriminering. Del V artikkel E slår nå fast at rettighetene i sosialpakten skal sikres uten diskriminering på grunn av rase, farge, kjønn, språk, religion, politisk eller annen overbevisning, nasjonal bakgrunn eller sosial opprinnelse, helse, tilhørighet til en nasjonal minoritet, fødsel eller annen status. europeisk samarbeidsorgan etablert i 1949 med Norge som en av ti grunnleggere. Organisasjonen har 47 medlemsland med til sammen 800 mill. innbyggere (2011); alle europeiske land utenom Hviterussland og Kosovo. Hviterussland søkte om medlemskap 12. mars 1993, men oppfyller ikke forpliktelsene for deltakelse i organisasjonen. Kosovo har ennå (2012) ikke søkt om medlemskap. Vatikanstaten er heller ikke medlem av organisasjonen, men har observatørstatus. Dessuten har Canada, Israel, Japan, Mexico og USA observatørstatus. En stat har adgang til å trekke seg ut av samarbeidet og si opp medlemskapet og kan også ekskluderes av andre medlemmer.

Europarådets viktigste oppgave er å verne om menneskerettigheter, demokrati og rettsstatsprinsippet. Dette skjer bl.a. gjennom europeiske overenskomster og konvensjoner. En rekke av de vel 200 av Europarådets konvensjoner har kontrollmekanismer for vurdering av hvordan partene overholder forpliktelsene.

Er det formueskatten som skal sette det endelige punktumet for norsk skipsfart?

Om så er tilfelle, da er det noe galt med norske politikere. Er det viktigere med et rød-grønt skatteprinsipp enn en hel næring?

Formueskatten rammer evnen og muligheten til å investere i fremtiden, sier Farstad. - Vi er jo på børs og da blir du ekstra hardt rammet. Det er den aksjekursen du har ved slutten av året som gjelder og den må du betale 1,1 prosent skatt på - uansett hvordan det går i bedriften din. Det har ført til at jeg de siste

årene har betalt mer i skatt enn det jeg har tjent, sier Sverre Farstad.

Ikke det at vi synes så fryktelig synd på de store rederne men prinsippet er, etter vår mening, helt absurd. Når det virkelig er slik Farstad sier, at formueskatten hindrer videre investering i bedriften, da er der noe virkelig galt med norsk skattepolitikk.

Først syter man over at arbeidsplasser blir nedlagt, og så krever man at bedriftene skal betale skatt over evne.

Inntektsskatt, formueskatt, statsskatt og kommuneskatt bare for å nevne noen skatter. I tillegg har vi bompenger, avgifter og gebyrer av alle typer. Dette er penger som blir innkrevd for at stat og kommune skal kunne drives på en forsvarlig måte. På toppen av det hele har vi et oppkomme av penger på sokkelen. Vi er i følge skatteinnkreverne selv, verdens rikeste nasjon. Hvorfor må vi da gjøre oss selv til fant, for misunnelige politikeres prinsipper?

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/more_og_romsdal/1.8179984



Illfoto: Farstad shipping

Far Strait

Det er for sent å snyte seg når nesen er borte

Om man ikke steller godt med det man har, vil det forvitte. Det er det vi har glemt når det gjelder deler av norsk skipsfart. Rederidelen går veldig bra, sjømannsdelen er snart en saga blott.

I mange år har det blitt ropt varsku, men ingen har lyttet. Maritime skoler har sagt i fra, de aktive sjøfolkene har sagt i fra, men ingen har lyttet. Man har holdt på som man stevnet.

Rederne har sett profitt og tjent mye penger, ledende næringspolitikere har likt å menge seg med rike mennesker og har totalt glemt sitt ansvar. Politikerne har vært fartsblinde i mer en 40 år. De, som i stor grad bemanner kystflåten, er erfarne sjøfolk over pensjonsalder.

Uten dem stopper frakt og fergetrafikken langs kysten. Paradokset er at alle disse seniorenene ikke har rettigheter, det har sjømannsloven og «godviljen» fra regjeringen fratatt dem. Allikevel er dem man nå må stole på.

Mannskapsmangel stoppet ferga. Bilferga «Brandal» som fra i går skulle styrke kapasiteten mellom Halså og Kanestraum, måtte i formiddag stå over en rundtur fordi ferga manglet maskinist.

<http://www.tk.no/nyheter/article6074560>. ece

Alle sier at Jeppe drikker, men ingen spør hvorfor. Den samme problematikken har vi i spørsmålet om norske sjøfolk. Hvorfor mangler vi sjøfolk? Er det fordi yrket ikke er interessant nok, eller er det kanskje fordi det er for dårlig betalt? Eller kan det rett og slett være at

norske sjøfolk ikke er ønsket? Da er det alvorlig, da må vi få vite hvem det er som ikke ønsker oss.

Om det er det siste spørsmålet, må vi stille spørsmålet om sjøfolkene ikke er flinke nok? Om så er, er det noen som lyver. Norske sjøfolk har alltid vært ranket som noen av verdens beste sjøfolk gjennom tiår. Til og med rederne, som ikke benytter seg av dem, sier det. Norske sjøfolk er de beste. Da må det være at norske sjøfolk er for dyre, om så er tilfelle må vi spørre for hvem?

Om ikke noe snart blir gjort fra myndighetenes side, vil vi snart oppleve at bestemor må snakke engelsk, eller et annet språk, for å løse billett på fergene langs kysten.

Grunnen er ganske enkelt den at det blir slutt på rekrutteringen til sjømannsyirket, og de maritime skolene forsvinner.



Foto: Eirik Ask - www.bergenships.com



300 000 000 tonn gods fraktes på norske veier årlig

”– 5 prosent av dagens godstransport på vei kan flyttes over til skip og bane. Det utgjør 15 millioner tonn gods, sier Berg-Hansen og legger til at dette vil gjøre veiene mer framkommelige, skape færre trafikkulykker og ha positiv effekt på miljø og klima.”

Fra land til sjø. Regjeringen vil ha mer transport flyttet vekk fra veinettet og over på båter.” (ANB-NTB) Publisert 08.02. 2012

Har de lest Dråpen?

Som vi skrev i sist nummer av Dråpen, kan det se ut som om vi har blitt premis-sleverandør for regjeringen. Der tok vi blant annet også opp det å flytte frakt fra land til sjø, og det var ikke første gang vi skrev om det.

