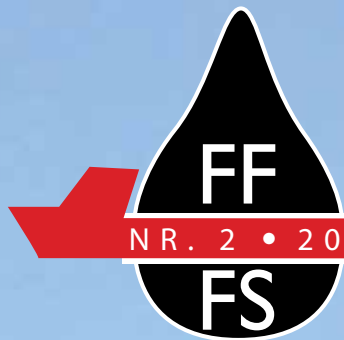




DRÅPEN

NR. 2 • 2013 • 12. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN
STAR

● KRONIKK AV
DAN ODFJELL

● VALGFLESK
ELLER SANNHET?

Color Line (CL) gjør det igjen

I februar sa CL opp en av sine ansatte, utelukkende på grunn av alder. Rederiet oppfører seg som om de ikke har hørt om Nye Kystlink saken!

Det er vanskelig å forstå tankegangen til de mannskapsansvarlige i CL, når de vet at FFFS har tatt Nye Kystlink saken til Strasbourg. De ansvarlige for oppsigelsen vet også at et utvalg, som er utpekt av Nærings og Industridepartementet, har foreslått å heve oppsigelsesvernet i den nye Sjøarbeiderloven fra dagens 62 år i Sjømannsloven til 70 år i den nye. Det nye lovforslaget er allerede oversendt Stortinget for behandling, og ble 21-06 kl. 15.35 2013 offentliggjort som vedtatt.

Med dette i bakhodet mener vi at det vil være fullstendig hull i det samme hodet å bringe denne saken inn for rettssystemet. Nå er oppsigelsesvernet hevet til 70 år.

Se linken under.
<http://lovdata.no/ltavd1/filer/nl-20130621-102.html>

Etter å ha jobbet i mange år CL, hjulpet flere av sine kolleger mot urett i jobben, ble vårt medlem oppsagt etter § 19, 6 ledd i Sjømannsloven. Denne paragrafen har utvalget nå fjernet fjernet. Dette vet CL, men kanskje ser de en mulighet til å bli kvitt en person som tør å stå opp for sine prinsipper? Er man ansatt i CL må man ikke innbille seg at man er noe, der i gården er det bare de som har fått litt makt som er noe.

26.04.13 møttes Color Line og representanter fra FFFS sammen med medlemmet vårt, i Oslo tinghus for å diskutere saken hos Byfogden i Oslo. Color Line stilte med Ole Einar Olstad (HR ansvarlig) fra rederiet og advokat Hege Ajer Petterson. Selv om de vet at en tilsvarende sak er blitt anket av oss til den Europiske Sosialpakten i Strasbourg, ønsket de ikke å vente på utfallet fra saken. De la frem sine meninger - og vi gjorde det samme. Dommeren valgte også å se bort fra det faktum at saken lå i Strasbourg, og ga Color Line medhold.

På direkte spørsmål fra vår advokat, svarte CL at det var ingenting i veien for at vårt medlem kunne få jobben tilbake dersom retten mente det. Det er alltid mangel på gode kelnere, var svaret. Med et sånt krystallklart svar, mener vi at hele saken er meningsløs og sløsing med både tid og penger. Har man behov for flinke folk, setter man ikke prinsipper foran behovet for arbeidskraft. Dette indikerer bare at vi kan ha rett i våre mistanker om at CL vil kvitte seg med en, i deres øyne, brysom person. Saken er nå anket til Oslo Tingrett for behandling der. Saken er berammet til 16. -17. oktober, det vil si etter at vi har fått dommen fra Strasbourg, og etter at den nye Sjøarbeiderloven nå har trått i kraft.





INNHold

Dråpen nummer 2 • juli 2013



Scandinavian Star side 10



Human factor side 33



Superslurper klar til å innta måltid side 34



Settekasse side 39

Nr. 2 juli 2013 - 12. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 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:
Even Bjørheim

Trykk
Molvik Grafisk

Color Line gjør det igjen.....	side	2
Leder.....	side	4
Høyre ofrer norske sjøfolk for å takkes John Fredriksen & co.....	side	5
Kronikk av Dan Odfjell.....	side	6-7
Skatteparadis og utvikling.....	side	8-9
Nye ting vi har funnet i forbindelse med mordbrannen	side	10-12
En sjømanns våte drøm.....	side	13
Tragedien om bord i Scandinavian Star viste til fulle at selv om vi har uhyrer blant oss, har vi også helter	side	14-15
Berlau: Gode grunde til at genåpne saken.....	side	16-17
Gode og ryddige arbeidsvilkår i norsk skipsfart (i følge rederiforbundet)	side	18-19
"Den som høster ufortjent ære, skal senere høste velfortjent vanære"	side	20-21
Svar på spørsmål fra SD.....	side	22
Slavekontrakter	side	23-25
Valgflesk eller sannhet?.....	side	26
I forrige nummer av Dråpen skrev vi om en tenkt historie	side	27
Nå er "Bill of Rights" innført for cruisepassasjerer.....	side	28
LO media ofrer mye spalteplass på at sjøfolk blir skipsarbeidere	side	29
I korrupsjonens skygge	side	30-31
Hva er galt med det norske lovverket?	side	32
Human Factor	side	33
Superslurper klar til å innta måltid.....	side	34-35
Makt-Myter-Media, Det er mye verre enn du tror	side	36-38
Settekasse	side	39
Det blir påstått at piratvirksomheten er avtagende	side	40-41
Færøyene benekter at flagget deres har blitt et bekvemmelighetsflagg	side	42-43
Leserbrev	side	44-48
Historien om sveler.....	side	49
Nå fortsetter de bare som før.....	side	50
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære medlem

Grunnen til den sene utgivelsen av Dråpen denne gang, er ferieavvikling. Nå når Harald og jeg ikke er alene på kontoret lenger, må vi også følge lover og regler. Vi må ta (arbeids)ferie.

I denne utgaven av Dråpen er store deler av bladet preget at det arbeidet til «Stiftelsen av oppklaringen av mordbrannen på Scandinavian Star» har utført, en stiftelse undertegnende frivillig er med i.

Vi fattet først interesse for saken i 2005, hvor vi hadde tenkt å lage en artikkel til Dråpen om kaptein Hugo Larsen, som hadde kommandoen, den skjebnesvangre natten til syvende april 1990. I den forbindelse kom vi i kontakt med Terje Bergsvåg, som allerede da hadde kjempet en flerårig kamp mot forskjellige myndigheter, både Norske, Svenske og Danske.

Gjennom det han kunne fortelle oss om brannen, fikk vi et helt annet innsyn og inntrykk av hva som virkelig hadde skjedd. Dette var langt mer enn bare en brannulykke. Dette var Skandinavias verste forbrytelse etter krigen. Dette dreide seg om kyniske mordere og inkompetente myndigheter. Dette var noe ganske forskjellig fra det vi hadde ventet å finne ut. Med denne viten ville det vært kriminelt av oss og ikke hjelpe til med å oppklare denne saken, vi er tross alt et forbund for sjøfolk. Det hadde vært ansvarsfraskrivelse og ikke å ta del i denne saken. I dag er vi både glade og lettet for vi tok den avgjørelsen vi gjorde. Om vi får alle ansvarlige bak drapene og assurancesvindelen dømt er ikke sikkert, men vi får i alle fall håpe at vi kan klare å renske dansken som ble utpekt til å være brannstifter. Vi får også forhåpentligvis gitt oppreisning til enken og sønnen til den draps utpekte trailersjåføren, som selv omkom i brannen.

I dette nummeret kan dere også lese om norsk lovverk som ikke har tatt høyde for at norske redere ikke bare bygger A4-type skip, de bygger også spesial skip. Dette har ikke Sjøfartsdirektoratet klart å få med seg, og ber redere om å flagge slike skip ut. Konsekvensen er at de i sin «ufattelige klokskap» fremmer utflagging av norsk eide skip.

Vi er allerede kommet til midtsommer i vårt snart 13 årige virke som forbund, og det kommer til å bli mange flere, det lover vi. I utgangspunktet ble vi spådd å være historie etter bare seks måneder. På grunn av vår tilegnede kunnskap innen arbeidsrett og annen juridisk kunnskap, vet vi nå, stort sett, hva vi må gjøre når det kommer slike saker inn til oss. Slik det ser ut nå kommer vi til ende på omtrent det samme saks nummer i år som i fjor. Ca. 400.

Til slutt vil jeg komme med de samme oppfordringene som vanlig. Husk å underrette oss om adresseendringer, enten du har flyttet eller fått ny mail adresse.

Ha en riktig god sommer

Høyre ofrer norske sjøfolk for å tekkes Fredriksen & Co

Høyre er så bestemt på å vinne valget at de ikke tar hensyn til om de ofrer noen for å tekkes storkapitalen. For dem er enkelte større viktigere enn tusenvis av sjøfolk. Høyres maritime talsmann Arve Kambe sier blant annet til Sunnmørs-posten:

I praksis betyr dette at et supplyrederi som har en båt på kontrakt i Nordsjøen kan bruke en norsk kaptein, styrmann og maskinist på nettolønn, så kan de hente resten av mannskapet fra et lavkostland og betale de lønn i henhold til reglene i deres hjemland.

Om vi ikke husker feil har vi både sett og hørt hva Høyre mener om menneskehandel (Au pair saken blant annet), men nå er de selv så maktkåte at de ikke ser sitt eget knefall for Mammon. De prøver å fremstå troverdige i politikken sin, men nå har de trampet solid i salaten og blitt avslørt. De ønsker blant annet å bruke skattepenger for å få John Fredriksen og hans like hjem igjen, og mener at de kan være garantistene for at Høyre skal komme til makten å få styre lenge.

Høyre vil heller ikke, som regjeringspartiene og Frp, lovfeste nettolønnsordningen (NTB).

At Fredriksen i sin tid flagget ut, ikke bare båtene men også seg selv, på grunn av at han ikke kunne leve i et land med skatter, kan umulig Høyre ha glemt. Om de skal ha Fredriksen og hans likesinnede hjem igjen, vil de snart måtte innse at det vil bli vanskelig å regjere. Vi hadde virkelig ikke trodd at Erna og hennes kumpaner var like griske, som de landflyktige rederne. Men nå har vi jo nettopp fått bekreftet hva sam-

ferdselspolitisk talsmann i høyre Øyvind Halleraker har drevet med. Offisielt sier han at staten skal betale for veiene, utbygging og vedlikehold, i Norge. Uoffisielt arbeider han for bomselskapene som også betaler for hans tjenester.

Han(Kambe) sier Høyre vil trappe ned og på sikt fjerne både formuesskatten og fjerne arveavgiften, og etterhvert også se på reglene for skattemessig bosted av utenlandske private eiere i norsk maritim næring. I dag har Norge en begrensning på 90 dagers opphold før skatteplikt til Norge inntreffer. Ifølge Kambe har våre nordiske naboland seks måneder (NTB)

Dette vil Høyre. gjøre for en liten håndfull rikinger. De som har vært med på å gjøre dem så ustyrtelig rike og som betaler skatten som skal til for å gjennomføre høyres ønske, for dem blir det Naving – alternativet vil Høyre ta fra dem.

At tusenvis av arbeidsplasser og kompetanse både i verksindustrien og på havet forsvinner, ofrer de ikke en tanke. Raske penger er det de har brukt for. Etter valget kan de heller bruke tid på og (bort)forklare hvorfor de handlet som de gjorde.

De forsto at de ikke hadde truffet blink da de kom på ideen om å fjerne nettolønnsordningen for hotellansatte på skip, derfor har de nå kommet på tanken om å fjerne alle norske sjøfolk. Kapitalsterke redere med utflagget tonnasje betyr mye mer for Høyre enn tusenvis av «lavstatusarbeidsplasser», som står for nesten alle skatteinntektene i Norge.

Høyre bruker skattebetalernes penger for å lokke rederne hjem. (NTB)

At de ikke har hatt noen langsiktig plan å arbeide ut fra er tydelig. Vi gir topp offiserene nettolønn tenker H. samtidig ansetter vi billige utenlandske underordnede sjøfolk. Hvorfor ikke fjerne toppoffiserene

også? de vil allikevel være en saga blott i løpet av kort tid. Rekrutteringen til nye offiserer vil forsvinne sammen med sjømannskolene. Tenke seg til at Høyre beskylte FrP for populisme og å være lite seriøse, for ikke så lenge siden.

Denne mailen fikk vi med oppfordring om å ta saken opp i Dråpen. Det kan nesten se ut for at Eidesvik viste hva som kom fra Erna & co.

Hei.

Her er noe dere kan skrive om i Dråpen. Eidesvik flagger nå ut sine siste to seismiske skip til NIS. Flere må da gå inn i en "pool" i påvente av å få seg fast båt, noe som vil ta litt tid. Utflaggingen skal foregå i rom sjø. Filippinerne vil få seg en flott båt å være på, og vi må lære dem opp!!
MVH NN

Erna, velkommen til virkelighetens verden.

Videre ønsker partiet at såkalte Nis-skip skal få utvidet fartsområde og adgang til å gå til og fra oljeinstallasjonene og mellom norske havner. (NTB)

De vil ikke bare fjerne Norske sjøfolk, de er også villige til å fjerne store deler av norske transportarbeidere, trailersjåfører osv. De vil at NIS- skip skal få full tilgang til Norske havner samtidig, for de vil på lik linje med andre partier, flytte mer av landtransporten vekk fra veiene. Forskjellen er at ingen andre partier tar til orde for at det er utlendinger som skal gjøre den jobben.

Nå er det virkelig på tide at ansvarlige politikere, om de finnes, tar ansvar. Vi som har sjøen som vår inntektskilde må nå stå sammen og vise alle uansvarlige politikere uansett parti, hvordan vi har tenkt å stemme. Nå må vi la lojaliteten og gamle vaner ligge, nå må vi stemme på de partiene (om de finnes) som sier at de vil ta vare på restene av norsk skipsfart. Om du vet hvem de er må du skynde deg å fortelle det til oss, slik at vi kan videreformidle det.



Illfoto: Morten Myhre Refvik

Norsk skipsfart, fortid og fremtid

Jeg er bedt av redaktøren om å skrive om norsk skipsfartsnæring. Det er da naturlig å se hvor vi kommer fra, hva slags folkeferd vi representerer.

Våre store, gamle diktere ga uttrykk for virkelig norsk kultur. Fiske, fangst og jakt, sjøfart og jordbruk. Hardt arbeid, generell nøkternhet, samt Gudstro. Det er vår geografi som har formet oss. Et langstrakt land, Europas lengste kystlinje. Både innenlands transport, og tidligere tiders eksport (av landets ressurser) var helt avhengig av sjøveien. Det ble sjøfolk av slikt. Verdier ble skapt. Til beste for land og folk. Selv om myndighetene etter krigen merkelig nok valgte å underkjenne sjøfarten.

Vi behøver ikke her å gå helt tilbake til vikingetiden. La oss heller begynne grovanalysen med 1800 tallet, og slik ta for oss de siste 200 år.

Kort fortalt, det var seilskutene som behersket havet, helt frem til ca. 1875 da dampskipene for alvor begynte å overta. Norsk eksport besto for det meste av tømmer og trelast, samt tørret fisk. Akkurat det med fisk var helt fra Hanseatenes tid på 1600 tallet en viktig eksport. Nordlandsjektene fraktet tørrfisk fra Lofoten og andre steder nordfra til Bergen, for omlasting og videre skipning med de tyske «Kogger» til kontinentet. Hollenderne tømte Sør-Norge for tømmer til egen flåteutvikling. Vår tidligere store eikeskog ble slik offer for rovhogst. Dette erfarer vi fremdeles, dessverre. Eksporten av norske råvarer ble utgangspunktet for driftige norske kjøpmenn

som etterhvert så seg tjent med egne skip for egen handel. Ikke bare for eksport. Men også for import av verdifulle og nødvendige varer fra utlandet. Slik ble gradvis den norske utenriksflåten til. Gradvis ble også skipsfarten til en frittstående bransje, fra ca. 1860 av.