Når regjeringen, med fiskeriministeren i spissen, ikke har større intensjoner enn at vi kun skal frakte 15 millioner tonn gods, av en total tonnasje på 300 millioner tonn, da blir vi slett ikke imponert. Det blir som et musepiss i havet. Det hun snakker om å fjerne fra veiene er, om vi tar de største trailerne som har en totalvekt på 50 tonn, ikke mer enn 300 000 laster i året. Snakker hun om mindre biler, som er de mest vanlige, på opptil 30 tonns totalvekt, snakker vi om ca. en halv million lastebillaster per år. Når vi vet at den totale frakten på norske veier er 300 millioner tonn, er det ikke vanskelig å se at vi har et stort trafikalt problem. Et annet problem vi har er at de tallene ministeren operer med umulig kan være reelle. Hun vet like godt som oss, at til og med 5 % av den totale frakten er for mye i tillegg til det som allerede går på kjøll. I følge næringen selv har vi verken losse- eller lasteterminaler som er oppjustert til å ta hånd om et så stort fraktmarked.

For at et slikt løft som FFFS har etterlyst lenge skal bli virkelighet, må det mer

enn fagre ord til. For å få all den lasten og mer til på kjøll, som Berg-Hansen snakker om, må det grundig planlegging til. Vi må først og fremst ha veier som fører frem til oppjusterte og nybygde havneterminaler, dernest må vi ha redere som er villige til å satse i et, på grunn av vinglete politikere, uforutsigbart marked.

5 % av dagens godstransport på vei kan flyttes over til skip og bane, påstår hun. Dette mener næringen selv er en bløff, og kun et argument for å tekkes miljøaktivistene. Det har ingenting med realitetene å gjøre, hevder de.

Se Shortsea Shippings graf over noe av eksporten fra Norge her:<http://turl.no/ki6> Hadde regjeringen vært ærlige, hadde de sagt at vi har et stort problem, men nå vil vi gjøre noe med det. Nå skal vi bygge både veier og terminaler, planer og penger er på plass, og spaden er satt i jorden. Da skulle vi trodd på dem, men ikke før. Til det har vi for mye erfaring med regjeringer av alle farger og sammensetninger.

153 millioner kroner i driftsunderskudd i fjor

samtidig som sjefen tar ut mer enn 12 millioner kroner

Når nye jobbsøkere ønsker å få arbeid i Hurtigruten ASA, blir de spurt om de har IMO 60- eller 80-kurs. Der- som de mangler slike kurs, må de skaffe seg dette og selv betale for kurset om de ønsker arbeid.

Som alle vet er Hurtigruten ASA en sterkt subsidiert bedrift. En bedrift staten årlig putter hundrevis av millioner av kroner inn i. Dette har vi ingen motforestillinger mot. Men når vi nå får greie på at ledelsen forlanger at folk som ønsker arbeid, selv må betale for kursing blir det for drøyt. Olav Fjell, direktøren i Hurtigruten ASA, har nå sagt opp stillingen sin, men uansett om han slutter, har vi ingen tiltro til at praksis blir endret.

Noen av de som søker arbeid i Hurtigruten er i utgangspunktet arbeidsledige med dårlig råd, og for å få penger til det kurset de trenger må de ha penger. Hvor henter man så dem? På NAV eller ved lån, selvfølgelig. Og NAV, det er staten. I realiteten betaler altså staten mer til Hurtigruten enn det som offisielt framkommer i regnskapstallene.

Om man nå etter å ha tatt kurs, får jobb, ja da blir mange belønnet med et vikariat, ikke fast arbeid, og for mange dreier det seg om vikarjobb i flere år før man får fast ansettelse. (Se leserbrev Trygg, raus og ansvarlig).

Vi har personlig hørt om folk som har arbeidet i hele 12 år som vikarer i Hurtigruten ASA.

Hurtigruten skriver blant annet på sine hjemmesider, under vignetten «Jobb i Hurtigruten?»

KURS OG KURSARRANGØRER

Hurtigruten har samarbeid med flere av kursarrangørene langs kysten. De gir sertifisert opplæring i de kursene som er nødvendig for arbeid om bord.

Det står ingenting om at søkere må betale for kursene selv. Ikke et ord Olav Fjell har i dag meddelt styret at han ønsker avløsning som administrerende direktør i Hurtigruten ASA.

«Jeg har fått oppleve en særdeles spennende og givende periode i Hurtigrutens historie, og synes det er naturlig å overlate stafettspinnen til nestemann når omstillingen og refinansieringen nå er gjennomført», sier Olav Fjell i en kommentar.

Olav Fjell har en oppsigelsestid på 6 måneder og dato for fratreden vil avtales med styret.

Hurtigruten ASA er et børsnotert konsern basert i Norge, med samlet årlig omsetning på rundt 4 milliarder kroner

og cirka 2000 ansatte. Selskapet driver Hurtigruten og har en ledende posisjon innen norsk reiseliv.



Olav Fjell tjente i fjor over 12 millioner kroner i sin jobb. Han har sitt kontorsted i Narvik. http://www.fremover.no/lokale_nyheter/article6036874.ece
Foto: Hurtigruten Group

Advokatfirma Ræder holder til i sentrale og moderne lokaler i Oslo og har 70 ansatte. Våre advokater besitter bred erfaring og solid kompetanse innen alle forretningsjuridiske fagfelt.



Advokat Erik Råd Herlofsen har møterett for Høyesterett og bistår Fellesforbundet for sjøfolk, blant annet i saker om aldersdiskriminering av sjøfolk og i rettssaken mot staten om fradrag for fagforeningskontingent.

Advokat/partner Erik Råd Herlofsen
Telefon: 23 27 27 00 / 934 80 175
E-post: erh@raeder.no

Advokatfirma Ræder DA

Henrik Ibsens gate 100 • Postboks 2944, Solli, NO-0230 Oslo
Telefon: 23 27 27 00 • Telefaks: 23 27 27 01 • E-post: post@raeder.no • www.raeder.no





USYNLIGE TRÅD

Eg e tryllekunstnar. Jaja, e og e, det e gjerne rektigare å sei at eg va tryllekunstnar. Nå e det ikkje oftare enn 5-6 ganger i året at eg børste støv av det gamla udstyret mitt. Men eg va syket aktive, og ganske gode. I forrige årtusen. I flerne år levde eg av å ver tryllekunstnar. I 1972 blei eg Norgesmester i trylling for juniorar, og eg deltog i Nordiske Mesterskab. I 1972... det e jo heilt sinnsvakt. Det vil sei at eg sannsynligvis e godt øve 30 år nå...

På 70-talet va eg redaktør for Aladin og Magiens Verden, tidsskrifta te de norske tryllekunstnerane. I disse bladene va der annonsar fra tryllekunstnare så ville kjøpe eller selga ting.

I 1975 va eg på et møte kor en haug med tryllekunstare sutra øve kor elendige "usynlige tråd" de hadde kjøpt. Usynlige tråd e et hjelpemiddel for tryllekunstnare. Syltynne sytråd, ofta behandla med kjemikalier for at du liksom ikkje ska kunne sa han. Då kan du liksom få ting eller folk te å sveva, midt i lausa lufta. Men de klagde på kvaliteten. Så snart der kom lys på tråden så såg heile salen det, og viss tingen så sko sveva veide merr enn 5 gram så røyg tråden umiddelbart. De hylte og klagde øve korfor ingen kunne laga og selga skikkelige usynlige tråd.

Då fekk eg idéen. Ein glimrandes forretningeidè. Eg satte annonse inn i Aladin. "Fantastisk, ny, usynlig tråd til salgs. 5 kroner pr. 3 meter." Bestillingane strømde inn, både fra Norge, Sverige og Danmark. Ikkje hundrevis av bestillingar, der e ikkje så mange tryllekunstnare, men der va 15 stykker så bestilte tråden min. Eg tok imod pengane, smilte og koste meg, og sende ud usynlige tråd. Eller tråd og tråd, fru Blom. Eg hadde sånne små, brune lønningsskonvoluttar. Disse klistra eg igjen, heilt tomme, absolutt ingenting inni konvoluttan. Åsså skreiv eg, med tusj, "3 meter usynlig tråd" udanpå. Eg håpte jo at folk ville forstå spøgen, og ikkje ble sinte.

Der va ingen så blei sinte. Eg hørte ikkje et vondt ord. Snarare tvert imod. Eg fekk jyselig med skrøyd, og rebestillingar. Folk bestilte nye ladningar av den usynlige tråden min. Ein tryllekunstnar fra Vegårdshei skreiv: "Fantastisk tråd, jeg fant den ikke engang. Send 15 meter til, umiddelbart." Så då sendte eg han 5 nye, tomme konvoluttar. Siden har eg ikkje hørt någe fra han.

Det e ekstra kjekt å lura tryllekunstnare. Spesielt når de ikkje forstår at de bler lurte...



Illfoto Statoil Hydro: Øyvind Hagen

Utflagging fra norske registre

Det har vært en svak nedgang på registrerte skip i NIS og NOR. Vi skal bare være glade for at den ikke har vært større. Når vi ser på nettolønnsavtalene danskene og nederlenderne har fått til med sine regjeringer, er det nesten uforståelig at vi i det hele tatt har norskregistrerte skip igjen.

Det er på høy tid at noen tar bladet fra munnen og gir regjeringen beskjed om at

nå må vi bli ledende i skipsfartspolitikken, ikke bare sinker. Man hevder hele tiden at man ønsker å opprettholde og utvikle norsk skipsfart. FFFS mener at det er det stikk motsatte som skjer. Nettolønnsordningen blir bare mindre og mindre for hvert år. Den står på stedet hvil, den er ikke indeksregulert. Dette fører selvsagt til at den blir mindre verdt for hvert år som går.

Følgen blir selvsagt at rederne flagger ut, og sender erfarne norske sjøfolk ut i arbeidsledighet. Dette fører i neste omgang til at rekrutteringen forsvinner, noe som igjen resulterer i at norske maritime skoler må legges ned.. Vi kan være 100 %

sikre på at når skolene en gang er fjernet, så blir det en permanent ordning.

Dette vil på lengre sikt føre til at rederiene ikke får tak i den kompetansen de trenger, i Norge. De flytter mest sannsynlig hele bedriften ut av landet. Ingen vil satse på noe innen shipping i Norge så lenge vi har så uforutsigbar skipsfartspolitik.

Jeg håper inderlig at nedenforstående ønske fra tre politikere blir bønnhørt, og at vi har oppegående politikere med myndighet som forstår problemet og vil løse det.

Representantforslag 109 S (2011–2012) (Midlertidig) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trædal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk



Harald T. Nesvik. Foto: Fremskrittspartiet



Per Roar Bredvold. Foto: Fremskrittspartiet



Torgeir Trædal. Foto: Fremskrittspartiet

Dokument 8:9 S (2011–2012) Til Stortinget

Bakgrunn:

Norge er en av verdens største skipsfartsnasjoner der norske rederier nå kontrollerer verdens femte største flåte målt i antall skip. Det er en næring som er preget av sterk internasjonal konkurranse og der rammene som skipsfartsnæringen arbeider under, i stor grad fastsettes utenfor Norges grenser. Norges sterke internasjonale posisjon forsterkes ved at Norge har et komplett maritimt miljø med en samlet verdiskaping på nærmere 100 mrd. kroner og om lag 100 000 ansatte.

Selv om Norge er en stor skipsfartsnasjon, så er Norges andel av verdensflåten blitt merkbart redusert de siste årene. Skal man sikre fremtidsmuligheter for

denne tradisjonelt sterke norske næringen, må det sikres langsiktige rammebetingelser som er like gode eller bedre enn de landene Norge skal konkurrere med.

Det er viktig for hele den norske maritimte næringen at man sikrer fremtidsrettede betingelser for sjøfolk og legger til rette for rekruttering til yrket. Dersom dette skal være mulig, mener forslagsstillerne man må sørge for rammebetingelser som er på linje med de land Norge konkurrerer med og at det er nødvendig med forutsigbarhet rundt ordningene. Når andre land har lovfestet nettolønn for sine sjøfolk, mener forslagsstillerne det er på tide at man gir norske sjøfolk den samme forutsigbarheten gjennom en lovfestet fullverdig nettolønnsordning.

Gjeldende rett:

Tilskuddsformene norsk maritim næring har i dag er utformet i to kategorier; refusjonsordning og nettolønnsordning med hver sine respektive underkategorier av ordninger rettet mot forskjellige typer av skip.

Refusjonsordningene innebærer at rederiene får refundert en prosentvis andel av brutto utbetalt lønn til visse grupper sjøfolk på de skip som inngår i ordningen. Nettolønnsordningene innebærer at rederiene får refundert innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift.

Nedenfor følger en oversikt over de ulike tilskuddsordningene i Norge. 1

Nettolønn Skip	Nettolønn i NOR	Nettolønn Passasjerskip utenriksfart NOR	Refusjon Passasjerskip Bergen – Kirkenes	Refusjon ordinær	Særskilt
	Refunderer skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift			Prosentvis refusjon av brutto utbetalt lønn	
Innført år Ordnningen omfatter	2003 Lasteskip, brønn- og slepebåt, passasjerskip og skip i petro- virksomhet registrert i NOR	2003 Skip i helårs utenrikstrafikk med transport av passasjerer, gods og kjøretøy i betydelig omfang Minimums-krav til rutelengde	2008 Hurtigruten	1994 Lasteskip, brønn- og slepebåt, passasjerskip og skip i petro- virksomhet registrert i NOR eller NIS	1994 Skip i NIS
Tilskudds-berettigede	Alle sjøfolk som oppfyller generelle kriterier	Besetnings- medlemmer spesifisert i skipets alarminstruks	Besetnings- medlemmer spesifisert i skipets sikkerhets- bemanning	NOR: Alle sjøfolk som oppfyller generelle kriterier NIS: Hele sikkerhets- bemanningen må være refusjonsberettigede	Minimumskrav om bemanning med skatteplikt til Norge, fordelt på sertifikatpliktige stillinger
Antall sjøfolk omfattet av ordningen	8 659	1 370	949	81	443
Krav om opplærings- stillinger	X	X	X	X	X
Totale utbetalinger i kroner	1 071 267 579	162 034 285	79 271 163	3 945 624	29 195 724

*Tallene er utbetalinger til og med termin 2009

Kilde: Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet

¹Tabellen er hentet fra Econ Pöyry;

Evalueringsrapport av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 3.3.2 side 27

De ulike ordningene administreres av Sjøfartsdirektoratet.