Fra ca. 1925 begynte dampskipene å bli avløst av motorskipene. Mye grunnet norsk nøytralitet under den 1. verdenskrig ble rederstanden i stand til å bygge lille Norge opp til en internasjonal skipsfartsmakt av dimensjoner. Bare USA og Storbritannia var større på verdenshavene. Utrolig nok.

Så kom 2. verdenskrig. Norge kapitulerte for Tyskland etter bare tre måneder... Men, størsteparten av handelsflåten ble av rederiene bevisst holdt utenfor norsk territorialfarvann. I forståelse med rede-

rinæringen bestemte så eksilregjeringen i London at handelsflåten skulle stilles til de alliertes disposisjon. Winston Churchill beskrev viktigheten av den norske handelsflåten som «mere verdt enn en million soldater» og helt vesentlig for å opprettholde transporten av krigsmateriell etc. for de alliertes innbitte kamp mot Hitler regimet.

Store tap av skip og mannskaper ble oss til del. Valutainntektene fra flåten var vesentlig for å finansiere landet under gjenoppbyggingen etter tyskernes betingelsesløse kapitulasjon, i 1945. Mars-hallhjelpen fra USA var også med på å redde norsk økonomi sent på 40-tallet. Arbeiderpartiet har aldri helt villet erkjenne dette. Ei heller ble sjøfolkene gitt den heder og verdighet de fortjente. Deres krigslønn ble ikke utbetalt. I det hele tatt, det var de få «gutta på skauen» som ble fremhevet. Mange slike ”modige” løp først på skauen etter at det var klart at verdenskrigen nærmet seg slutten... La det enkelt være sagt: Den dag i dag skylder norske myndigheter våre sjøfolk en kjempeunnskyldning.

Da oljen fikk sin utvikling tidlig på 70-tallet var det norsk tradisjon og sjøkompetanse samt penger fra skipsfartsnæringen som ble brukt til kjøp og bemanning av rigger og annet offshore materiell. Men samtidig ble de høye nordsjølønningene (og de mer attraktive nære arbeidsforhold...) til et økende problem ifm utenriksflåten mannskapsbehov etc. Først gjennom NIS (Norsk Internasjonal Skipsregister) i 1987 ble en da allerede sterkt redusert gjenværende flåte reddet. Formannen i Bergens Rederiforening Adelsten Sivertsen sto fremst i dette initiativet, som Rederiforbundet merkelig nok lenge ikke trodde på. Gjennom NIS kunne nødvendig utenlandsk mannskap ansettes til lokale utenlandske tariffier. Alternativet til NIS hadde vært slutten på norsk skipsfart, som ”vor Ære og vor Makt, har hvide Seil os bragt” slik Bjørnstjerne Bjørnsons ”Norsk sømandssang” fra 1866 så presist uttrykte det.

Så hva er vår fremtid? Dette spørsmålet kan kun besvares ved at myndighetene forstår hva som faktisk står på spill. Det gjelder mer enn sjøfolkene. Det gjelder utstysindustrien på land like meget, og mye mere til. Dette er hva sjøfolkene og rederiene felles må samles om å gjøre noe med. For det første, politikerne må

aldeles ikke blendes av oljerikdommen, så lenge den varer. Tvert imot, oljerikdommen gjør det faktisk mulig å sørge for at tradisjonelle og tilpasningsdyktige næringer som skipsfart ikke behøves avvirket. Kompetansemangfoldet har en pris. Danskene viser vei. Alternativet er å spille hasard med kommende generasjoners levebrød. For øvrig, det er ikke slik at oljen som sådan gir mange arbeidsplasser. At vi tar oss råd til å redde vår fagkompetanse for etterslekten er viktig for landet. Avansert skipsfart er landets komparative fordel, med dyktige norske offiserer, rekruttert fra vår flotte ungdom. Hvordan vi enn snur og vender på det, det er kystfolket som først og fremst har skapt dette landet. Ikke bunadene i Gudbrandsdalen. Uten forkleinselse for sistnevnte.

Poenget er: vår kyst vil forbli, til evig tid. Havet som nær levevei og som ressurs likeså. Det har alltid vært vårt naturlige utkomme. Det vil igjen bli det, om fornuften får rå. Meningsfylt og utfordrende arbeid, samt et sterkt og variert arbeidsliv er det som skaper mennesker som trygt og med personlig kraft kan opprettholde landet. Ikke pengerikdom og overflod.

Jeg stiller meg til disposisjon sammen med FFFS for en kampanje til næringens beste. Det er forøvrig ikke slik at vi har en stor rederstand, at rederne er en farlig overklasse. Det er en myte bevisst og politisk pådyttet oss. Med Norge som utgangspunkt slåss vi for livet for å overleve for tiden. Jeg føler personlig ingen makt, kun avmakt.

Etter personlig invitasjon fra Ap og Grete Knutsen var jeg i 1992 med i en gruppe for utarbeidelsen av den omfattende Skipsfartsmeldingen til Stortinget. Argumentene som vi den gang ble enige om gjelder fremdeles til fulle. Men, dersom disse er glemt av eventuelle yngre og historieløse politikere er det nødvendig med en ny runde på Stortinget for tverrpolitisk forståelse og enighet.

Den gang i 1992 var jeg den første i Knutsen-gruppen som hevdet at formueskatten ikke skulle være vårt tema. Det jeg sloss for var rederinæringen som sådan, en industri på linje med alle andre industrier. Sammen med bl.a. tidligere nestformann og pragmatiker i LO, Jan Baalsrud, var vi enige om det aller meste. Spørsmålet var landets beste. Så

fikk personlig skatt bli en separat diskusjon. Slik ble det også.

Formuesskatten rammer all næringsvirksomhet, og andre med. Den er det motsatte av et incitament til frisk satsing innenfor landets egne grenser. Dersom den slik avler forsiktighet heller enn offensiv satsning er det landet som taper. Nye arbeidsplasser blir ikke til av seg selv. Uansett farge, ingen regjering kan bare ”bestemme” arbeidsplasser. Bare oppmuntre til og tilrettelegge for slike, med fornuftige konkurransedyktige rammebetingelser. Privates pengedisposisjoner med øye for det mest bekvemme og/eller det beskatningsmessige mest gunstige blir det neppe mange arbeidsplasser av. Da kanaliseres norsk kapital samfunnsmessig suboptimalt, ja passivt. Ofte utenfor landet.

Jeg er for gammel til å bekymre meg om egen fremtid. Som en av dem som ikke av skattemessige grunner fraflyttet landet, føler jeg meg berettiget til bl.a. å uttale meg om det uheldige, at statens bedrifter konkurrerer uten formuesskatt. Du kan like gjerne si at staten subsidierer seg selv. Verre og uforståelig er det at utlendinger som investerer og konkurrerer i Norge ikke er belemret med en slik uheldig form for skatt -- som vi snart er det eneste landet i verden som opererer med. Med formue arbeidende i Norge kan utenlandske eiere drive uten denne konkurransevridende skatten, også utflyttede nordmenn som Jon Fredriksen. Den betyr nemlig at de som bor og eier noe i Norge må konkurrere mot utlendinger med handicap. Dersom staten virkelig mener at landet best eies av private utlendinger er dette en politikk som imidlertid meget godt kan forståes.

At norske aktører taper i konkurranse er ille. Men verre er det at privat arbeidskapital ikke tilstrekkelig lenger genereres i Norge. Dette kan synes som med vitende vilje. Slik symbolpolitikk er i så fall molboaktig. Igjen er det landet som taper. Arbeidstagerne likeså.

Hva jeg frykter mest? Norsk økende og tillatt, for ikke å si oppmuntret kravmentalitet. Sosialdemokraten John F. Kennedy, sågar i valgsammenheng sa det slik:

”Ikke spør hva landet kan gjøre for deg, men hva du kan gjøre for landet”. Det lyder litt unorsk, eller hva?



Foto: FFFS

Skatteparadis og utvikling

I 2009 viste (?) ikke norske, danske eller svenske myndigheter hvem som eide Scandinavian Star, kan vi lese av teksten under.

Dette er vi ikke like overbeviste om. Alle vet hvem som fikk erstatningen utbetalt, det var SeaEscape. Hvorfor våre myndigheter har opptrådt som de har gjort, er det vanskelig å forstå. Det vi med ganske stor grad av sikkerhet kan påstå er at «noen viste».

Det er disse «noen» som må tas. Vi vet at de som etterforsker, blant annet, står midt i skuddlinjen når vi nå begynner å fyre løs. Det, riksadvokaten og påtaleansvarlig, i alle år siden katastrofen har påstått, er at de ikke viste hvem som eide skipet. De har vist, men de tabbet seg ut,

med alt for tidlig å konkludere med at de hadde funnet morderen. De hadde fått oversendt papirer fra det danske politiet med oversikt over alle danske passasjerer, og der var det en som stakk seg beleiligt ut.

Dansken som stakk seg ut, hadde en historie som brannstifter fra ungdomstiden. Nå var han trailersjåfør, gift og hadde barn. Uansett, nå skulle norsk politi gi resten av verden en leksjon i hvordan man løser store saker i en håndvending.

Willy Haugli, Oslos tidligere politimester, med en taus fungerende riksadvokat Tor Aksel Busch ved sin side, sa på NRK fjernsyn at brannstifteren var Erik Mørk Andersen. Det beste av alt var at Dansken var død og ikke kunne forsvare seg. De to andre som indirekte ble hengt ut, kunne ikke forsvare seg, de fikk aldri en sjanse. Det var enken etter Andersen

og hans barn, deres skjebne var at norsk politi hadde utpekt Erik Mørk Andersen til massemorder, ene og alene fordi han var passasjer om bord på Scandinavian Star og sist men ikke minst, han hadde en fortid som passet som hånd i hanske for de bolde herrer Busch og Haugli.

Når det gjelder mannskapet, gikk ikke granskerne inn på dette sporet i det hele tatt, og slett ikke de opprinnelige SeaEscape mannskapene som beviselig hadde vært med på flere skipsbranner før. Sjef elektrikerer for eksempel sa i Sjø og Handelsretten i København, at han hadde vært med på fem skipsbranner i rederiet SeaEscape. Dette var selvsagt en opplysning som ikke passet inn. Det ville ødelagt hele opplegget for mannen som sto for historiens hurtigste oppklaring av en forbrytelse, samt hans tause støttespillere som har avvist hele tre gjenopptakelsesbegjæringer.

Vi i gruppen kommer, på vegne av den danske enken, til å kreve full oppreisning for arrogansen hun ble utsatt for av norske embetsmenn, som var så sikre i sin sak at de glemte å se på det opplagte.

Nemlig å følge pengene. De har med andre ord henlagt saken mot bedre vitende, og ikke nok med det, de har dekket over at de ikke har klart å oppklare Skandinavias verste masse mord i fredstid.

Boks 3.4 Scandinavian Star og miljø-kriminalitet til havs – bruk av lukkede jurisdiksjoner for å unndra seg erstatningsansvar og straff (NOU 2009)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/dok/nou-er/2009/nou-2009-19/4.html?id=571741>

Ice Bay: Den 17. oktober 2005 bordet den norske kystvakten fiskefartøyet *Elektron* mens den drev ulovlig omlasting av fisk til lasteskipet «Ice Bay». Saken er godt kjent gjennom media fordi *Elektron* satte kursen mot Murmansk med norske fiskeriinspektører om bord. Kapteinen på *Elektron* ble senere tiltalt for frihetsberøvelse ved en domstol i Russland, men ble frikjent. Norske myndigheter fant at rederiet som eide *Elektron* var tomt, dvs. rederiet hadde solgt *Elektron* og hadde ingen eiendeler.

Dermed var det i realiteten ikke mulig å stille noen til ansvar for ulovlig fiske eller for frihetsberøvelsen i norsk rett.

«Ice Bay» unnslopp kystvakten etter at *Elektron* var blitt bordet 17. oktober. Den 11. oktober 2007 ble det oppdaget at skipet «Ice Bay» befant seg utenfor Senegal – nå under navnet «Cliff», og var på vei mot Guineagulfen. Norske myndigheter varslet ghanesiske myndigheter. Da fartøyet anløp Tema havn i Ghana, tok myndighetene beslag i fartøyet.

Ghanesiske media meldte at det var blitt oppdaget alvorlige brudd på landets fiskerilovgivning. Ifølge artiklene hadde skipet bedrevet fiske i ghanesisk jurisdiksjonsområde for så å importere fisken til Ghana for salg på det lokale markedet.

For dette lovbruddet var påtalemyndig-

heten i Ghana i ferd med å utferdige et forelegg på bortimot to millioner USD. Saken fikk en uventet vending da Ghanas Fiskeriminister Gladys Asmah under et besøk i Tema havn oppdaget at havnemyndighetene i landet hadde latt skipet gå uten å ha betalt forelegget. Ghanesiske myndigheter har opplyst at fartøyet på det tidspunktet var registrert i Kambodsja, et land som fører minimal kontroll med skip og eiere som ønsker å registrere skip i landets skipsregister.

Eier av fartøyet var Nord Shipping Company Ltd, Belize. Ghanesiske myndigheter har ikke forfulgt saken videre. I dag heter fartøyet *Aquamarin*, seiler under St. Kitts Nevis og har eierselskap i Ukraina. Fartøyet har en del aktivitet i Mauritania. Hvorvidt eierne er de samme eller om fartøyet reelt sett har blitt solgt til et nytt firma er det vanskelig å vite.

Flaggskifte: Den norske kystvakten bordet 29. juni 2006 et fartøy merket med navnet «Joana» og som førte flagget til staten São Tome. Kystvakten var imidlertid kjent med at skipet før innseiling til Aveiro i Portugal, lørdag den 14. januar 2006, skiftet flagg fra staten Togo til staten Guinea. Etter avgang fra Aveiro den 15. mai 2006 skiftet fartøyet tilbake til flagg fra staten Togo.

Den 22. mai 2006, i internasjonal farvann ("Smutthavet"), skiftet fartøyet flagg fra staten Togo til staten São Tome. Ved det sistnevnte skiftet av flagg skiftet fartøyet samtidig navn fra "Kabou" til "Joana".

Et skip kan ikke skifte flagg under fart eller i anløpshavn, unntatt ved reelt eierskifte eller reell registreringsendring. Et skip som bryter med denne bestemmelsen, kan likestilles med skip uten nasjonalitet. Det var manglende nasjonalitet som var grunnlaget for at norske myndigheter kunne tvinge fartøyet til land.

Myndighetene identifiserte en rekke brudd på fiskerilovgivningen, herunder ulovlig maskevidde i trålen og manglende logging av fangsten.

Rederiet og kapteinen ble ilagt bøter på henholdsvis NOK 300.000 og NOK 50.000. Myndighetene fant aldri ut hvem som eide rederiet. Det er imidlertid mistanke om at skipet reelt sett eies innenfor et konsortium med flere båter som har brutt fiskerilovgivningen. Hvis man hadde kunnet stadfeste et slikt eierskap, kunne man innført sanksjoner mot rederiet og ikke bare den enkelte båt. Norske myndigheter har imidlertid ikke klart å fastslå faktisk eierskap.

Scandinavian Star: Natt til 7. april 1990 brøt det ut brann på fergen *Scandinavian Star*. Skipet var på vei fra Oslo til Fredrikshavn. 158 mennesker døde i brannen, og én person døde to dager senere på grunn av skader påført under brannen. Senere ble det fastslått at skipet hadde mangler og at sikkerhetsbestemmelsene ikke ble fulgt. En dansk statsborger stod fram som reder og eier bak skipet. Endelig eierskap er imidlertid ikke blitt fastslått.