Stortinget har for budsjettåret 2011 bevilget samlet 1,55 mrd. kroner i tiltak for sysselsetting av sjøfolk om bord på skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). For å begrense ytterligere vekst i samlede utgifter under refusjonsordningen, ble det fra 1. juli 2008 innført en begrens-

ning i refusjonsbetaling per sysselsatt på kr 198 000 per år.

For budsjettåret 2011 gis det ordinær/ særskilt refusjonsordning for skip i NOR og NIS på 12 pst. for lasteskip, passasjerskip og slepebåter som ikke driver i petroleumsvirksomhet. For brønnbåter og skip i petroleumsvirksomhet gis det 9,3 pst. refusjon.

Historikk:²

Flere europeiske land opplevde på 1960-, 70- og 80-tallet utflagging av skip og tap av arbeidsplasser innen sjøfart. På slutten av 1980-tallet tok flere land grep for å beholde sysselsetting både innen sjøtransport og i mer eller mindre komplette maritime klynger. I 1989 kom også EU

med spesifikke retningslinjer for støtte til maritime næringer.

²Fremstillingen er hentet fra Econ Pöyry; Evaluering av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 2.4 side 16

Nettolønnsordningen i enkelte europeiske land:

Nedenfor følger en oversikt over varianter av nettolønnsordningen i fire utvalgte land³

	Opprettet endringer	Hvordan fungerer ordningen i praksis?	Hvem omfattes av ordningen?	Hvor mange omfattes?	Særtrekk	Viktigste effekter av ordningen
Storbritannia	1988, revidert og utvidet flere ganger	Ikke inntektsskatt på lønn opparbeidet utenfor UK Flaggnøytral		N/A	Må ses i sammenheng med britiske marine-tradisjoner	Sysselsetting av britiske sjøfolk
Nederland	1996	Arbeidsgiver beholder en andel av mannskapets skattetrekk (40%), inkl sosiale utgifter		N/A		Skip flagget hjem, full sysselsetting av nederlandske sjøfolk
Danmark	1988 Utvidet 2000 til å omfatte ferjer i utenriksfart	Ren netto-lønnsordning, det trekkes ikke skatt av lønnen			Udligningskontoret, overenskomst mellom arbeidstaker/ Arbeidsgiver	Konkurransedyktige vilkår Skip flagget hjem
Sverige	2001, utvidet 2007 til laste- og passasjerfartøy	Nettomodell, rederienes skattekonto krediteres		8 800	Konkurransedyktige vilkår	Modernisering av flåten



³Fremstillingen hentet fra Econ Pöyry; Evaluering av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 2.4.2 side 18

Vurdering:

Flere europeiske land har innført varianter av nettolønnsordning for sjøfolk. Danmark var tidlig ute med å innføre en ren nettolønnsordning og dette har medført en betydelig vekst i antall sjøfolk siden oppstart av ordningen i 1988. Sverige har også en nettolønnsordning som gradvis har blitt forbedret siden oppstarten og skaper god forutsigbarhet. I Norge ble sysselsettingsordningene for sjøfolk etablert i 1994 og har senere blitt utvidet med nettolønnsordninger. Det har i perioder vært stor usikkerhet rundt fremtiden for disse ordningene, og det har vært innført begrensninger.

Forslagsstillerne mener at å sikre norske sjøfolk gode rammebetingelser er viktig for hele den maritime nærings utviklingsmuligheter, akkurat som det er viktig at rederiene gis forutsigbare skattebetingelser som er på linje med andre europeiske land.

Forslagsstillerne mener det er på tide å skape ro rundt sjøfolks rammebetingelser for å sikre fortsatt rekruttering til yrket. Den norske ordningen må gjøres like god som det Norges naboland har, og særnorske begrensninger, slik som inntektstaket som har blitt innført, må oppheves. For å skape nødvendig forutsigbarhet mener forslagsstillerne at en fullverdig nettolønnsordning må lovfestes.

For sjøfolk har det i praksis ingen betydning om vedkommende omfattes av

nettolønns- eller refusjonsordning. For arbeidsgiver vil det være en vesentlig forskjell.

Forslagsstillerne er av den formening at det bør være et incitament for norsk maritim næring å sysselsette norske sjøfolk, noe en fullverdig nettolønnsordning vil inneha.

Forslag

Forslagsstillerne fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk.

19. oktober 2011

Sist oppdatert: 26.04.2012 14:42



Ilfoto: www.odfjell.com

Bow Century

Staten utarmer den maritime utdanninga i fagskolen

De siste årene har staten gitt mesteparten av pengene til nytt utstyr til de maritime høgskolene / universitetene. Dette kan i neste omgang føre til reduksjon av fagskoletilbudet, og næringen vil oppleve en formidabel rekrutteringsvikt til næringen.

Dersom en ser på de fleste funksjonene om bord, så er de fleste utdannet via det fylkeskommunale opplæringstilbudet. Det er 17 videregående skoler som har vg2 Maritime fag. Disse reiser ut og jobber som motormenn eller matroser. Rekrutteringsveien deres videre er å gå inn på skipsoffiserutdanninga i fagskolen. Det må være i næringens interesse å få utdannet skipsoffiserer, både på operativt og på ledelsesnivå, folk som har startet sin karriere som matroser og motormenn og dermed kjenner helheten før de begynner på denne viktige utdanningen. Næringen har behov for matroser, motormenn og offiserer på alle sertifikatnivåer, og ikke bare de som er rekruttert fra universiteter og høgskoler. De maritime utdanningstilbydere i fagskolen gir i dag utdanning til personell som skal operere alt fra fiskefartøy, ferger, hurtigbåter, kystransport, offshore med mer, og til dette trenger næringen personell med praksis og sertifikater på alle nivåer.

De fleste fagskoler er lokalisert til en videregående skole med maritim utdanning. Dette gjør at en kan samtrene offiserer og underordnet personell, man kan også samtrene mellom bro og maskin. Fagskolene kan også tilby sertifikatkompetanse etter både første og andre år,

som gir de studerende større fleksibilitet og økonomisk frihet. Denne helheten og fleksibiliteten får en ikke til ved de fleste maritime høgskolene/universitetene. Det kan virke som om departementet bare har fokus på nautikkdelen og glemmer at det også er et stort behov for å utdanne maskinister. I dag er det bare en høgskole/universitet som utdanner maskinister, resten får utdanning ved fagskolene i Norge.

Når vi så kjenner det skrikende behovet for maskinister, ikke minst langs kysten, vil det være en katastrofe for rekrutteringen, om ikke Nærings og Handels Departementet også bidrar med nytt undervisningsutstyr til fagskolene på lik linje med det de gir til Høgskoler/universiteter. På den måten kan en opprettholde den kapasiteten som i dag finnes ved fagskolen.

Skipssjefen og maskinsjefen vil trenge en utvidet kompetanse etter hvert som en virker i ulike områder av næringen. Denne type spesialkompetanse bør det være opp til høgskoler og universiteter å gi.

Mange av dem vi i dag rekrutterer til fagskolen, ville ikke valgt å gå ved en høgskole

fordi de ikke ønsker en så teoritung utdanningsvei. Noen av dem vi utdanner ønsker heller ikke å kvalifisere seg for de høyeste nivåene og føler seg vel med en rolle som matros, motormann, eller underordnet offiser. Fortsetter denne stemoderlige trenden overfor fagskolene, vil det bli vanskelig og rekruttere mannskap og offiserer til den maritime industrien i fremtiden.

*Snorre Bråthen
Rektor, Tromsø maritime skole*

DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå drifts-problem

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.
Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet **Bio Protect 2** til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. **Bio Protect 2** gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

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

I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til å forebygge 10 millioner liter diesel med dieseldyr.

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE**

www.maritim.as
post@maritim.as



Trygg, raus og ansvarlig

Spent som jeg var hadde jeg fått meg jobb på Hurtigruten ASA, som catering ansatt, Gikk ombord med godt mot og arbeidslysten på topp. Hadde avtalt pr telefon at jeg skulle få jobbe der fra juni og så lenge jeg hadde mulighet. For min del var jeg ferdig med studiene, så jeg så på dette som en mulighet, for kanskje å satse på dette yrket, med fast ansettelse som mål.

Etter noen dager kom endelig dagen da jeg skulle mønstre på. Jeg ble tatt godt imot av skipets hotellsjef og henvist til lugar for deretter å møte mine nye kolleger.

Dagene gikk og jeg trivdes på min nye arbeidsplass. Der var mange sommervikarer så jeg var ikke alene om å være fersk i jobben.

Etter 4 dager blir jeg tilkalt til resepsjonen for å skrive under arbeidskontrakt. Siden jeg skulle være der fremover og avtalen var muntlig med hotellsjef, trodde jeg kontrakten var i orden til over sommeren, slik at jeg hadde litt forutsigbarhet. Hotellsjefen sa da at jeg skulle få 11 dagers prøvetur med 11 dagers kontrakt. Jaja, tenkte jeg. Det var ikke slik jeg hadde tenkt det, men la gå.

Etter 15 dager blir jeg ropt ned igjen for å skrive under på ny kontrakt, noe jeg gjorde. Men når jeg så nærmere på kontrakten, står det bare til den dagen jeg skal på fri periode. Jeg spør hotellsjefen om hvorfor jeg blir avmønstret, når jeg skal ombord igjen etter endt friperiode?

«Jo, nå skal du høre her. Det er fordi du ikke skal sykemelde deg når du er hjemme og at vi da slipper noe kostnad om det eventuelt skulle skje», var svaret jeg fikk.

Hm, dette hørtes jo rart ut, er dette lov undres jeg? Men hva skal man si når man ikke har så mye greie på lover regler osv. og når det står en voksen mann med 4 gullstriper på skuldrene og forteller meg at slik ER det!

Etter endt periode hjemme var det å gå ombord igjen for å jobbe. Det viser seg at det er helt vanlig praksis at alle blir avmønstret etter endt periode for så å bli mønstret på pånytt når man kommer ombord igjen, nettopp pga. av at skulle det skje noe hjemme har man verken krav på sykepenger eller noe annet. Ganske så umoralsk, vil jeg hevde.

Etter å ha hatt full båt en hel tur, dvs. 600 passasjerer i ca. 11 dager, med minimalt med besetning pga. at rederiet er i økonomisk ubalanse, har vi møte med hotellsjef. I løpet av samtalen får jeg høre noe jeg ALDRI har hørt før. Etter å ha samtalt med han om hvordan turen har gått, og det kommer klart fram at folk er slitne etter å ha vært underbemannet i spisesal og på lugarer, sier hotellsjefen følgende, noe som får alle vi i catering avdelingen til å falle av stolene.

«Dersom dere ikke klarer dette her, og visst dere er så slitne, så kom dere på land å få dere jobb i kassa på Rema 1000, eventuelt Hennes og Mauritz om det er bedre!»



Samme hotellsjef sto også å sa at han anbefalte ALLE om å melde seg inn i Norsk Sjømannsforbund!!

Men dette kan vel ikke forbundet forsvare?

Man skal ikke se ned på andre grupper i samfunnet eller jobben de gjør, og man burde se seg for god til sånne utsagn når man er hotellsjef! En er ikke akkurat «Trygg, Raus eller Ansvarlig» i denne sammenheng, som mottoet i hurtigruten er.

Samme hotellsjefen sa til en kollega som hadde jobbet der i 15 år, at sykemelder du deg nå, ja så sparker jeg deg!

Hva skal man si til slikt?

En annen ting som forundrer meg er at folk har gått som vikarer i 5-10 år.. Jeg trodde det var begrensning for hvor lenge en kan være ansatt som vikar. (Noe fast ansettelse for mitt vedkommende kan jeg nok ikke vente etter en sommersesong på hurtigruten.)

Etter å ha satt meg ned og lest i overenskomsten, blir jeg bare enda mer frustrert. Her har folk gått vikar i mange år. Ledige stillinger er ikke blitt lyst ut i de ulike departement.

I overenskomsten står det som følger:

Ledige stillinger, herunder vikariater av mer enn 6 måneders varighet, skal først gjøres kjent for de ansatte i rederiet.

Som hovedregel skal deltidsansatte og vikarer gis fortrinnsrett til ansettelse i ledige faste stillinger. Det forutsettes at disse har tjenestegjort i rederiet i minimum 12 måneder. Finner rederiet at hovedregelen ikke kan følges skal dette begrunnes. En slik begrunnelse kan være at vedkommende ikke innehar de kvalifikasjoner rederiet krever.