Skipet var registrert på Bahamas. Det er begrunnet mistanke om at et amerikansk selskap (*SeaEscape Cruises Ltd*) var den reelle eieren av *Scandinavian Star*. Hvis de etterlatte hadde fremmet en erstatningssak mot selskapet i USA, kunne de kanskje ha oppnådd betydelig høyere erstatningssum enn gjennom dansk rett. De fleste pårørende aksepterte imidlertid et forlik om erstatningen, og det kom aldri til noen erstatningssak mot *SeaEscape Cruises Ltd*.

Disse sakene viser hvordan eiere av rederier bruker lukkede jurisdiksjoner til å sikre seg mot å bli stilt til ansvar for kriminalitet i forbindelse med sjøtransport og fiske. I maritime næringer har man i tillegg et problem med at mange flaggstater (dvs. land der skipet er registrert) i realiteten ikke fører kontroll med at data knyttet til skip i deres skipsregistre er korrekte. Skip kan omregistreres på få timer uten å inspiseres av representanter for flaggstaten. Mange flaggstater, som tilbyr registrering uten kontroll, er ikke lukkede jurisdiksjoner. Til en viss grad er det de samme statene som går igjen både i forbindelse med beskatning, hvitvasking og manglende oppfyllelse av forpliktelsene som flaggstat.—



Første helgen i april hadde vi - «Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star» en stor pressekonferanse i forbindelse med

nye ting vi har funnet i forbindelse med mordbrannen ombord

Nå er katten ute av sekken og vi i stiftelsen, påstår at båten ble antent av noen skipets opprinnelige SeaEs-cape besetning.

Under ligger det noen få, av flere titalls reaksjoner som har kommet frem i media. Videre kan man se eksempler på hvordan pressen, både norske, danske og svenske journalister presenterte stoffet. Så langt vi har vært i stand til å se, har de vært meget nøye med å formidle korrekt det de ble servert på pressekonferansen. Videre har vi, alle i gruppen, mottatt veldig mange gratulasjoner for vel gjennomført arbeid og lykkeønskninger

om fortsatt fremgang. Under er noen av reaksjonene i pressen. Om man søker på nettet vil man i tillegg finne utrolig mye stoff fra pressekonferansen.

Kristen Blindheim frå Sykkylven var om bord Scandinavian Star den 7. april i 1990. Utan hans innsats hadde truleg fleire enn dei 159 omkomne mista livet. No håper han sanninga om brannen endeleg kjem fram.

SKAL HA SETT GJERNINGSMANN TO GONGER

* Brannkatastrofe i Skagerrak i 1990 om bord på bilfergen Scandinavian Star. På vei mot Fredrikshavn ble den natten til 7. april rammet av brann.

Den ble tauet inn til Lysekil, Sverige, hvor brannen ble slukket. 158 mennesker var da omkommet, 1 døde senere av skader.

Det viste seg vanskelig å fastslå hvem som eide fergen, men to danske redere og den norske kapteinen ble dømt til fengselsstraffer. Fergen ble siden omdøpt til Regal Voyager og satt i drift i Det karibiske hav.

– Du har hatt denne mistanken heile tida?

– Ikkje mistanke, nei. Eg såg sjølv personen sjølv før eg sløkka første brannen. Han passerte i korridoren framfor meg,

før eg trefte på han igjen då vi måtte ut av skipet etter at brann nummer to ikkje var råd å slukke.

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/more_og_romsdal/1.10975735

Fra Dansk presse har vi hentet understående.

Gruppen består af brand- og politifolk, der var involveret i sagen tilbage i 1990, samt overlevende passagerer og personer med ekspertise i brandforhold. Også norsk fagbevægelse er med.

Fællesforbundet for søfolk i Norge mener, at der bag mordbranden er tale om en sag om forsikringssvindel, der løb løbsk.

Ekspertgruppen hæfter sig ved, at flere blandt besætningsmedlemmerne på Scandinavian Star tidligere havde arbejdet på andre skibe, ramt af brandulykker.

<http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2013/04/06/110142.htm>

FORSIKRINGSSVINDEL DER GIK GALT

Kritikerne har gennemlæst 23.000 efterforskningsdokumenter fra politiet fra dengang, og man har derudover talt med en lang række overlevende. Og i alt 12 personer samles her i weekenden i Bergen og fremlægger lørdag deres samlede konklusioner.

Gruppen består af brand- og politifolk, der var involveret i sagen dengang samt overlevende passagerer og personer med ekspertise i brandforhold. Endvidere er også norsk fagbevægelse involveret:

- Vi mener, at der er tale om en sag om forsikringssvindel, der løb løbsk, siger Leif Vervik, formand for Fællesforbundet for søfolk i Norge.

<http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2013/04/05/162703.htm>

Fra NTB har vi hentet følgende:

Scandinavian Star: Noen må siktes i løpet av 24 måneder

Klokken tikker for dem som håper å se noen bli strafferettslig ansvarliggjort for mordbrann på Scandinavian Star for 23 år siden. I 2015 er saken foreldet.

AV:NTB

Publisert: 07.apr. 2013 20:37

Oppdatert: 07.apr. 2013 20:37

Dersom de nye opplysningene om brannen i 1990 skulle utløse nok en etterforskning, vil det være påkrevd med en rask prosess fra politiets side. Dersom ingen personer blir siktet innen 2015 vil saken gå ut på dato etter reglene om 25 års foreldelsesfrist for mordbrann og da vil ingen vil kunne dømmes.

- Dersom påtalemyndigheten derimot sikter en bestemt person, så vil foreldelsesfristen stilles i bero helt til straffeforfølgningen av avsluttet, sier ekspert i strafferett, professor Jo Stigen, ved Institutt for offentlig rett i Oslo til NTB.

Kriteriet for å ta ut en siktelse må være at påtalemyndigheten finner grunn til å mistenke en person for å ha begått en straffbar handling. En siktelse kan skje gjennom en beslutning fra påtalemyndigheten eller ved at en det blir benyttet tvangsmidler som for eksempel pågripelse, varetekt eller husransakelse.

- I sistnevnte tilfelle må politiet ha skjellig grunn til mistanke, altså at det er mer sannsynlig enn ikke at vedkommende person har begått den straffbare handlingen, sier Stigen.

Ved framstilling i retten er det alltid krav om skjellig grunn til mistanke.

- Dersom en siktelse først er tatt ut, kan politiet i ro og mak etterforske saken uten å tenke på foreldelsesfristen. Saken vil da ende med at straffeforfølgningen enten innstilles eller at siktede domfelles eller frifinnes etter en straffesak, sier Stigen. (©NTB)

Bakgrund: Branden på Scandinavian Star

159 människor miste livet Branden på Scandinavian Star är en av de värsta fartygskatastroferna i modern tid.

Det stod tidigt klart att bränderna var anlagda men misstankarna om vem eller vilka som låg bakom har gått åt olika håll.

Fra svensk presse har vi også hentet stoff:

Svensk presse skriver blant annet

Intern länk: Besättningsmän misstänks för branden

FÖRSÄKRINGSBEDRÄGERI MISSTÄNKTS

Undersökningen är ännu inte offentliggjord, men norska NRK har fått se rapporten i förväg och den kommer fram till att flera bränder ombord omöjligt kan ha anlagts av den tidigare misstänkte gärningsmannen. Rapporten hävdar också att försäkringsbedrägeri kan ligga bakom mordbränderna som kostade 159 människors livet. Sådana misstankar har förts fram tidigare, men aldrig officiellt och på så hög nivå. Enligt NRK slår arbetsgruppen fast att:

- 1) Minst fyra separata bränder anlades. Den tidigare misstänkte omkom under den andra av bränderna.
- 2) Branden var ett försäkringsbedrägeri och anlades av minst tre ur besättningen.
- 3) De skyldiga manipulerade brandsystemen, branddörrarna och släckningssystemet ombord för att se till att branden spred sig.

I dagsrevyen 10.04 kan man se hvordan brannstifterne manipulerte brannen gjennom skipet. Det er med skremmende presisjon flammene dirigeres opp og ned gjennom skipet for å oppnå størst mulig ødeleggelser. Man går heller ikke av veien for å skjende lik for å få dette til.

Man går inn i lugarer hvor dødsofrene ligger oppå hverandre, for å nå frem til ventilene som de knuser. Hensikten er å skaffe mer luft og næring til brannen.

Som et resultat av pressekonferansen, har det strømmet på med nye opplysninger og observasjoner.

(VG Nett 15.04.13) Helt nye vitneobservasjoner hevder at en eller flere ukjente menn klatret ut av Scandinavian Star like etter at ulykkeskipet la til kai etter brannen.

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10109232>

Vi har også sendt brev til statsministeren og justisministeren med krav på svar om de vil gjenoppta etterforskningen av brannene. Videre har vi politianmeldt daværende leder for etterforskningen- Ni-

kolai Bjønnes, for ikke å ha gjort det han i sakens anledning skulle gjort. Vi har i ettertid hatt pressekonferanser, strategimøter og arbeidet så godt vi kan med å få ansvarlige myndigheter til å gjøre noe før det er forsent.

Om knappe to år er saken foreldet. I den forbindelse trodd vi nesten ikke våre egne ører, da vi hørte at Stortinget hadde nedstemt FrPs forslag om å fjerne foreldeses paragrafen i forhold til mord.

Henrik Berlau forhandlingssekretær for den danske fagforeningen 3F, skriver blant annet i BT 05-13. og i et eget stykke i dette nr. av Dråpen.

Hadde myndighetene besluttet, at Scandinavian Star skulle behandles etter flaggstatens regler - og dermed etter 25-prosents-regelen?

- * Når tok Sjøfartsstyret sin beslutning om valg av regelsett - før eller etter ulykken inntraff?
- * Lukket Frederikhavnskontoret øynene for en ny ferje som lå rett foran dem i havnen?
- * Hvor var inspektørene fra Sjøfartstyrelsens Frederikshavn-kontor seg i perioden 30. mars - 7.april 1990, og hva gjorde de?
- * Var det avtalt at skipet skulle inspiseres ved en seinere anledning?

Ved å påstå at det var uklarheter rundt hvilke lover og regler som skulle etterfølges, slapp norske og danske sjøfartsmyndigheter lett unna sine egne plikter og ansvar. Jeg har flere ganger i denne saken blitt fortalt at ingen kan ha interesse for at myndighetene bebreides for deres innsats - og at innsatsen bør rettes mot de reelle ansvarlige, nemlig rederne og eventuelle bakhenn.

Jeg er enig i at rederne og eventuelle bakhenn må tas for deres handlinger – **men det er myndighetene som er borgerens vern mot slike skruppelløse handlinger, og det er også de som må stå til ansvar om man svikter i å ta på seg dette vernet.**

Hittil har sjøfartsmyndighetenes forklaringer ganske enkelt vært for tynne og lite troverdige. Om saken gjenopp- tas må den også omfatte spørsmålene

om norske og danske sjøfartsmyndigheters ansvar.

<http://www.bt.no/meninger/Saken-ma-gjenopp-2890347.html>
(Et annet sted i bladet kan man lese hele artikkelen hans på originalspråket).

Som vi vet ble kaptein Hugo Larsen i den danske Høyesterett 22. november 1993 dømt sammen med Henrik Johansen og Ole B. Hansen, alle ble dømt til seks måneders fengsel. Ole B. Hansen stakk av og unngikk fengselsstraffen.

Dommen ble foreldet i 1998. helt sikkert en vel fortjent dom. Det vi allikevel reagerer på er hvorfor ikke noen annen er dømt. Skipet skulle vært nektet å løse tamp før det var sjødyktig.

Som Berlau forklarer har hverken det danske eller det norske Sjøfartsdirektoratet gjort det de skulle. Derfor blir dette like mye et klageskrift over myndighetenes rolle, som det blir over de faktiske morderne.

Kan dette være årsaken til at den Norske riksadvokaten har nektet gjenopptakelse i alle år siden den skjebnesvangre nat- ten?

Som man sikkert har lagt merke til, har interessen for saken i media etter at vi hadde vår pressekonferanse første helgen i april, vært enorm.

Vi har fått innspill fra de merkeligste kanter, fra vitner som forteller om mystiske personer som lurer seg ut fra en lasteluke, etter at skipet er tauet inn til Lysekil. Andre forteller om mystisk røyk som kommer ut fra skipet før det forlater Oslo.

Dette forteller oss at det er mange mennesker som har sett og opplevd mye for-

skjellig i forbindelse med Scandinavian Star, og som nå ønsker å fortelle oss om sine opplevelser. Mange har levd med tilbakevendende mareritt om skrekknatten, andre bærer på en ufattelig sorg som er vanskelig å lege.

Derfor er det viktig for oss å få sette en sluttstrek for den nedrige udåden disse få pengebegjærlige menneskene har påført alle de som sitter med ufattelige tap og dyp sorg over sine kjære.

Nå er det på tide at Skandinaviske myndigheter bestemmer seg for, på ærlig vis, å oppklare denne saken og få de ansvarlige straffet.

Det store paradokset i denne saken er at riksadvokat Tor Aksel Busch sier at en av årsakene til at han nektet å gjenoppta saken, var at det ville *virke stigmatiserende på de av SeaEscape mannskapene vi har utpekt*, om saken ble gjenåpnet.

Er det viktigere for Busch å beskytte disse grådige uhyrene, enn de som er de virkelige ofre?

DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

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 transportfartlig.

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 80 millioner liter diesel mot dieseldyr

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as

En sjømanns våte drøm

Tenk å kunne velge å vrake i jobber til sjøs, det hadde vært som å stille klokken 40-50 år tilbake i tid. Rederne den gang nærmest sloss om å skaffe seg de beste og mest erfarne sjøfolkene, som var å oppdrive.

Med litt velvilje fra næringen og politikerne, er dette fullt mulig å få til igjen. Men det forutsetter at man legger vekk prinsipper og partipolitikk. Man må slutte å se på sjøfartsnæringen og rederne med misunnelige øyne, man må heller se opp til de forholdsvis få rike rederne og sidestille dem med andre industriaktører med mye penger. Tidligere hadde vi

redere med ansvar, dessverre har vi nå, stort sett, aksjeselskaper med profittjag. Om vi noen gang skal få oppleve hjemflagging av flåten, må man også innrømme at en del politiske kjepphester blir fjernet. Man må innse at kompetanse koster, og vi må være villige til å betale for den. Vi må være villige til å vedlikeholde og oppruste maritime skoler, videre må vi også være villige til å lovfeste nettolønnsordning for alle rederier som har skipene sine registrert i NOR.

Dette vil selvsagt ikke bli gratis, men det vil heller ikke koste så mye som mange gjerne vil tro. Oppsiden av dette er at nesten all innseilt kapital kommer fra andre land. Dette er inntekter som blir brukt og skattet for i Norge.

Slik det er i dag beskjæres disse inntektene til landet, ved at nesten alle

mannskapsutgiftene rederne har, går til besetninger som bor og skatter i utlandet. Om disse utgiftene, som om det hadde vært nordmenn som mottok dem hadde vært mye større, hadde blitt subsidiert av staten, hadde vi hatt mange flere i arbeid og skatteinngangen hadde vært mye høyere.