Hvordan i alle dager kan vi da søke på stillinger når de aldri blir utlyst? Vi hører jo stadig folk som har blitt fast ansatt på andre båter, og folk som har blitt forbigått. Hvordan noen har klart å bli fast ansatt og hvem som har gitt dem fast ansettelse, kan jo man lure på.

Hvordan kan hotellsjefen stå og si at alle må melde seg inn i Sjømannsforbundet når de tillitsvalgte i Sjømannsforbundet sover i timen? (Eller er det nettopp derfor?) Man kan spørre seg om de har blitt tvunget til å bli tillitsvalgt siden de ikke gjør noe med problemet og viser så liten interesse for den jobben de har tatt på seg! Eller kanskje de får noen goder ved å ikke gjøre noe med det????

Den som tier samtykker.!

Som dere ser så er det ingen underskrift på dette, jeg velger å være anonym pga. frykten for represalier.

(Red. kjenner vedkommendes navn)



Leserbrev

Norske sjøfolk -Bruk og spark

De siste årene har jeg seilt i offshore, og blitt vitne til en stadig større forskjellsbehandling mellom norske og lokale sjøfolk (brasilianske etc.), ansatt på norsk registrerte offshore fartøy.

Reglene som norske sjøfolk må følge til enhver tid, gjelder ikke for disse sjøfolkene.

Blant annet så gjelder ikke kravet om språk. På norsk registrerte skip skal engelsk være arbeidsspråk, men et fåtall av disse lokale sjøfolkene, snakker noe annet enn sitt morsmål, som er enten spansk eller portugisisk (Dette gjelder jo selvsagt i Mexico Gulfen, Mellom- og Sør-Amerika.)

Det står at alle som tjenestegjør på et skip, skal ha nødvendig språkkunnskap for å kommunisere med hverandre om sikkerhets- og beredskapsforhold. Her gjelder ikke dette. Jeg har vært på båter hvor ingen av dekkfolkene snakker engelsk, heller ikke maskin og byssefolkene.

Når det gjelder spesielle kvalifikasjoner, slik som krav til vaktgående matroser, blir dette totalt neglisjert, vi tok opp slike problemer da vi jobbet i Venezuela, men fikk til svar at slike regler ikke gjelder, i det landet.

En annen ting som er pussig, og dette gjelder jo for hele NIS-flåten og ikke bare offshore, er at når det skal være utlendinger om bord, så får de også kokk/stuert, slik at det alltid er nordmenn som må venne seg til disse menneskenes matvaner, og ikke omvendt. For sistnevnte stilling (kokk/stuert), så kan man saktens lure på hva slags kvalifikasjoner disse har, siden det er mye å sette fingeren på her. Det står jo også at hvis kokken inngår i sikkerhetsbemanningen, så skal han være sertifisert, men dette følges ikke opp.

Rederiene som opererer i disse landene, har som regel opprettet et lokalt kontor, hvor lokale folk er ansatt, og hvor også sjøfolkene har fått sin jobb. Dette medfører mange problemer, blant annet for skipets kaptein. ISM kodens krav til dokumentkontroll, tilbakemeldinger på avviksrapporter osv., følges ikke opp.

Det viser seg at hvis det blir gnisninger mellom en nordmann og en lokal sjømann, det være seg båsen eller andre, som irettesetter en som ikke har gjort jobben riktig, så går ikke disse tjenestevei når de skal klage, men direkte til oljeselskapet. De tar parti umiddelbart, og nordmannen blir sparket fra båten selv om det ikke skulle være noen grunn til det. Her er rasismeanklagene veldig vanlige. Kapteinen er totalt overkjørt, og har ingenting han skulle ha sagt. Rederiet holder kjef, og der i fra er det ingen oppbakking å få.

I det felles medlemsbladet "Maritim Logg" nr. 2/2011 for alle sjømannsorganisasjonene (minus FFFS), kan vi lese at Trond Giske med flere har vært på besøk i Brasil



Leserbrev



Mange fagre ord og løfter ble utvekslet. Blant annet står det på side 6, sitat:

Den 17. februar underskrev sjømannsorganisasjonene i Norge og brasilianske CONTMAF en samarbeidsavtale som sikrer jobbmuligheter for både norske og brasilianske sjøfolk på brasiliansk sokkel.
Sitat slutt. (FFFS var ikke med).

I utgangspunktet høres jo dette vel og bra ut, men jeg lurer på om ikke mange norske sjøfolk føler seg litt lurt av disse fagre løftene?

Faktum er jo at når en norsk registrert offshore båt kommer til f. eks. Brasil, så fases nordmennene ut fra dag en. Først blir matroser, motormenn, byssefolk og de offiserene med lavest grad, faset ut. Etter en tid, blir en etter en faset ut, til det kun er 4-5 nordmenn igjen. Dette skjer på under ett år, så når Giske med følge (sjømannsorganisasjonene- uten FFFS) slår seg på brystet og hevder at de slår et slag for norske sjøfolk, så stemmer ikke det med virkeligheten.

Vi nordmenn sitter med følelsen at vi er der kun som et nødvendig onde, ikke på grunn av våre kvalifikasjoner. Enkelte av disse lokale sjøfolkene, tjener bedre enn nordmenn, men det hører vi lite eller ikke noe om, bare at "norske sjøfolk er dyre".

For brasilianske sjøfolks del, så er jo de dyrere enn en norske sjømann (offiserer). Dette vet jeg siden jeg jobber på brasiliansk sokkel!

Hvorfor gjør ikke de sjømannsorganisasjonene som er inne i varmen hos LO, noe?

I alle fall sender jeg dette til FFFS også, så kanskje de tar tak i dette, som så mye annet snusk.

Med hilsen Ole Olsen/Sjømann



Sjømannsfradrag for vikarer

(Det som er skrevet i halvfet er hentet fra ligningens ABC)

«Har skattyter begynt sent eller sluttet tidlig i året slik at han arbeider under 130 dager om bord, kan han likevel få særskilt fradrag for sjøfolk dette året. Forutsetningen er at arbeidstakeren er omfattet av en tariffavtale som i gjennomsnitt forutsetter minst 130 dager om bord per år, og at han arbeider om bord henholdsvis hele året etter at han startet, hele året før han sluttet, eller at han faktisk oppfyller 130-dagerskravet i minst ett av årene.

Kortvarig arbeid om bord (under 130 dager) som vikar eller annet korttidsarbeid gir isolert sett ikke rett til særskilt fradrag for sjøfolk. Dette gjelder selv om ansettelsen omfattes av en tariffavtale som forutsetter 130 dager om bord i gjennomsnitt per år.

Har skattyter i samme inntektsår vært beskjeftiget dels i fiske som gir rett til særskilt fradrag for fiske og dels i arbeid som gir rett til særskilt fradrag for sjøfolk, er det tilstrekkelig at arbeidet om bord som fisker og som sjømann sammenlagt utgjør minst 130 dager for å få rett til særskilt fradrag for sjøfolk.»