En annen og kanskje mye bedre håndrekning til rederne ville vært fjerningen av den mest urettferdige skatten av alleformueskatten. Dette er jo penger som er skattet for tidligere, dette er også arbeidende kapital for rederne. Til politikerne må vi bare si at de får heller svelge noen kameler, det er bedre det enn at de skal gjøre sitt ytterste til å ruinere en næring vi skal leve av i fremtiden. Oljen varer ikke evig, men så lenge den varer skal den fraktes, og det samme skal alle andre av verdens varer og produkter også.

info@fffs.no – www.fffs.no

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

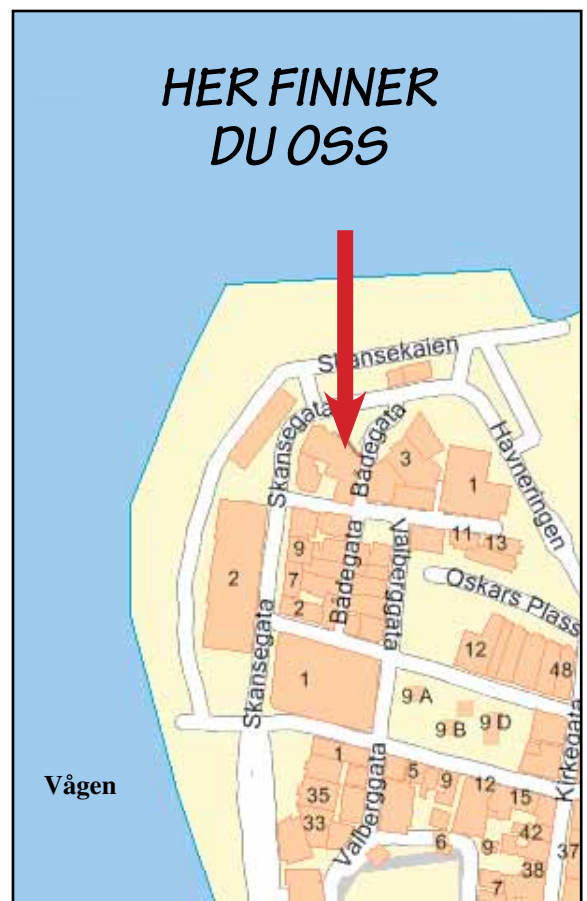




Foto: FFFS

Tragedien om bord i Scandinavian Star viste til fulle at selv om vi har uhyrer blant oss, **har vi også helter**

14 år gamle Vidar M. Skillingsås står frem som en slik. Uten tanke for egen sikkerhet klarte han å redde lagkamerater og ledere fra den sikre død.

I jakten på penger og makt, satte ansatte i rederiet Sea Escape fyr flere steder om bord på Scandinavian Star natt til 7. april

1990. Det som var ment å skulle bli en forsikringssvindel uten dødsfall, viste seg å bli alt annet enn det. «Varslingsbrannen» varslet ingen, den ble nemlig slukket av andre helter blant passasjerene. I og med at det ikke ble utløst en generell alarm om bord, visste ingen andre om «varslingsbrannen» enn de som tente den og de som slukket den. Scandinavian Star forlot havnen i Oslo om kvelden 6. april 1990 med kurs for Frederikshavn i Danmark. Om bord var

387 passasjerer og et mannskap på 98. Fergen hadde blitt satt i rute bare seks dager før ulykken, og det hadde ikke blitt gjennomført brannøvelser for det nye mannskapet. Av de 98 mannskapene var 9 fra det opprinnelige Sea Escape mannskapet.

Dette er en viktig detalj, på grunn av at noen av dem er de eneste vi anklager for å stå bak brannen.

Den frivillige ekspertgruppen, som FFFS er en del av, har gjennomgått tusenvis av politidokumenter og vitneutsagn. I gruppen finner vi blant andre brannlederen fra Sverige, som var første mann fra redningsgruppen som kom om bord, en politietterforsker også fra Sverige, en brigadesjef fra brannvesenet i Oslo, som kom om bord da skipet kom til Lysekil i Sverige. Branningeniører fra Skansen Consult i Bergen, en skipsingeniør fra Lloyds og sist men ikke minst primus motor i gruppen Terje Bergsvåg. Uten hans pågangsmot og arbeid helt fra ulykkesnatten, hadde de nye bevisene aldri blitt fremlagt. Han er også en helt.

Det, ekspert gruppen til nå har fremlagt, er at det står klinkende klart frem at brannene, det var ikke bare en brann men minimum fire så langt vi har vært i stand til å avdekke, var påsatt. Sveriges svar på norske SINTEF- SVECO, mener at det var hele seks branner. Som man ser er vi i alle fall enige om at det var mer enn brann nummer to, som tok hele 158 menneskeliv der og da- en døde senere av skadene. I alt døde 159 mennesker på grunn av andre menneskers higen etter penger og det «gode» liv. Han som Oslo politiet utpekte som brannstifter, døde i samme brann som alle de andre. Obduksjonen viste at han umulig kunne være brannstifteren, det var en opplysning «Jern Willy Haugli» ikke tok hensyn til. Han skulle oppklare saken uansett, og viktig for ham i denne sammenheng var at han hadde fått opplyst at mannen han anklaget for mordbrannen, hadde en fortid som brannstifter i ungdommen.

«Jern Willy» ville ha en stjerne for godt utført arbeid, dette fikk han, han oppklarte saken på null komma null. Godt understøttet av fungerende Riksadvokat Tor Aksel Busch - dagens riksadvokat. Saken var fra deres side oppklart, at man gjorde en død mann til massemorder gjorde for dem, ingen ting. Heller ikke det faktum at det satt en enke med en sønn i Danmark, som nå ikke bare hadde mistet en ektemann og far, de hadde også mistet det livet de kjente. Nå ble de utsatt for en mobbekampanje uten grenser. Men Willy hadde fått nok en fjær i hatten. Så da så.

Politiet så ikke på det åpenbare motivet som ligger i assurancesvindel. Sea Escape kjøpte båten for USD. \$ 10 millioner den 30. mars 1990, samtidig som

de forsikret skipet for ufattelige USD . \$ 24 millioner. Når gruppen for mange år siden fortalte politiet at det er blitt overlevert en konvolutt med 800 000 (vitnet har fortalt at hun ikke vet om beløpet var i kroner eller dollar), og når vi konfronterer politiet mange år senere med dette, svarer de at de mente at det var svarte penger, og at det ikke var deres mandat å etterforske skattesnusk.

At sengemadrasser og mye annet lett antennelig sto plassert flere steder i korridorene, også under et helt åpenbart avkappet hydraulikkoljerør, ble ikke tatt ad notam. Etter en intens brann er det bare sengebunner og en tom hydraulikkoljetank tilbake. Når vi presenterer dette både med fotografisk dokumentasjon og uttalelser fra fagpersonell, er ikke politiet i stand til å se det helt opplagte. At hydraulikkoljebrennen startet 11 timer etter at den brannen som tok alle livene ble slukket, betyr heller ingen ting. Ikke engang det faktum at «Jern Willys» brannstifterkandidat har vært død i mer enn et døgn på dette tidspunktet, betyr noe.

I forbindelse med at hydraulikk oljen skulle brenne godt, for å gjøre mest mulig skade, ble flere ventiler (køyer) knust. Dette var en oppgave passasjerene ikke kunne klart. Glasset i slike ventiler er så tykt at med vanlig redskap hadde det ikke vært mulig å knuse. Likevel flere ventiler var knust. Ikke bare det, skottene inntil lugarene med knuste ventiler var smadret. Dette tillegger politiet varmen. Hydraulikkoljerøret hadde en knekk på ca. 30 grader rett ut fra skottet, og var slitt fra hverandre i en kobling, mens de andre rørene av samme eller dårligere kvalitet i samme kabel/rørgate var helt upåvirket av varmen.

Vi i gruppen har gjennomført tester av tilsvarende kvalitet, og kommet frem til at det ville vært komplett umulig for varmen i området til å deformere røret på en slik måte. Det måtte mer en 5 tonn til å slite fra hver andre en tilsvarende, men mindre kobling. Dette var også med i gjenopptakelsesbegjæringen riksadvokaten avsto i januar i fjor.

Overforsikringen av skipet var av ingen interesse for politiet, de hadde «avslørt» gjerningsmannen. Da kunne det selvfølgelig ikke være forsikringssvindel med i bildet. Det ville i så fall ødelegge «Jern Willys» som en super etterforsker.

I senere begjæringer til Riksadvokaten om å gjenoppta saken, påstår han at saken er grundig gjennomført tidligere, derfor kan han ikke se at å etterforske en gang til vil hjelpe. Dette har han sagt mer en gang, siste gangen med avslutningsordene «Saken kan ikke ankes» En av de som arbeidet som forsikringsagent for forsikringsselskapet Fjerde Sø i Danmark som utbetalte forsikringen til Sea Escape på grunn av tapet av båten, vet vi mottok en sjekk på to millioner dkr. dette vet vi for vi har sett kopien. Samme mann bor nå i Spania under nytt navn og hans store lidenskap er hans samling av Rolls Roys biler og reiser til fjerne strøk av kloden. Dette er informasjon vi har hentet fra hans egne hjemmesider, hvor vi også kan se bidet av «slottet» hans.

På bakgrunn av den elendige etterforskingen denne saken har fått, er politiets etterforskningsleder, nå privat praktiserende advokat Nikolai Bjønness, politianmeldt.

Under røykteppet natt til 7. april 1990 fikk 14 år gamle Vidar M. Skillingsås reddet ut både kompis og treneren sin. Selv overlevde han katastrofen, men bildene fra ulykkesnatten sitter friskt i minnet.

– Jeg husker alt veldig godt. Vi var fire som ble sendt til sengs fordi vi var de yngste. Vi fikk ikke sove, fordi det var dårlig luft og varmt på lugaren. Derfor bestemte jeg og en annen kamerat oss for å gå opp på dekk for å få litt frisk luft.

Ute i gangen legger de merke til røyk som stiger fra dekket under. De løper til resepsjonsområdet for å melde fra.

– To andre vi møter i gangen løper opp til dekk, og jeg ber sistemann gjøre det samme mens jeg drar for å varsle de andre. Røyken har allerede spredd seg til lugarene i vårt område, og jeg må ned på alle fire for å krabbe inn i røyken og finne lugaren vår.

Han får åpnet døra og varsler de som sover innenfor. På veien tilbake får han også varslet treneren sin om brannen. 14-åringen besvimer flere ganger på veien ut til den friske lufta, men kommer seg til slutt opp på dekk.

<http://nrk.no/nyheter/norge/1.7068914>

Berlau: Gode grunde til at genåbne sagen

Et politisk flertal Folketinget besluttede, i 2010 at Statsadvokaten skulle gennemføre en ny undersøgelse af branden om bord på Scandinavian Star. Det kom der intet ud af. Forhandlingssekretær i 3F Henrik Berlau mener, at man i en eventuel ny undersøgelse også bør se på Søfartsstyrelsens rolle i sagen.



Af Henrik Berlau,
Forhandlingssekretær 3F.

Det er forståeligt, at de efterladte fortsat er tvivlende overfor, hvem der egentligt var ansvarlig for de omkomnes død og forlanger klarhed over de mange ubesvarede spørgsmål. Fokus har især været rettet mod ejerforhold og motiv.

Fra faglig side er spørgsmålet også et spadestik dybere. Hvordan kunne en nyindsat færge under det notoriske bekvemmelighedsflag Bahama, kendt for elendig sikkerhed, med plads til flere

hundred passagerer blive indsat på en ny rute mellem de to søfartsnationer Danmark og Norge, uden at søfartsmyndighederne kontrollerede sikkerheden ombord?

Ulykkesrapporten konkludere, at medvirkende til omfanget af ulykken var en utrænnet besætning, der ikke kendte skibet, ikke kunne kommunikere med passagererne p.g.a. sprogvanskeligheder, at der ikke var holdt brand og redningsøvelser, at der end ikke var en brandrulle der svarede til den ombordværende besætning. Hertil kom at vigtige tekniske forhold, som at branddøre ikke kunne lukke og ilden dermed fik frit løb.

Rapporten peger også på at skibet blev sat i fart, uanset det ikke var klargjort,

og at håndværkere måtte sejle med og klargøre under sejladser.

Uden tvivl ville et syn fra søfartsstyrelsen have afsløret disse og mange flere forhold og skibet ville have været stoppet indtil disse forhold var afklaret. Rederiet ville næppe heller have vovet at stille op med en inkompetent og utrænnet besætning ved et syn.

Færgeruten åbnede den 30 marts 1990. Og ulykken, der kostede 158 passagerer livet, skete den 7. april 1990, - altså en uge efter.

Søfartsstyrelsen forklarede efter ulykken at danske myndigheder ikke havde pligt til at kontrollere et Bahama flaget skib - og kun skulle kontrollere 25 procent af udenlandskflagede skibe, der anløb dansk havn. Ved henvisninger til vanskeligt tilgængelige internationale søfartsregler og forkortelser designet til Handelsskibe begravede de med dette sandheden.

Der var tale om en undvigende forklaring og bevidst valg af et andet regelsæt end det mest nærliggende efter ulykken var sket. Søfartsstyrelsen havde nemlig hjemmel til at kontrollere Scandinavian Star.

En færge indsat mellem Danmark og Norge er et indlysende anliggende for disse landes søfartsmyndigheder, ikke mindst fordi passagererne har en klar og berettiget forventning herom. Der har ikke hverken før eller siden været udenlandske færger med fast anløb til Danmark, hvor søfartsstyrelsen ikke kontrollerer sikkerheden. Er skibet under udenlandsk flag, sikrer man sig flagstatens kontrol er kompetent.

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

Det giver simpelt hen ingen mening at hævde at Scandinavian Star kunne have sejlet mellem Danmark og Norge efter 25 procent reglen. Så kunne de jo have sejlet der i de næste 20 år uden nogen- sinde at blive kontrolleret.

Dette var en søgt og til lejligheden udarbejdet forklaring, der skulle dække over et myndighedssvigt, der i sidste instans kunne gøre staten erstatningsansvarlig.

I årene efter ulykken er der kastet mere lys over begivenhederne og forklaringer vist at det står klart at søfartsstyrelsen godt vidste at ruten blev åbnet og Scandinavian Star indsat. Faktisk havde styrelsens et kontor i Frederikshavn, hvor skibet lå. Og to medarbejdere var da også på plads på kajen, da Scandinavian Star lagde til første gang. Ikke på en privat vandring på kajen, men for at kontrollere skibet, inden det blev indsat på ruten.

Omstændigheder der aldrig er blevet nærmere klarlagt gjorde at dette blev ud-

skudt til senere og til skibet var forventet klargjort.

Spørgsmålet er derfor:

- Havde Søfartsstyrelsen efter havne- stat regler truffet en beslutning om ikke at ville kontrollere Scandinavian Star, selvom de havde hjemmel dertil?

- Havde de truffet en beslutning om at Scandinavian Star skulle behandles efter flagstats regler og dermed 25 procent reglen?

- Traf de beslutning om valg af regelsæt før eller efter ulykken var sket?

- Lukkede Frederikshavns kontoret øjnene for en ny færge der lå lige foran dem i havnen?

- Hvor befandt Søfartsstyrelsen Frederikshavn inspektører sig i dagene mellem 30. marts og 7. april - og hvad lavede de?

- Var det aftalt at besigtige skibet senere?

Søfartsstyrelserne i både Danmark og Norge slap let fra deres pligtforsømmelser ved at påstå uklarhed om hvilket regelsæt, der i praksis skulle følges.

Jeg er flere gange i debatten om dette emne blevet mindet om, at ingen kan have interesse i at myndighederne bliver bebrejdet deres indsats - og at indsatsen bør rettes mod de reelle ansvarlige nemlig rederne og eventuelle bagmænd.

Jeg er enig i at rederne og eventuelle bagmænd skal nagles for deres handlinger. Men myndigheder er netop borgernes værn mod skrupelløse handlinger, og eventuel svigt i dette er også ansvarspådragende. Hidtil har Søfartsstyrelsens forklaringer ganske enkelt være for tynde og utroværdige.

Spørgsmålene om ansvaret for 158 mennesker død svæver nu 20 år efter stadig i luften, og en genåbning af sagen bør derfor også omfatte ovenstående emner

BIKS AS startet opp høsten 2003 med kurssenter i Bergen
Våre instruktører har yrkesfaglig bakgrunn fra on/offshore-industrien og innehar en solid kompetanse mht HMS.

BIKS AS er en leverandør av industrielle kompetansegi- vende kurs innen arbeidsutstyr og HMS. Våre kurs bygger på Arbeidsmiljøloven, og er tilpasset NORSOK standard R-003N og R-005N.

BIKS AS har et ønske om et nært samarbeide med partene i arbeidslivet, samt å være faglig i forkant av industriens interne krav til HMS. BIKS AS er en bedrift som kontinuerlig vurderer faginnholdet ut fra myndighetenes og industriens bestemmelser.

BIKS AS skal være problemløser for industrien, med de behov den enkelte bedrift har for ansattes kompetanseheving innen bruk av arbeidsutstyr.

BIKS AS er en sertifisert opplæringsbedrift. Vi oppfyller de normative bransjekrav og utsteder godkjent dokumentasjon ved alle våre kurs.

BIKS AS holder til i Vågsgaten nr 6 på Laksevåg.
Lokalene ligger like nedenfor Laksevåg Storsenter.
Samme bygg som Active Service og Byggeriet.

**Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs –
Truckførerkurs - Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø**

Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



BIKS
INDUSTRIOPPLÆRING

Vågsgaten 6, 5161 Laksevåg - Tlf: 55 70 70 55 - Fax: 55 70 70 56 - E-post: kurs@biks.no - Internett: www.biks.no

Gode og ryddige arbeidsvilkår i norsk skipsfart (i følge rederiforbundet)



«Regjeringen har i dag lagt frem forslag om å vurdere tiltak mot sosial dumping i skipsfarten. - Skipsfarten er en av verdens mest gjennomregulerte næringer. Internasjonalt og nasjonalt regelverk og allerede fremforhandlede tariffavtaler styrer lønns- og arbeidsvilkår, sosiale rettigheter og regelverk for helse, miljø og sikkerhet for sjøfolk som opererer norske skip både på norsk sokkel, i kystfarten og i internasjonal skipsfart. Norges Rederiforbund tar avstand fra alle former for sosial dumping og ser ikke behov for å åpne for nye tiltak som for eksempel allmenngjøring, uttaler viseadministrerende direktør Jørgen Vatne.» ([http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$All\)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($All)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3))

(Fra Wikipedia, den frie encyklopedi)

«Allmenngjøring er vedtak om at en landsomfattende tariffavtale helt eller delvis skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art som avtalen omfatter, også for uorganiserte og utenlandske arbeidstakere. Allmenngjøring er hjemlet i lov av 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. og vedtas av Tariffnemnda etter krav fra en fagforening eller arbeidsgiverforening.

Formålet med allmenngjøring er å hindre at arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som er påviselig dårligere enn hva som er fastsatt i landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.»

«.. Internasjonalt og nasjonalt regelverk og fremforhandlede tariffavtaler styrer lønns- og arbeidsvilkår, sosiale rettigheter og regelverk for helse, miljø og sikkerhet for sjøfolk som opererer norske skip både på norsk sokkel, i kystfarten og i internasjonal skipsfart.» ([http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$All\)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($All)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3))

Mener Vatne bare skip som er registrert i Norge, eller mener han også norskeide skip? Om han også inkluderer norskeide skip i denne sammenheng, da snakker han i beste fall mot bedre vitende.

«Norges Rederiforbund er som arbeidsgiverorganisasjon opptatt av å sikre gode og ordnede lønns- og arbeidsvilkår og viktige sosiale rettigheter for

ansatte i både norsk og internasjonal skipsfart. Norges Rederiforbund har inngått tariffavtaler for 12 nasjonaliteter med utenlandske fagforeninger for medlemsrederienes norske og utenlandsk registrerte skip.»

Om denne påstanden er riktig, er det mange år siden Vatne var på cruise. I november var min kone og jeg på cruise i Karibien. Om bord var det mannskaper fra 72 forskjellige nasjoner, flesteparten representert av det de kalte NSU, men bedre kjent for oss som NSF (som alle vet har NR og NSF hatt avtaler seg i mellom i flere tiår). Av alle de jeg snakket med av mannskapet var det ingen som nådde opp til det som ITF eller FN betegner som minimumshyrer. Jeg har kontrakter som beviser det jeg sier. Det Rederiforbundet har sikret er sine egne trygge og gode arbeidsvilkår, godt hjulpet av folk som skulle støttet mannskapiene om bord.

«Det er også inngått en egen tariffavtale for utenlandske ansatte på offshorefartøyer som operer på Nordsjø-sokkel. De første avtalene ble etablert så langt tilbake som i 1987 ved etablering av NIS-registeret. Disse avtalene er de norske sjømannsorganisasjonene med på å fremforhandle og gir sjøfolkene gode og ryddige lønns- og arbeidsbetingelser.»

Om kontraktene for utenlandske offshorearbeidere er like «gode» som dem cruisemannskapene har, er det ikke mye å skryte av. Forskjellen er at i Nordsjøen er det flere nordmenn ombord, noe som kanskje presser både redere og fagforbund til å være mer på vakt og overholde inngåtte avtaler for eksempel om minimumshyrer med ITF. Men vi tviler.

«Skipsfarten opererer globalt. Det er derfor viktig med ensartet internasjonal regelverk. Et forslag for eksempel om utvidet adgang til allmenngjøring av norske tariffavtaler vil føre til forskjeller i det internasjonale regelverket.»

Hva er det Vatne er redd for her?

Er han redd for at andre underbetalte skal få bedre vilkår?

Som vi kan lese i innledningen er han engstelig for sosial dumping. Står det da til troende når vi leser hva han sier i linjene over? Han vil ikke innføre like tariffavtaler, og dermed nekte like lønns-

vilkår. Det kan umulig være med på å demokratisere arbeidsvilkårene i verdens største næring, tvert i mot. Når det kommer til stykket er det ikke rederne som betaler hyrene på sokkelen, men oljeselskapene, og de har penger nok.

«Tiltaket vil føre til at dagens regler innen havretten og folkeretten utfordres. Dette skaper grobunn for at andre viktige kyst- sokkelstater innfører tilsvarende regler. Det vil være uheldig for Norge som stor flaggstat med en betydelig flåte og avhengig av internasjonal markedsadgang.»

Hvorfor skyver han hele tiden Norge foran seg, når det kun er en håndfull redere det gjelder?

Hvorfor er han redd for at andre land skal få bedre sosiale rettigheter for sine sjøfolk?

Vil han beskytte hemmeligholdet som så langt har vært redernes beste våpen i å kontrollere skipsfarten?

Hvorfor bruker norske redere utenlandske flagg på sine egne skip?

Er ikke det på grunn av skattemessige årsaker?

«-Norge er en liten og åpen økonomi. Vår konkurransekraft internasjonalt er basert på at norske selskaper har fri adgang til å konkurrere. Det vil være svært uheldig å gjennomføre tiltak som i praksis vil lukke både norsk sokkel og norsk kystfart for konkurranse.»

Slik vi i FFFS ser det, hadde det vært mye bedre å få innført proteksjonisme på sokkelen, på lik linje med andre land som har en oljeproduksjon på sin sokkel.

Nå er det snart bare Norge og England som syr puter under armene på rederne. Arbeidsplassene får ikke tilnærmet samme oppmerksomhet som nødvendigheten av å beskytte en allerede overbeskyttet rikmannsklubb.

«Regelverket på norsk sokkel er allerede i dag svært kostnadsdrivende. Dette vil føre til ytterligere økning av det særnorske lønns- og kostnadsnivået på norsk sokkel. Resultatet blir at konkurranse-situasjonen svekkes og norsk sokkels attraktivitet i den internasjonale konkurransen vil svekkes, avslutter Vatne.»

600 millioner kroner mer enn det regjeringen hadde regnet med i budsjettet renner for tiden inn fra sokkelen og inn i den norske statskassen hver dag. Og med dette i bakhodet, blir Vatnes siste utsagn i beste fall useriøst. Norge har råd til å betale for de tjenestene som hver dag blir utført på sokkelen. At interessen internasjonalt eller nasjonalt blir svekket faller på sin egen urimelighet.

Se [http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$A11\)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($A11)/F7BE95189892E5F-BC1257B64004377D3) for artikkelen i sin helhet.

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



“Den som høster ufortjent ære, skal senere høste velfortjent vanære”

28. august 2008 møtte FFFS i Nedre Telemark tingrett i Skien sammen med to av sine medlemmer: Arne Eikhaugen og Solveig Aarland. Bakgrunnen var at begge to var sagt opp fra sine stillinger i rederiet Nye Kystlink på grunn av alder.

Begge medlemmene har fått erfare hvor urettferdig norsk lov blir praktisert.

Arbeidsmiljøloven gir arbeidstakere oppsigelsesvern til de fyller 70 år, mens Sjømannsloven fratar sjøfolk det samme vernet allerede ved 62 år. Vi møtte opp i Tingretten og anførte at oppsigelsene var i strid med Sjømannslovens diskrimineringsforbud.

Arne Eikhaugen har vi bistått helt fra 2006, mens Solveig Aarland først kom inn som nytt medlem etter at hun forgesves hadde bedt NSF om hjelp. NSF skrev den 28. november 2007 følgende e-post til Solveig Aarlands ektefelle:

«Etter fylte 62 år har man ingen beskyttelse mot oppsigelse begrunnet bare med høy alder. Ved 62 års grensen stilles det heller ikke noe krav om «pensjon av rimelig størrelse» som ved den tidligere 60 års grense. Oppsigelsesvernet frem til 62 år gjelder imidlertid ikke helt ubetinget.

Gjennom tariffavtale kan sjømannen binde seg til å fratre tidligere.

Som du ser så har rederiet anledning til å si opp din kone på grunn av alder etter hun fylte 62 år.»

Dette var den hjelpen NSF hadde å tilby henne da hun ba om det! Aarland hadde jo ikke bruk for NSF til å forklare seg dette, det hadde jo rederiet gjort før. Det hun var interessert i, var om hennes eget forbund var beredt til å hjelpe henne i denne saken. Det var de altså ikke, de kom ikke engang med et trøstens ord i en vanskelig situasjon.

Solveig Aarland hadde derfor behov for et fagforbund som sto opp for hennes rettigheter, og hun meldte seg inn i FFFS. Vi tapte dessverre saken i Nedre Telemark tingrett, men vi ga oss ikke. Aarland vant saken i Agder lagmannsrett som kom til at oppsigelsen var ugyldig og tilkjente henne erstatning.

Årsaken til at Aarland vant frem, var at hun ikke hadde tilstrekkelig fartstid til å få sjømannspensjon og oppsigelsen var derfor ikke gyldig. Derimot hadde vårt andre medlem, Arne Eikhaugen, full fartstid og tapte sin sak i Agder lagmannsrett og også i Høyesterett, riktig nok med dissens begge steder.

FFFS ga seg imidlertid ikke og klaget Norge inn for den Europeiske Sosialpakt. I skrivende stund venter vi spent på resultatet.

Parallelt har vi gjentatte ganger bedt myndighetene oppheve Sjømannsloven og gi sjøfolk samme vern som landbaserte arbeidstakere.

I Kystlinksaken anførte blant annet rederiet at de hadde støtte fra de tre andre sjømannsforbundene.

Nå, syv år senere, oppheves Sjømannsloven og erstattes med Skipsarbeiderloven som styrker sjøfolks rettigheter og på mange måter likestiller sjøfolk med landbaserte arbeidstakere. Blant annet opprettholdes stillingsvernet til fylte 70 år. Nettopp slik som vi i FFFS har kjempet for i en årrekke.

Bakgrunnen for denne artikkelen og overskriften, er at vi i ulike media ser at NSF står frem som sjøfolkenes redningsmenn. I Aktuell.no 10.06.13, er overskriften:

«Fornøyd med ny lov for sjøfolk. Sjøfolk skal få en ny og mer moderne lov som de har ventet på i flere tiår.»
Se http://www.aktuell.no/anb_nyheter/article6701059.ece

I intervjuet mer enn antyder NSF at de skal ha ære for den nye loven. Det er rett og slett historieforfalskning. Etter at de nektet å hjelpe sitt medlem Solveig Aarland og overløt alt arbeidet og alle kostnadene til FFFS, står de nå frem og vil ha æren for at Norge måtte lage en sjømannslov som var i takt med tiden.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

I intervjuet sier forbundsleder Smith i NSF:

«– Det skjer en konkurransevidning med utenlandsflaggede fartøy som går fast i norsk farvann. Enkelte vil bruke utenlandske sjøfolk på internasjonale lønninger. Det er også et press på sokkelen, sier Smith.

– Dette mener vi er helt feil. Man skal behandles likt som på land. Alt kan ikke allmenngjøres, men adgangen til loven må være lik for sjøfolk som for landansatte. Kostnadsnivået i Norge er høyt,

og enkelte mener vi har priset oss ut av markedet, men lønningene våre er tilpasset at vi skal kunne bo i Norge og ikke måtte flytte til andre land, sier Smith.» (Vår understreking)
Lurer på hvor de har hentet den tanken fra?

Det vi har understreket i teksten, er jo nettopp det FFFS har forfektet i mange år. Dette har også vært hovedforskjellen mellom NSF og oss. NSF har stått fast på at det ikke var nødvendig med en ny lov. Det er hyggelig å se at de omsider har tatt til vettet og innsett at FFFS'

arbeid for sine medlemmer er riktig og viktig. Men det er trist å se at NSF stjeler æren andre har gjort seg fortjent til.

Derfor vil vi minne om noen kloke ord fra Indira Gandhis:

«Min bestefar sa alltid at det finnes to typer mennesker: De som gjør jobben og de som tar æren. Han sa at jeg burde satse på den første gruppen. Konkurransen er mye mindre der.»

info@fffs.no – www.fffs.no



Ilfoto: Morten Mervik

NORDMAND NEPTUN

Svar på spørsmål fra SD

HEI

Har fått spørsmål om styrmanns-sertifikat av 2.klasse som ble utstedt 13.01.83, hvor det står at ovennevnte fyller vilkårene i § 7 i lov av 10. oktober 1958 om navigatører.

Det er flere som ble fortalt at dette var et evigvarende sertifikat. Medlemmet sier at fargen på sertifikater er grå. Han skriver videre. «Da jeg sluttet i utenriksfart høsten 1985, var det ingen som viste om jeg skulle jobbe på båt igjen, men nå, etter 22 år som landkrabbe startet jeg atter på sjølivet, men da i nære farvann (ferje)».

Personen har seilet som matros på ferger siden 2007 som matros/billettør, og seiler i fast stilling nå.

Hva skal til for at han får seile som styrmann igjen?

Mvh. FFES
Harald Prytz
Viseformann

GOD DAG

Sjøfartsdirektoratet er relativt godt kjent med at det skal ha versert «rykter» om at disse sertifikatene var evigvarende. Dette er imidlertid ikke korrekt. Viser i så måte til tidligere forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 § 10-2, tredje ledd, som sier følgende:

«³⁾ For at et sertifikat skal være gyldig etter 1. februar 2002, må den som søker om fornyelse av sertifikat utstedt før denne dato dokumentere at alle kvalifikasjonskrav etter STCW-konvensjonen og del A i STCW-koden er oppfylt, eventuelt ved godkjent tilleggssopplæring eller ved bedømmelse av kvalifisert eksaminator. Sertifi-

katinnehavere som skal tjenestegjøre på fiske- og fangstfartøy må dokumentere at kravene til sikkerhetsopplæring i henhold til STCW-konvensjonen er oppfylt for at sertifikatene skal være gyldige etter 31. desember 2005. For at sertifikatene skal være gyldige i perioden fra 1. februar 2002 til 31. desember 2005 skal sertifikatene påføres et stempel om slik gyldighet av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.»

Og så vises det videre til samme forskrift § 11-2, første ledd, som sier følgende:

«Innehaver av sertifikater som er utstedt i medhold av eldre lov eller forskrift og sertifiseringslovens § 7, kan få utstedt sertifikat etter denne forskrift når vilkårene for utstedelse av sertifikat etter denne forskrift er oppfylt. Sertifikatsøkere med gjennomført utdanning før 1. august 1998 i henhold til STCW-78-konvensjonen kan fornye sitt sertifikat frem til 31. desember 2004. Sertifikatsøkere må dokumentere fra godkjent utdanningsinstitusjon at de tilfredsstiller gjeldende krav til teoretisk kompetanse for den type sertifikat det søkes om.»