KOMMENTARER:

«Kortvarig arbeid om bord (under 130 dager i året) som vikar eller annet korttidsarbeid gir isolert sett ikke rett til særskilt fradrag for sjøfolk.»

Ordene « isolert sett» i denne setningen betyr i følge Norsk språkråd «i seg selv».

Setningen har i følge Norsk språkråd samme betydning om den hadde vært skrevet uten ordet «isolert sett» nemlig slik: Kortvarig arbeid om bord (under 130 dager i året) som vikar eller annet korttidsarbeid gir ikke rett til særskilt fradrag for sjøfolk.

KONKLUSJON:

Dette vil si at alle som er ansatt på vikar eller andre midlertidige ansettelseskontrakter, ikke har rett på sjømannsfradrag. Dette uavhengig av om tariffavtalen er basert på sjømannsfradrag.

Her er det noe galt med regelverket. En må huske på at tarifflønnen i seg selv er basert på at sjømannen skal få sjømannsfradrag. Om en er vikar eller korttidsansatt får en ikke dette fradraget og følgelig blir en ikke betalt med den tiltenkte nettolønn.



Leserbrev



Jeg skulle likt å vite hvorfor korttidsansatte ikke skal ha samme rett til samme lønn som faste ansatte.

FAKTISKE FORHOLD:

Endel personer har hatt vikaransettelser og en rekke korttidsansettelser over flere år. Korttidsarbeidsforholdene har vært deres levebrød, ingen andre ansettelsesforhold. Hva er grunnen til at disse personene ikke skal ha rett til sjømannsfradraget når alle andre vilkår for sjømannsfradrag oppfylles, unntatt at de ikke er fast ansatt noe annet sted.

På grunn av alt dette burde det vært påslag i lønnen til vikarer i forhold til fast ansatte for å oppveie for at vikarer ikke har rett til sjømannsfradrag.

I motsatt fall burde det gjennom «Dråpen» gjøres kjent for alle arbeidstakere som har vikaroppdrag i så pass lange perioder av året, at de for inntektsåret ikke får seilt 130 dager, som fast ansatt skal være oppmerksom på at sjømannsfradraget ikke kan benyttes fullt ut det året.

HVA BØR GJØRES:

Det burde også fra FFFS side vært arbeidet for å få fjernet kravet om at en må være fast ansatt for å få sjømannsfradraget. Alle bør få rett til sjømannsfradraget når summen av alle vikaroppdragene + eventuelle perioder som fast ansatt er 130 dager ombord i året.

Videre at også dette gjelder for vikarer: Har skattyter begynt sent eller sluttet tidlig i året slik at han arbeider under 130 dager om bord, kan han likevel få særskilt fradrag for sjøfolk dette året. Forutsetningen er at arbeidstakeren er omfattet av en tariffavtale som i gjennomsnitt forutsetter minst 130 dager om bord per år, og at han arbeider om bord henholdsvis hele året etter at han startet, hele året før han sluttet, eller at han faktisk oppfyller 130-dagerskravet i minst ett av årene.

ALTERNATIVT:

Det burde videre vurderes om hele kravet om 130 dagers seiling for å få sjømannsfradraget burde sløyfes. En bør huske på at tarifflønnen i seg selv tar høyde for at sjømannen normalt har rett på sjømannsfradraget. De andre kravene som er listet for å få sjømannsfradraget kan gjerne stå ved lag.

Med vennlig hilsen M.A

Mange takk for god presisering av et stort problem.
Det er allerede flere år siden FFFS første gang beskrev problemet, men det kan ikke gjentas for ofte.

Red.



Scandinavian Star saken

Mitt navn er nevnt i artikkelen i Dråpen nr. 1, 2012 med et bilde av Riksadvokat Tor Aksel Busch over hele forsiden. Som øverste leder for påtalemyndighetene har han fått skylden for manglende etterforskning i denne mordbrannen som førte til 159 drepte. Min vurdering er at dette ikke bare er høyst sannsynlig, og beklagelig, men verdt rettslig å forfølge helt til Menneskerettsdomstolen i Strasbourg.

Jeg vært opptatt av både vårt norske tvilsomme rettssystem og påtalemyndighetenes manglende etterforskning i flere saker. Dette illustreres blant annet ifm havariet av riggen Alexander L. Kielland i 1980 da 123 av de 212 ombord omkom. Som jeg skrev i en artikkel i Bergens Tidende 4. april 2012, «Tvilsom rettsikkerhet» hvorfra jeg kvoterer avsnittet omhandlende Scandinavian Star:

«Etter et intervju i ABC Nyheter er jeg bl.a. blitt kontaktet av etterlatte og deres prosessfullmektige etter brannen på Scandinavian Star, ifm. at saken skal innklages Den Europeiske Menneskerettighetsdomstolen. Kort fortalt, passasjerferjen Scandinavian Star ble i 1990 erklært totalt brannskadd. Politiet konstaterte man stod overfor en mordbrann som drepte 134 nordmenn og 25 utlendinger. Saken ble aldri effektivt etterforsket, verken av norske eller danske myndigheter. Men det var opp til Norge å etterforske brannene og deres årsaker. Enken etter «brannstifteren» (som jeg har møtt) og andre etterlatte uttaler om den norske riksadvokaten "at han benytter sin makt som påtalemyndighetens øverste leder til å forhindre de etterlatte i å få oppklart drapene på deres aller kjæreste" -- ved beleilig å utpeke en død, forsvarsløs og feil person som brannstifter, tross faktiske bevis til det motsatte.»

Vårt demokrati fungerer dessverre dårlig. Dette har jeg interessert meg for etter at jeg ble pensjonist, med tid til slikt. Min påstand er at vi i Norge har fått et tilsettingsregime hvor makta som rår utnevner dommere og tillitsvalgte, noe som langt på vei kveler de sunne motforestillinger. Treholt saken har jeg hatt spesiell interesse for. Ikke fordi jeg går god for alt han har gjort, men fordi jeg er overbevist om at et justismord har funnet sted, noe som fortsatt nå snart 30 år senere søkes tildekket.

Som forkjemperne både for Scandinavian Star og Alexander L. Kielland sakene har hatt, også mitt mål har vært å få frem den hele og fulle sannhet. Dette er blitt vanskelig når statsmakten til de grader kontrollerer rettssystemet, til og med Høyesterett. Sågar Grunnloven gjøres det vold på.

Jeg støtter fullt ut de synspunkter og den frustrasjon som de etterlatte føler etter Scandinavian Star skandalen og som Dråpen har fremkommet med.