Som du ser så er det ingen tvil om at alle sertifikater skulle, for å fortsatt være gyldige, ha vært konvertert innen 2. februar 2002. Dette er den rettmessige begrunnelsen for å hevde at de sertifikat det her er snakk om altså ikke er evigvarende.

I konverteringen som skulle vært gjort før 2. februar 2002 lå det inne et krav om at sertifikatinnehaveren måtte gjennomføre nødvendig oppgradering av sikkerhetsopplæringen. Det vil konkret bety et 90 timers oppgraderingskurs. Disse kursene er ikke lenger tilgjengelig, dessverre. Men konvertering er fortsatt mulig så lenge direktoratet utsteder sertifikat i henhold til tidligere forskrift av 9. mai 2003 nr. 687. Dette vil i praksis si

at konvertering er mulig frem til 1. juli 2014.

For at innehaveren i dag skal kunne få konvertert sitt sertifikat må sikkerhetsopplæringen oppgraderes i henhold til STCW kravene. Dette kan nå gjøres gjennom og fullføre og bestå følgende tre kurs:

- Grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk (tidligere IMO60)
- Videregående sikkerhetskurs (tidligere IMO80)
- 40 timers kurs i medisinsk behandling.

I tillegg vil jo situasjon være den at vedkommende ikke har kunnet seilt som navigatør de siste 5 år på gyldig sertifikat. Det betyr at han da ikke kan dokumentere å oppfylle kravene i § 10-2 for fornyelse av sitt sertifikat. Han må derfor, i tillegg til overnevnte sikkerhetsopplæring, måtte dokumentere å ha gjennomført og bestått et godkjent Retningskurs for dekksoffiserer. Kurset går over to uker og tilbys i dag bare to plasser i Norge:

- Bodin videregående skole og maritime fagskole i Bodø
- Ytre Namdalen fagskole/Sikkerhets-senteret i Rørvik i Nord-Trøndelag.

Som du ser, det er fortsatt mulig å få et så gammelt sertifikat opp og gå igjen, men det er jo en omfattende kursing en må gjennom. Disse kursene er i tillegg relativt kostbare. Direktoratet opplever likevel at det er noen som velger å ta denne veien for å komme tilbake som navigatør.

Med vennlig hilsen
Jack-Arild Andersen

Slavekontrakter

I forbindelse med Ryan Air- saken ble vi kontaktet av Nettavisen, som lurte på hva vår mening i denne saken var. Vi svarte som sant var, at det hadde vi ikke gått så nøye inn på, men når det gjaldt spørsmålet om bekvemmelighetsflagg som Ryan Air benytter seg av derimot, har vi sterke meninger. Utnytting av andre mennesker for å berike seg selv, har vi veldig mye i mot. Som resultat av artikkelen i Nettavisen, kom det inn mange positive reaksjoner, og de aller fleste, i følge journalist Trond Lepperød, i vår favør. I forbindelse med at lepperød skrev artikkelen, tok han også kontakt med RCCL i Miami, for å få deres reaksjoner om våre påstander i Dråpen 4-2012. Som dere kan lese i slutten av artikkelen har de kun ord uten innhold å forsvare seg med.

Vi legger også med noen av reaksjonene på innlegget.

Dette er også «slavekontrakter»

TROND LEPPERØD NETTAVISEN

Publisert 22.04.13 15:09

- Hvor er politikerne når det er snakk om sosial dumping og «slavekontrakter» blant sjøfolkene? spør Leif Vervik i Fellesforbundet for sjøfolk.

Avsløringer av hvordan arbeidsvilkårene er for ansatte i Ryanair har fått norske politikere til å reagere. Organisasjonene som organiserer norske sjøfolk mener det er en parallell mellom dumping i skipsfarten og luftfarten.

- MYE Å TA TAK I

- Den norske regjeringen kan ta et oppgjør med seg selv før statsråder rykker ut og fordømmer slavekontrakter og sosial dumping i flyselskapet Ryanair. Norge tillater jo sosial dumping i skipsfarten. Her er det mye å ta tak i, blant annet det jeg vil kalle rene slavekontrakter på norskeide cruiseskip, sier Leif Vervik, formann i Fellesforbundet for sjøfolk, til Nettavisen.

- SKAMMELIG LØNN

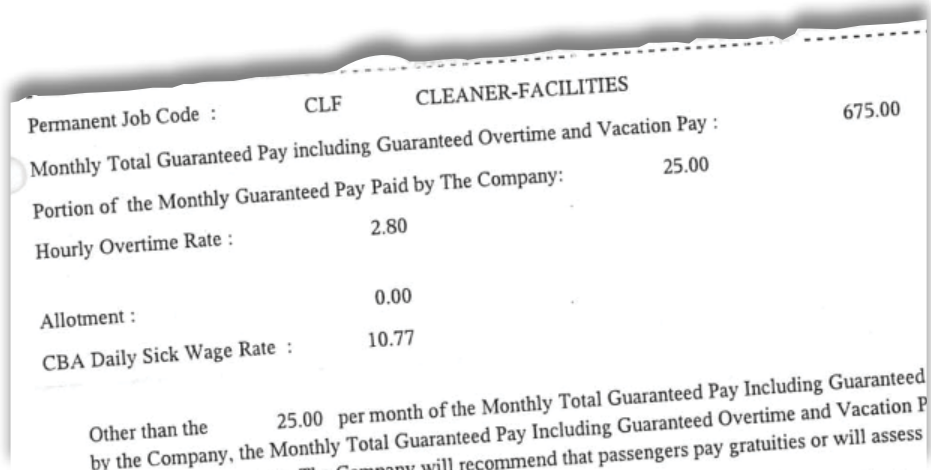
Leif Vervik i Fellesforbundet for sjøfolk forteller om en reise han i fjor foretok om bord på Bahamas-registrerte «Allure

of the seas». Sammen med søsterskipet «Oasis of the Seas» skal det være verdens største cruiseskip. Wilhelmsen-familien er storeiere i selskapet som eier skipet. Det seilte med norsk kaptein og et mannskap fra 72 ulike nasjoner da Vervik var med.

En av arbeidskontraktene Vervik sitter med etter denne turen forteller om en minimumslønn på 675 dollar i måneden, 3919 norske kroner. Det gjelder en renholder.

«Monthly Total guaranteed Pay including Guaranteed Overtime and Vacation Pay: 675 dollar», står det på kontrakten. Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF) har som anbefalt minimumslønnskrav for bekvemmelighetsflaggede fartøy 1447 USD (8288 norske kroner).

FN opererer med en minimumshyre på 950 USD i måneden.



Permanent Job Code :	CLF	CLEANER-FACILITIES	
Monthly Total Guaranteed Pay including Guaranteed Overtime and Vacation Pay :			675.00
Portion of the Monthly Guaranteed Pay Paid by The Company:			25.00
Hourly Overtime Rate :		2.80	
Allotment :		0.00	
CBA Daily Sick Wage Rate :		10.77	
Other than the 25.00 per month of the Monthly Total Guaranteed Pay Including Guaranteed by the Company, the Monthly Total Guaranteed Pay Including Guaranteed Overtime and Vacation P			
The Company will recommend that passengers pay gratuities or will assess			

MINSTELØNN: Kopi av en av arbeidskontraktene for en renholder på "Allure of the Seas" viser en minstelønn på 675 dollar i måneden.



VERDENS STØRSTE: Oasis of the Seas (bildet) og Allure of the Seas er verdens største cruiseskip. Leif Vervik i Fellesforbundet for sjøfolk sier mange av de som jobber om bord har lønninger som ligger godt under det som er minimumsgrensene FN og Den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen opererer med.
Foto: Christian Bakken

- MÅ LEVE AV TIPS

- Med så lave lønninger, er det tips du må leve av. Jeg kaller det en skammelig lønn, sier Vervik. Han sier tipssystemet som er om bord på cruisebåtene kan gi enkelte et godt påslag på lønnen, kanskje opp i 1000 til 1500 dollar i måneden, men at det er store forskjeller og mye uforutsigbarhet.

Det er en slik praksis Vervik mener norske politikere er vel vitende om og i større grad burde engasjere seg i.

RCCL AVVISER KRITIKKEN

Nettavisen kontaktet Royal Caribbean Cruiseline om saken. Cynthia Martinez, sjef for Global Corporate Communications i RCCL sier deres avtaler er i tråd med de vilkår som Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen har forhandlet fram.



- Jeg flyr ikke med Ryanair



Alt fravær, uansett grunn, trekkes i lønn

- Disse arbeidsavtalene sikrer de ansatte en lønn og goder som kan forsvares, inkludert en garantert månedslønn for ansatte som har tipsinntekter. Dette betyr at mannskap er sikret en betydelig minsteinntekt selv i visse måneder der tipshonorarene er lave. De fleste ansatte som får tips, får inntekter fra dette som er betydelig høyere enn den garanterte minsteinntekten per måneden, heter det i svaret fra RCCL i Miami.

(Les hele svaret nederst i saken)

Det irske lavprisselskapet blir stevnet for retten av arbeidstakerorganisasjonen Parat og en tidligere flyvertinne, Alessandra Cocca. Parats nestleder Vegard Einan hevder Ryanair opererer med slavekontrakter der lav lønn og dårlig oppsigelsesvern er stikkord. Parat mener Ryanairs virksomhet i Norge bryter med

flere lover og ønsker å slå fast at det er norsk arbeidsmiljølov som gjelder i Norge. Det står også strid om Ryanair-ansatte som jobber på Rygge skal betale skatt til Norge.



- STATSMINISTEREN LUKKER ØYNENE FOR SLAVEFORHOLD

For de russiske matrosene kommer i tillegg noen tariffestede syke- og invaliditetsforsikringer som skal kompensere for manglende trykdeordninger i hjemlandet.

LANG KAMP FOR SJØFOLKENE

Norske sjøfolk har i en årrekke kjempet en tøff kamp mot utflagging og svekkede rettigheter under bekvemmelighetsflagg. For å berge stumpene opprettet myndighetene i 1987 Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Målet var å sikre konkurransedyktighet samtidig som man ivaretok sikkerhet og gode arbeidsbetingelser.

Av norske sjøfolk, er det rundt 20.000 igjen, uavhengig av hvilket flagg de seiler under. Det er sjøfolk som seiler på NOR-båter (Norsk ordinært skipsregister), NIS og andre flagg, inkludert bekvemmelighetsflagg.

NY LOV FOR SJØFOLK

Næringsminister Trond Giske og hans departement fremmet nylig et lovforslag som omfatter sjøfolk. Blant tiltakene i den nye loven er en styrking av stillingsvernet og en klargjøring av tvisteprosesser og utvidede og tydeligere permisjonsrettigheter. I tillegg skal rederiene gjøres solidarisk ansvarlige for økonomiske forpliktelser overfor de ansatte, og den øvre aldersgrensen heves fra 62 til 70 år.

Den nye loven gjør for øvrig unntak for NIS.

Statement til Nettavisen fra RCCL ved Cynthia Martinez, director, Global Corporate Communications:

«Our crew members' pay varies by position, seniority and other factors. There is a minimum monthly pay for gratuity earners and this is included in the Collective Bargaining Agreement (CBA).

The Collective Bargaining Agreement (CBA) protects shipboard employees and outlines the terms and conditions of employment negotiated by labor unions affiliated with the International Transport Workers Federation (ITF).

These labor agreements provide reasonable pay and benefits to employees, including guaranteed monthly pay for tip-earning employees. This means that crew members are protected with a significant guaranteed pay rate in the event lower tips are collected in a certain month. Most tip-earning employees receive tips that are significantly higher than the minimum guarantee each month.

Our company stands behind the pay, benefits and working conditions we offer our employees. As a business, Royal Caribbean creates thousands of global job opportunities each year, giving employees on shore and on our ships the chance to significantly increase their earnings potential and provide financial support to their families.

Royal Caribbean appreciates that the hard work and dedication of its thousands of onboard crew members. Our business success is intrinsically linked to the service our crews provide our guests

with, which is why the satisfaction of our employees is extremely important to us. Royal Caribbean acknowledges that working onboard a ship can be challenging and is not for everyone. However, we believe our crew members realise that in return for their hard work they receive benefits that include good pay, extensive vacation time, career advancement for top performers, and travel and adventure.»

Kommentarer.

Under ligger et lite utvalg av kommentarene, som kom inn i timene etter at artikelen ble lagt ut på Nettavisen. I følge journalist Trond Lepperød, var antallet kommentarer på avisens Facebookside mange ganger flere, og det morsomme var at de aller fleste var enige med oss.

Alf Yngvesen · Toppkommentator

Det finnes ikke en eneste feil i det Vervik legger frem her. Ap-regjeringen roter som en kasse kaniner og de fortsetter å ødelegge norske arbeidsplasser, driver med sosial dumping osv. osv..

Da er det veldig bra å ha en forening, som ikke er i politisk samrøre og kameraderi med Arbeiderpartiet.

Lo er en av de verste svikerne ever mot sjøfolk, i Norge driver de med en utstrakt nedsettelse av standard og vern for norske sjøfolk.

FFFS..... der får du seriøs og uredd hjelp. Leif R. Vervik er en kunnskaps full og uredd leder av FFFS og det har de bevist mange ganger i rettsalene, for sine medlemmer.

Anbefaler sterkt å skifte til FFFs, jeg har fått virkelig god, resultatorientert løsninger. Veldig bra.

Svein Ernst Gerhardsen · Toppkommentator

Det er vel ikke relevant å sammenligne lønnen til sjøs med Ryanair. Til sjøs, også på cruiseskip, har mannskapene fri kost og losji.

Trond Nilsen · Senioringeniør hos Sjøfartsdirektoratet

Jøss, det var litt av et argument. Du er klar over at de betaler av egen lomme reise til og fra skipet + hotellopphold. Dette blir trukket av deres hyre (fra bemanningsselskapet) slik at de må jobbe gratis en viss tid inntil de begynner å tjene egne penger.

Jan-Fredrik Fosterud · Jobber hos Gulf Offshore Norge AS

Vi har nok ikke noe gratis vi nei. Vi trekkes en fast satts i lønna vår som dekker kostutgifter våres om bord. annenhver måned får vi kostutgifter tilbake for den perioden vi har vært hjemme. Nå betaler selskapet i mitt tilfelle reisevei frem og tilbake, men ombordreise døgn og hjemreise døgn gir ikke arbeidstid.

Jan-Fredrik Fosterud · Jobber hos Gulf Offshore Norge AS

Når det gjelder den norske sjømann da såklart. De fartøy jeg har vært på med Fillipinsk underordnet mannskap så ligger matrosene (AB) på rundt 7-8000 kr i måneden. Og de har heller ikke de sosiale godene som en Norsk statsborger har når de kommer hjem. De står ombord på kontrakter opptil 9 måneder og noen ganger lengre. så drar de hjem i kanskje to tre måneder før de drar ut igjen på ny periode. Så dere kan jo begynne å tenke litt på hva som er sosial dumping. Er det lønna? Er det lengden på kontrakter? osv.

info@fffs.no – www.fffs.no

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Jens Stoltenberg. Foto: arbeiderpartiet - www.flickr.com

Valgflesk eller sannhet?

Landets aviser, blant annet BT, skriver 22.03.13 om Stadt skipstunnel, en vestlandsdrøm blir oppfylt.

Etter Stoltenbergs nylige besøk i Ålesund, bekreftet han at regjeringen vil bevilge en milliard kroner til en skips-tunnel gjennom Stadlandet. Det kan virke naivt å tro at det virkelig kommer til å gå slik. Men om det skjer, betyr det at hurtigruteskipene fremdeles må gå rundt den livsfarlige Stadten. Uten å si det, Stoltenberg tenker seg kanskje mest et kikkhull gjennom Stadten. For selv det minste kanalalternativet vil koste mer, kanskje 1,6 milliarder. Dette vet regjerin-gens rådgivere.

Dessuten, dersom statsministeren virke-lig mener det han sier, hadde avgjørel-sen vært tatt med en gang. Det smaker unektelig av lureri å vente til slutten av neste periode av Nasjonal Transportplan (NTP). Først i slutten av 2018 foreslåes

det å begynne på ”planleggingen og prosjekteringen” av tunnelen. Hvorfor ikke nå, mens Ap ennå har flertallet med seg på Stortinget? Valgløftet har ellers liten verdi. En eventuell ny regjering har ingen forpliktelse til å stå ved den nåværende regjeringens løfter. Ap vet dette altfor godt. Husk for eksempel løftet om gratis tannhelse før forrige valg. Statsministeren valgte altså i forkant av revidert budsjett og Aps valgkamp-program, bevisst å lekke denne nyheten. Dette til tross for en utredning (Aften-posten 7. januar) om Stadt skipstunnel fra en økonomiprofessor ved NTNU, Knut Samset. Han konkluderte nærmest med at det var slutt på alle skipsforlis og grunnstøtinger. Rapporten skulle sikkert brukes til å legge diskusjonen død om en tunnel, en gang for alle. Men det var kanskje før statsministeren fikk kjent på stemningen på Vestlandet. Også med hensyn til skipstunnel.

Stoltenberg må ha forstått at landets «seddelpresse» Vestlandet, virkelig tren-ger å ta vare på både fiskere, småskips-

fart, hurtigbåtpassasjerer, hurtigruten og alle andre som må krysse Stadten med båt, både på nord og sørgående. Dette er gledelig, også med tanke på hva kyst-ministeren har sagt om å flytte last fra vei til kjøll. Det er et erklært miljø- og samferdselsmål for fremtiden. Statlig finansiert infrastruktur på denne siden av vannskillet er vi vestlendinger ikke akkurat bortskjemt med. I tillegg til at bestillingsverket fra overnevnte professor, som ikke er verdt papiret det var skrevet på. Saken er ikke så snever som professoren velger å fremstille den. Hvordan, for eksempel, verdsetter man sikkerhet?

Kan hende at noen i kystbefolkningen gleder seg litt for tidlig? Dette kan nemlig være en gedigen valgbløff fra statsministeren. Han vet utmerket godt hva prosjektet koster. En milliard er derfor enten for å kaste blå i øynene på tunneltilhengerne, eller for å skaffe sitt parti en fremtidig grei unnskyldning for å gå tilbake på hans ord, ved å si at det ble for dyrt.

I forrige nummer av Dråpen skrev vi om en tenkt historie

Som dere kan lese under, var det ikke bare tatt ut av løse luften.

Det vi fryktet, er blitt dagens politikk. Når Color Line (CL) nå flagger ut til NIS, er det utelukkende for at de skal tjene mer på billige utlendinger. Det er dette LO omtaler som outsourcing, men gjør de noe med det? Det vi skrev i forrige Dråpen var på bakgrunn av annen-håndsinformasjon vi hadde fått fra NSF. De visste dette allerede for flere måneder

siden. Hva har de gjort? Har de informert medlemmene sine? Har de startet noen som helst kampanje for å stoppe planene? Ikke så vidt oss bekjent. Grunnen til at vi måtte vinkle forrige artikkel slik vi gjorde, var at vi ikke kunne bevise innholdet, men vi håpet på at noen ville ta tak i saken og gjøre noe med den. Det skjedde dessverre ikke.

Eneste reaksjonen var at vi muligens tvang frem en offentliggjøring litt før CL selv hadde tenkt.

FFFS oppfordrer derfor alle CL-ansatte til å melde seg inn hos oss, og vi lover å kjempe for at dere fremdeles skal ha en jobb i fremtiden. De andre forbundene som har kjent til planene i en tid, og som ikke har løftet en finger for å stoppe dette, fortjener ikke din tillit. De burde i stedet skamme seg.

FFFS har i årevis tatt opp spørsmålet om utflagging, men uten å få den store responsen tilbake. Under kan dere lese to av avisoppslagene om saken.

Kan få utenlandske ansatte, med utenlandsk lønn Color Line vurderer å bytte flagg.

E24 <http://e24.no/boers-og-finans/color-line-vurderer-aa-bytte-skipsregister/20368934> Publisert: 14.05.2013

Color Line er i dag det eneste fergeselskapet med utlandstrafikk, som driver under det ordinære norske skipsregistret. Konkurrentene, Fjord Line, DFDS og Stena Line, seiler alle under internasjonale skipsregistre. Ifølge Dagens Næringsliv, gir det store besparelser i forhold til Color Line.

Avisen skriver at det norske fergeselskapet sannsynligvis kunne forbedret resultatet sitt med mellom 150 og 160 millioner kroner ved å skifte til et internasjonalt skipsregister.

Og det er det selskapet nå vurderer, skriver avisen, og henviser til flere ikke navngitte kilder.

Men heldigvis trenger ikke selskapet flytte veldig langt for å høste økonomiske fordeler. Gjennom Norsk Internasjonalt Skipsregister, NIS, åpner det seg muligheter for blant annet å ansatte sjøfolk med internasjonale tariff.

Color Line er det selskapet som i dag sysselsetter flest av Norsk Sjømannsforbunds medlemmer - rundt 1.300 personer. Gjennom registrering i NIS kan Color Line også muligens få nettolønn for sine ansatte.

Konsernsjef Helge Otte Mathisen i Color Line sier til Dagens Næringsliv at selskapet først og fremst ønsker å seile med norsk flagg. - Primært ønsker vi en fullverdig og konkurransedyktig løsning i dagens flaggregime, det vil si det ordinære norske skipsregister, Nor, som gjør at vi kan konkurrere på en likeverdig måte mot blant annet en Dis-flagget flåte, sier Mathisen, med henvisning til Dagens Internasjonalt Skipsregister (DIS).

Color Line skifter flagg?

<http://www.hegnar.no/bors/shipping/article728621.ece>

Flere hundre norske arbeidsplasser ombord på Color Lines ferger kan bli overtatt av utenlandske arbeidstakere.
(HegnarOnline - 14.5.13 07:38)

Color Line vurderer ifølge DN å flytte sine skip fra det norske skipsregisteret til Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Det vil i så fall kunne innebære at flere hundre norske arbeidsplasser ombord på Color Lines ferger kan bli overtatt av utenlandske arbeidstakere. Flere kilder bekrefter overfor avisen at Color Line ser aktivt på alternative driftsmodeller for å redusere kostnadsnivået. Color Line vil helst bli.

- Vi vil ikke skifte flagg. Tvert imot er vi tydelige på vårt norske ståsted. Vi støtter oss på Norges Rederiforbund og det næringspolitiske arbeidet som skjer gjennom Maritimt Forum, sier konserndirektør Helge Otto Mathisen i Color Line til avisen.

Nå er "Bill of Rights"* innført for cruisepassasjerer, de trenger det sikkert

Det pussige er at ingen har tenkt på at det kanskje er viktigere at mannskapene har disse rettighetene, et mannskap som gjør dagene eventyrlige for de reisende.

Som vi har skrevet før, har cruisemansskapene verken den ene eller den andre rettigheten, de må bare finne seg i å bli utnyttet på det groveste, om de ønsker mat til seg og sine. De har lange seilingsperioder, og har ikke noen avspasering som andre sjøfolk. Når de er ferdige med en periode, som kan vare opp i mot et år, og reiser hjem, er det ikke for å avspasere. Nei, da er de avmønstret og har ingen arbeidsmessig tilknytning til rederiet.

Cruisemansskapene er i samme situasjon som vi var, før vi på midten av åttitallet ble mønstret på en båt og ikke som i dag, i rederiet. De avspaser med andre ord ikke, de er arbeidsledige. Om de ikke har fått toppscore på evalueringsskjemaet passasjerene har skrevet om den enkelte, er mulighetene små for å få samme jobben tilbake. De er totalt avhengige av om passasjerer var i godt i eller i dårlig humør, da han evaluerte personen som hadde stått på for at vedkommende passasjer skulle ha det helt topp på turen.

Den engelske websiden TALKTALK skriver blant annet:

23rd May 2013

The cruise industry has pledged to adopt a passenger bill of rights that guarantees the "safety, comfort and care" of guests.

The bill of rights promises, among other things, full refunds for trips that are cancelled due to mechanical failure, and a back-up power source on every ship to keep emergency systems running in the event of a main generator failure.



<http://www.talktalk.co.uk/news/world/article/cruise-firms-promise-bill-of-rights/89024/>

The announcement by the Cruise Lines International Association (Clia), which represents 25 major companies including Carnival, Royal Caribbean, Norwegian, Holland America and Cunard, comes in the aftermath of the Carnival Triumph debacle. The ship drifted for several days earlier this year without power as passengers endured filthy conditions.

Christine Duffy, president and CEO of Clia, said the idea for the bill of rights came about in response to demands from US senator Charles Schumer, that the industry guarantee passengers minimum standards and protections while on a ship, including sanitary conditions, back-up power, medical care and refunds in the event of a power failure.

Mr Schumer called the passenger bill of rights "a step in the right direction towards increased accountability for the cruise industry and ensuring the safety and well-being of its passengers". But he said he still had "many remaining questions, both on the content and how the bill of rights will be enforced". "I will be asking the industry to respond to a set of detailed questions, and will continue to insist on changes to ensure the safety and well-being of their passengers," he said.

***Bill of Rights** er de ti første tilleggene til USAs grunnlov. Lovforslaget kom opprinnelig fra James Madison i 1789, og trådte i kraft den 15. desember 1791 etter å ha blitt ratifisert av 3/4 av de amerikanske delstatene.

Bill of Rights begrenser handlingsrommet til de føderale myndighetene, og gir det amerikanske folket rettigheter som ytringsfrihet, religionsfrihet, trykkefrihet, rettssikkerhet og organisasjonsfrihet. Bill of Rights gjør det også klart at alt som ikke spesifikt omtales i grunnloven skal være saker som avgjøres av de enkelte delstater og deres innbyggere.

Opprinnelig gjaldt ikke bestemmelsene i *Bill of Rights* de enkelte delstatsregjeringene; disse kunne blant annet begrense trykkefriheten og innføre kristendommen som offisiell religion. Det var først med Det fjortende grunnlovstillegg i 1868 (i etterkant av den amerikanske borgerkrigen) at delstatene måtte gi opp praksisen med å nekte bestemte grupper (som afrikansk-amerikanere i Sydstatene) rettighetene gitt i *Bill of Rights*. (Wikipedia)

LO media ofrer mye spalteplass på at sjøfolk blir skipsarbeidere

Dette er en konsekvens av at FFFS gjentatte ganger har tatt Sjømannsloven til retten. Etter at FFFS også tok staten til retten på grunn av forskjellsbehandlingen av sjøfolk som er medlemmer i FFFS, eller som av andre årsaker ikke er medlem i de «tre store», ikke får lov til å trekke kontingenten av på skatten, da ble det for mye.

AP/LO begynte å frykte at andre skulle begynne å legge merke til at vi hadde en håpløs sjømannslov som ikke kunne rettferdiggjøres i dagens samfunn. Derfor ble det bestemt at det skulle settes ned et utvalg som skulle se på loven. Et utvalg der FFFS ikke ble invitert til å være med. Utvalgets arbeid har uansett gitt seg utslag i et nytt lovforslag, som allerede har gått igjennom i Stortinget.

At det er FFFS som står bak dette initiativet, blir selvfølgelig ikke nevnt med et ord. Vi gjør arbeidet, andre tar æren. Det er ikke første gang at NSF beskriver vår innsats for sjøfolk som sin egen, og som FFFS beviselig har utført. Etter at vi tok opp Nye Kystlinksaken, kunne vi lese i Loggen at Agder Lagmannsrett i Skien hadde tatt opp saken for to sjøfolk som følte seg diskriminert av lovverket. At det var FFFS som førte saken for de to ble selvsagt utelatt i artikkelen. Der ble det, for den uinnvidde, fremstilt som om at det var NSF som førte saken.

I artikkelen under viser vi hva vi mener.

Sjøfolk blir skipsarbeidere

Sjøfolk får bedre oppsigelsesvern og høyere aldersgrense når Sjømannsloven nå blir til Skipsarbeidsloven. Men rett til piratavmønstring vil ikke regjeringen gi dem.

Einar Fjellvik, FriFagbevegelse.no

Publisert 15.04.2013 kl 13:08

I dagens Sjømannslov har sjøfolk rett til

å mønstre av hvis skuta de står om bord i seiler inn i en krigssone. I forbindelse med revisjonen av loven krevde LO at sjøfolk også måtte få lovfestet rett til å mønstre av ved vesentlig fare for piratvirksomhet der skipet skal seile eller legge til.

Det sier imidlertid regjeringen nei til i lovproposisjonen som nå er oversendt Stortinget.

- Spørsmålet om rett til fratreden bør ikke være overlatt til enkeltpersoners subjektive oppfatning om piratrisiko og effekten av ulike tiltak. Videre legger departementet avgjørende vekt på konkurransesituasjon. Ingen store sjøfartsnasjoner har innført slike bestemmelser, skriver Næringsdepartementet i lovforslaget.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/prop/2012-2013/prop-115-1-20122013.html?id=722370>

Styrket stillingsvern:

Ellers foreslår regjeringen en rekke lovendringer for å gi sjøfolk det samme oppsigelsesvernet som ansatte på land. Den nye Skipsarbeidsloven får også regler om varsling som tilsvarer reglene i Arbeidsmiljøloven.

Den nye loven gjør også rederiene solidarisk ansvarlige for rettigheter som lønn, feriepenger og økonomiske rettigheter knyttet til

hjemreise, skipsforlis og sykdom, skade eller død, selv om sjøfolkenes formelle arbeidsgiver for eksempel er et bemanningsforetak.

Hever aldersgrensa

Regjeringen går også inn for at stillingsvernet for sjøfolk heretter skal gjelde til de fyller 70 år, på samme for ansatte på land. På visse vilkår vil det imidlertid også i den nye loven være anledning til å fastsette ei lavere aldersgrense.

Etter den gamle Sjømannsloven kan sjøfolk sies opp på grunn av høy alder når de passerer 62 år.

Slutt på gravide sjømenn

I forbindelse med lovrevisjonen har departementet også modernisert språket i loven.

Dermed blir nå lovbestemmelsen om rett til permisjon for «gravid sjømann» nå kassert til fordel for «Arbeidstaker som er gravid, har rett til permisjon når svangerskapet har vart i seks måneder».

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

I KORRUPSJONENS SKYGGE

AV JOHN NIKOLAI OMARK

Det finnes et forvaltningsorgan i Norge, Sjøfartsdirektoratet, som helt siden opprettelsen i 1903, ved lov, har vært unntatt fra offentlig innsyn. Den første sjøfartsdirektøren, Magnus Andersen, som var en av pionerene i kravet om et eget sjøfartsdirektorat for å få skipskontrollen over fra redernes hender til det offentlige, gjorde innledningsvis en omfattende satsning på å ta makten fra rederne, som endte med at han ble avsatt av Storting etter kabinettsspørsmål fra de borgerlige - les rederne.

I 1914 konsoliderte rederne sin stilling ytterligere ved å sørge for at en av deres egne, en sjøkaptein, ble tilsatt som sjøfartsdirektør. Dermed var den perfekte organisasjon skapt for den korrupsjonskultur og kameraderi, som har hersket i direktoratet helt frem til i dag. Lover som forbyr offentlig innsyn, f.eks., i forbindelse med havarier – og følgelig også – et arkiv som er unntatt fra offentlighet for all fremtid. Og – kanskje verst av alt – medieredaksjoner uten maritim kompetanse, som er så til de grader fordummet at de godtar enhver bortforklaring i sjøfartsspørsmål som måtte komme fra myndighetenes side.