Dan Odfjell



Stadt skipstunnel

Da jeg sist april fikk tilsendt medlemsbladet Dråpen fra formannen i FFFS fikk jeg samtidig anledning til å lese artikkelen om Stadt tunnelen etc. Dette var både sanne og riktige ord fra Leif R. Vervik, ord som jeg fullt ut støtter. For å illustrere mitt eget engasjement for saken er det enklest å gjengi et innlegg i Bergens Tidende for over et år siden:

Under overskriften **“Været er ikke dårlig nok på Stad”** fikk vi i BT 22. januar (2011) lese noen av argumentene og skuffelsene fra kystfartsnæringen over myndighetenes avslag for bygging av denne lenge “ønskede forbedrede ferdelsesvei” her vest. Det er 50 år siden jeg selv som marinemann, sammen med skipsbefalet på fregatten “Troll”, så på sjøkartet og konkluderte med at en tunnel “bak” Stad-landet var en naturlig måte å løse en ofte meget farlig seilas på. Jeg var selv så fasinert av ideen at jeg reiste opp personlig for senere ved selvsyn å befare det smale stredet hvor tunnelen kunne trenge seg gjennom. Men nei, dette var ikke et opplagt prosjekt for private. Til det å forbedre landets infrastruktur og konkurransevne generelt må det offentlige til, idet dette også har med sikkerhet og landets lange fremtid å gjøre.

Siden den gang for 50 år siden har teknologien og kostnadene med tunnel-boring vesentlig forbedret seg. Oljepengene burde være brukt i større grad til varige goder, altså veier og tunneler som er permanente og gjør Norge nytte til evig tid. Altså, det kan tillates en lengre investeringshorisont enn et par Stortingsvalg fremover. Dessuten, et slikt tunnelarbeid vil ikke ødelegge mht. det innenlandske pengeforbruket, et av argumentene for at oljefondet plasserer landets formue i utlandet. Kystens stamvei nr. 1 trafikkeres av mange mindre skip. Kystens eksistens og nytteverdi er uendelig. Dette kan det synes som folk østpå ikke har fått helt med seg, ei heller selv fått føle på kroppen.

Langt fra alt kan måles i penger. Men selv i penger er en Stad tunnel regningsvarende. Det hele må nemlig sees samfunnmessig og sikkerhetsmessig og ved sparte forsinkelser, bedre næringsmessig lønnsomhet og derved større skatteinngang, hurtigbåter og turisme samt småbåttrafikk nord og syd for Bergen etc. etc. Jeg vil på det sterkeste anbefale at hele kyst-Norge kjemper frem denne saken til en lykkelig løsning. Fiskernes organisasjoner må komme på banen. Marinen likeså. At været ikke er dårlig nok på Stad kan umulig direktøren for Kystverket Kirsti Slotsvik selv stå for? Har forresten noen tenkt på det attraktive for Hurtigrutens skip å kunne passere tunnelen med alle turistene på dekk, år ut og år inn? God reklame for det moderne Norge. Sitat slutt.

I forbindelse med myndighetenes opptatthet av kultur (eksempelet kulturhuset i Kristiansand) vil jeg benytte anledningen til å påpeke at kystkulturen fortsatt blir stemoderlig behandlet. Ikke bare det, men det er manglende respekt i Oslo for hva nasjonens sjømannsstand historisk har stått for, og fremdeles står for.

Tilslutt appellerer jeg til representanter for de andre sjømannsforbundene å skrive i sine lokalaviser og ellers å påvirke både lokale og sentrale politikere til å få frem betydningen av endelig å få Stadt tunnelen gjennomført.

Dan Odfjell

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.
Ta kontakt for bestilling.





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef,	kr. 295,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 285,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 270,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 245,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 17.09.2010.

Kryssord



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

The crossword puzzle grid includes the following words and clues:

- Across:**
 - 1: TØFF
 - 2: ØRKEN
 - 3: STRAK
 - 4: NESE
 - 5: HAVN
 - 6: SEILSKIP
 - 7: PLOG
 - 8: VEKST
 - 9: ØYNE
 - 10: INIT.
 - 11: KJ TEON
- Down:**
 - 1: UJ TEON
 - 2: EPOKENE
 - 3: UNNTAK
 - 4: ØYNE
 - 5: TRE
 - 6: FILM
 - 7: GRANNE
 - 8: DYR
 - 9: SOMRE
 - 10: GLANE
 - 11: YRKE
 - 12: ORGANISASJON
 - 13: STRAK
 - 14: MÅNED
 - 15: FENOMEN
 - 16: STIL
 - 17: SNAKK
 - 18: TJELD
 - 19: TRE
 - 20: LAND
 - 21: TIT
 - 22: ELD
 - 23: TIDS ANV.
 - 24: VITNE
 - 25: DAG
 - 26: FORK.
 - 27: SÅT
 - 28: OM
 - 29: LIKE
 - 30: DAMP
 - 31: SEILSKIP
 - 32: NAVN
 - 33: INNTIL
 - 34: TIDS ANV.
 - 35: PLOG
 - 36: SNAL
 - 37: KAMME
 - 38: HELLIG
 - 39: FORK.
 - 40: LIKE
 - 41: VEKST
 - 42: ØYNE
 - 43: INIT.
 - 44: KJ TEON

Riktig svar sendes innen 01.09.12 til: FFFS, Eidsvågbacken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 1 2012: Kjersti G. Johansen, Trysil - Olav Sletten, Sæbøvågen
 Sonja G. Sundsbak, Ulset

NAVN:

ADRESSE:



Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



Navn:.....
Postadresse:.....
Postnummer:.....
Sted:.....
Fødselsdato:.....
Telefonnummer:.....
Mobiltelefonnummer:.....
E-Mail:.....
Skipets navn:.....
Rederiets navn:.....
Stilling om bord:.....
Vervet av:

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

Innmelding i henhold til **Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.**

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

Vi vet at mange har PC hjemme, derfor henstiller vi samtlige medlemmer som har e-postadresse om å sende den til oss.
Dere kan bruke vår e-postadresse, info@fffs.no

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.

Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.

Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

Navn:	Dato:	Medlemsnr.
Adresse		
TEF:	Fax:	E-Post:
Slip:	Roderi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

Våren 2012 flytter Nosefo Bergen inn i Norges mest moderne sikkerhets og beredskapssenter på Bontelabo. Lokalene ligger sentralt i sjøkanten nord for Bergenhus Festning, en perfekt beliggenhet med gangavstand til et utvalg hoteller, Bryggen, Fløibanen og Fisketorget.

Her får vi en stor brannhall, innendørs basseng med Helikopterevakuering (HUET), eget vind- og bølgeanlegg og gode fasiliteter for realistiske øvelser.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (OLF), maritimt (STCW) og landbasert industrivern (NSO). I tillegg setter vi opp kurs etter behov hos våre kunder.

Nosefo – for sikkerhets skyld!

Se mer på www.nosefo.no



**Norsk Senter for
Offshoreutdanning**