Trenden med å holde direktoratet med kapteiner som sjøfartsdirektører ble brutt da Ivar Manum rykket opp fra en lavere stilling i direktoratet og ble sjøfartsdirektør i 1989. Men for øvrig ble det ingen forandring, korrupsjonen fortsatte som før, og under Manums 12 år som sjøfartsdirektør var det til sammen fire store ulykker med norske skip, med til sammen et tjuetall omkomne, som enten aldri er blitt oppklart eller som har fått oppklaringen forvrengt eller hemmeligholdt av direktoratet.

En grunn til at det allerede fra begynnelsen av direktoratets historie ble lagt opp til hemmelighetskremmeri og – og derved også korrupsjon – er det faktum at direktoratet helt frem til Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) ble opprettet i 2008, hadde dobbeltrollen som både kontrollerende og etterforskende myndighet (med politimyndighet). Dvs. at feil eller

unnskyldighet for press fra rederier, som eventuelt ble begått av direktoratet (ved skipskontrollen) under kontroll og godkjenningsarbeidet, og som i verste fall kunne forårsaket ulykker, enkelt kunne holdes skjult og/eller bortforklares.

Lord John Dalberg Acton, (10 Januar 1834 – 19 Juni 1902) er opphavsmann til en rekke teser om ærlighet og redelighet i statsforvaltning, hvorav denne er hans mest kjente:

"Power tends to corrupt, and absolute power corrupts absolutely".

Sjøfartsdirektoratet ble under redernes overherredømme et lukket samfunn, unntatt fra offentlig kontroll og innsyn, og med så mye "power" på så få hender at direktoratet godt kunne stått modell til denne Lord Actons mest kjente tese.

Tiden gikk og den 26. november 1999 ble landet rammet av en av de største ulykker noen gang i innenriksfarten. Hurtigbåten Sleipner gikk på grunn på Store Bloksen i Sveio og sank etter kort tid; 16 mennesker omkom. Som alle andre båter hadde den da vært igjennom kontroll og godkjenning av Sjøfartsdirektoratet (skipskontrollen) og - som også er vanlig - fått en rekke utsettelse av sikkerhetsmessig art for å være klar til driftsstart på den forhåndsbestemte datoen, 25. august 1999.

Det ingen av aktørene i byggeprosessen: rederiet, classeselskapet Det Norske Veritas, byggeverkstedet og Sjøfartsdirektoratet synes å ha vært

klar over var at skroget, (flyteskrogene på de to pongtongene) for det første var feil sammensatt, og for det andre besto de av aluminiumslegeringer av forskjellige kvaliteter, sammensveist med tråd som også var av feil kvalitet. Resultatet av dette ble bla. at så snart skroget kom i forbindelse med sjøvann startet en korrosjonsprosess som bokstavelig talt førte til at skroget begynte å gå i oppløsning.

Etter tre måneders drift, 26. november 1999, kom så det tidspunkt da alle feil og mangler med denne båten – som aldri skulle hatt tillatelse til å gå fra kai – manifesterte seg i en rekke hendelser, både forklarlige og uforklarlige, som førte til at båten grunnstøtte på Store Bloksen.

Etter tre måneders drift var skroget så ødelagt av korrosjon at det bokstavelig talt gikk i oppløsning ved sammenstøtet og ble revet av nesten i sin helhet, og dessuten knakk båten i to deler, som sank hver for seg da båten skled av grunnen, ca. en halv time etter grunnstøtingen. Med et skrog konstruert etter anerkjente retningslinjer og riktig sammensveist ville båten holdt seg flytende. Det vil det ta alt for lang tid å nevne alle feil og mangler ved Sleipner.

Ganske snart etter havariet synes det å ha gått opp for de forskjellige aktørene at noe ved båten hadde vært fryktelig galt, og justisdepartementet satte da også ned en undersøkelseskomisjon for å:

”(…) søke så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendighetene ved og årsakene til vedkommende hending, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelsen av skipets sjødyktighet eller reglene for vurdering av sjødyktighet og sikkerhet til sjøs, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffeansvar eller annet ansvar for rederen, skipsføreren, mannskapet eller andre.”

Kommisjonen besto av fire medlemmer samt lagdommer Arild Eidesen, som var kommisjonens formann.

Altså heter det at det var justisdepartementet som nedsatte kommisjonen, men det var kun i teorien. Den som fikk oppgaven med å plukke ut folk til kommisjonen var sjøfartsdirektør Ivar Manum, og ingen andre. (Denne fremgangsmåten var i overensstemmelse med den gang gjeldende lov). Altså var Manum tillagt all makt til å sette ned en kommisjon som skulle vurdere hans eget og direktoratets rolle og eventuelle feil som var blitt begått i kontroll og godkjenningsarbeidet.

Dette ble imidlertid intet problem for Manum, som hadde frie hender til å sette ned den kommisjon han ville. Men han kunne neppe vært interessert i å avklare noe som helst om havariet, som han på dette tidspunktet måtte vært klar over ville rettet søkelyset mot ham selv og direktoratets dårlige kontroll. Altså måtte han se til at det ble nedsatt en kommisjon uten kompetanse i sjøfartssaker, som kunne manipuleres av ham selv – hvilket han lyktes med.

De fire medlemmene var: Einar Drægebø: Her lyktes Manum å få inn en mann i kommisjonen – som ikke bare var absolutt uten nautisk erfaring – men som også var absolutt inhabil. Drægebø var politimester i Hordaland politidistrikt, som var etterforskende politimyndighet i saken.

Erik Jersin: Også han absolutt uten nautisk erfaring, men ellers var han ”sivilingeniør maskinteknisk fabrikkdrift og verktøymaskiner”.

Stig Bystedt (svensk statsborger): Som hadde utdanning i ”hydromekanikk, matematisk-fysisk reaktorteori, reguleringsteknikk og programmeringsteknikk”. Altså nok et medlem uten nautisk erfaring

Rune Teisrud: Sjøkaptein (utenriks) ”og sjøforsikringskandidat”. Og dessuten var han inhabil – han også – i det han fra 1991 til 1995 hadde vært ansatt i Sjøfartsdirektoratet som Ivar Manums underordnede.

For øvrig er inntrykket at Rune Teisruds oppgave var å være Manums forlenge arm inn i kommisjonen og der – med kapteinens autoritet – tale et språk – som ingen andre forsto. Videre er inntrykket at Manum måtte vært godt fornøyd med Teisruds innsats i kommisjonen – for da Manum gikk av som sjøfartsdirektør i 2001 – innstilte han nettopp Teisrud til sin etterfølger – og altså ble Teisrud ansatt som ny sjøfartsdirektør høsten 2001.

Hvem kunne ha gjettest at denne kommisjonen var nedsatt for å finne årsaken til et havari med en ny konstruert båttype i innenriksfarten – uten på forhånd hadde blitt fortalt det?

Ut fra Sleipner-rapporten er det imidlertid lett å forstå at kommisjonen var uten nødvendig nautisk erfaring – eller korrumpert – eller begge deler. Ut fra de opplysninger som kommisjonen legger frem i rapporten finnes ikke en eneste riktig konklusjon, kun antakelser og lite kvalifiserte gjetninger.

Det hører med til historien at kaptein Hagland ble frikjent i byretten, hvilket må anses som riktig ettersom det ikke fantes fallende beviser imot ham. Her grep imidlertid riksadvokaten inn og klaget saken til lagmannsretten, som så fikk oppgaven med å konstruere fallende ”beviser” – hvilket lagmannsretten gjorde – noe som førte til en dom på seks måneder betinget fengsel for kapteinen.

De største taperne her, pårørende etter omkomne og de som er blitt rammet psykisk etter ulykken, har også havnet i korrupsjonens skygge i det de aldri har blitt verdiget den riktige forklaringen på

verken kursavviket eller grunnen til at båten gikk ned så fort.

Denne historien har jeg i flere omganger forsøkt å få publisert gjennom samtlige større medier i Norge, men forgjeves, og denne likegyldigheten har forundret meg mye. Det kan synes som om også media er komfortabel med å befinne seg i korrupsjonens skygge.

Sleipner-kommisjonen kostet staten 19 millioner kroner.

Som et PS. til artikkelen over kan vi bare minne om artikkelen i Dråpen nr. 4-12. (I disse dager er det mye snakk om vennetjenester i politikken, men er dette noe nytt?), hvor vi beskrev hvordan en Sjøfartsdirektør skal ansettes. Vi skrev også hvordan nåværende sjøfartsdirektør, som ikke har fartstid, ble ansatt og det er langt fra de kriterier som loven setter, dette understreker vel bare innholdet i det som er beskrevet av N. Omark. (LRV)

Direktoratets sjef skal være særlig kyn- dig i sjøvesen og skipsanliggender. (25) Til å bistå Sjøfartsdirektoratet oppret- tes et sakkyndig råd. (26) Rådet skal ha formann og så mange andre medlemmer som departementet (27) bestemmer, alle med personlige varamenn. Formann, medlemmer og varamenn oppnevnes av departementet for 3 år om gangen. Departementet gir nærmere regler om rådet, dets oppgaver, saksbehandling og samarbeidet med sjøfartsinspektørene, jfr. § 5. (28)

Note (25)

Av lovens forarbeider fremgår det at sjefen i Sjøfartsdirektoratet bør utrus- tes i fornøden utstrekning med virkelig fagkyndige krefter. Lovkomiteen anså det underforstått at vedkommende sjef må være utdannet i handelsmarinen og ha ervervet seg kyndighet ved lengre fartstid i overordnet stilling med handelsskip. Det ble foretatt en redaksjonell endring ved lov 10. juni 1977 nr. 67. Imidlertid tolkes «fagkyndige krefter» i dag videre enn lovkomiteens innstilling.

Hva er galt med det norske lovverket?

Lenge har vi klaget på at det er grådige redere, som er årsaken til at rederne registrerer sine skip i utlandet, men nå viser det seg at det er staten via sitt direktorat som er en stor del av årsaken.

Island Offshore måtte mot sin vilje registre sitt nybygg på Bahamas, grunnet norsk lovverk.

Island Offshore måtte flagge ut Island Crown ettersom det er å betrakte både som lastefartøy og flotell. Skipet falt mellom to stoler i det norske regelverket.

På grunn av at det er et flerbruksfartøy, har ikke skipsfartsnasjonen Norge et lovverk som passer, det er nesten slik at vi nekter å tro det. Norske arbeidsplasser blir flagget ut på grunn av at vi ikke har et lovverk som gjør det mulig å registrere enkelte skips typer i Norge.

– Vi ble nødt til å ha utenlandsk flagg og valgte Bahamas, sier adm. dir. Håvard Ulstein, som bedyrer at de ikke bevisst søkte seg vekk fra NOR. (Teknisk Ukeblad)

Når staten begynner å tvinge rederne vekk fra landet, må de også være så ærlige at de slutter å klage over at rederne flagger ut. Det som må til er en total gjennomgang av norsk maritim politikk, hvor også lovverket er en del. Direktoratet må besettes av folk som har maritim kompetanse. En god idé i så måte er å begynne på toppen.

Så vidt vi vet er tømmermenn flinke å tømre, at politisk tilknytning gir faglig bakgrunn i sjøfart, stiller vi oss mer tvilende til. Norsk sjømannsstand fortjener bedre.

Vi tror nesten ikke det vi leser i Teknisk Ukeblad, når de beskriver at rederne blir tvunget til å flagge enkelte av skipene sine i utlandet, fordi norsk lovverk ikke gir dem tillatelse til å ha norsk hjemstedshavn.

Hvordan Sjøfartsdirektoratet har tenkt å (bort)forklare dette skal bli interessant lesning, men vi har ingen problemer med å tro at de ikke klarer det. Er det noe myndighetene virkelig kan er det fortløpende eller bortforklaringer. Kanskje klarer de også å komme opp med en forklaring som overbeviser de

Foto: Tore Stensvold



fleste, men de skal vite at vi følger med. Etter samtale og avtale med journalist Tore Stensvold i Teknisk Ukeblad legger vi med hele artikkelen.

ISLAND CROWN

Måtte registreres på Bahamas for å unngå norske krav

Offshorefartøyet Island Crown ble døpt rett utenfor Astrup Fearnley-museet i Oslo mandag formiddag. Det ble en uoffisiell start på Nor-Shipping-arrangementet.

Det var stolte sjefen for verftet Vard Brevik, design- og utstyrsleverandøren Rolls-Royce og rederiet Island Offshore som viste pressen rundt på fartøyet før dåpen.

Island Offshore bestilte i utgangspunktet et helt vanlig forsyningskip med Rolls-Royce-design, motorer, framdriftssystem og en rekke annet utstyr.

– I fjor sommer var PSV-markedet helt i bunnen. Vi spurte verftet og Rolls-Royce om å endre skipet. I stedet for levering av en PSV i februar, fikk vi i mai overlevert et svært fleksibelt flerbruksfartøy, sier adm. dir. Håvard Ulstein til Teknisk Ukeblad.

Kluster i arbeid

Direktør for offshoremarkedet i Rolls Royce Marine, Yrjar Garshol, sier prosessen er et godt bevis på hvordan det maritime klusteret jobber.

– Vi jobbet tett sammen med underleverandører, verftet og rederiet. Slik klarte vi å sno oss raskt om og designe et helt spesielt fartøy, sier Garshol.

Lars Ivar Bøe, direktør ved verftet Vard i Brevik, sier at mange års tett samarbeid med rederiet gjør en slik endring mulig på en smidig måte. – Vi kjenner rederiet, dets arbeidsmåte og hva de vil ha. Da går en slik

prosess mye enklere, sier Bøe.

Feil med PSV

I september ble beslutningen tatt og skipet med design UT 776 ble omgjort til et flerbrukskip med mulighet for å fungere som flotell eller brukes til vedlikehold, reparasjons- eller konstruksjonsarbeid.

Spesielt i britisk sektor er det behov for flytende boligkvarterer, floteller, ved vedlikeholdsoppdrag på plattformer uten boligkvarterer.

Et teleskopisk gangveisystem med bølgekompensering er montert i akterenden. Det er 100 køyeplasser i skipet, hvorav mannskapet trenger 23-24.

Det er gjort klar for montering av en 150 tonns kran med rekkevidde på hele 45 meter. Den kommer i november.

Fleksibelt

– Skipet går nå inn på spotmarkedet. Vi har fullt sett med tanker for alle typer produkter som trengs på plattformer og vi har dekkareal på over 500 m², sier kaptein Stig Magne Drage.

Skipet er bygget etter lasteskipskoden, men skal også fungere som flotell. Det klarte ikke Sjøfartsdirektoratet til å passe med sine sertifikatregler.

– Vi ble nødt til å ha utenlandsk flagg og valgte Bahamas, sier Ulstein, som bedyrer at de ikke bevisst søkte seg vekk fra NOR.

– Vi kunne ikke registrere det som et passasjerskip heller, det er så mange spesialkrav som blir helt unødvendig for et flotell, sier han litt oppgitt til Teknisk Ukeblad.

<http://www.tu.no/industri/2013/06/03/matte-registreres-pa-bahamas-for-a-unnga-norske-krav>

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Implementering av human factor **Ikke så enkelt som mange tror**

Det menneskelige element blir viet stadig større oppmerksomhet innen sjøfart. Ikke bare er dette viktig, men essensielt om man skal få mennesker som yter maksimalt når situasjoner krever det i en komplisert hverdag.

Etter hvert som det menneskelige element blir en stadig større del av sjøfart blir måten det implementeres på et vesentlig moment. Nye måter å tenke trening på får mye oppmerksomhet og det blir lagt ned store resurser i å bygge det opp, men å bruke mye tid og penger på dette er ikke ensbetydende med at det skapes gode og funksjonelle treningskonsept.

I luftfart så har dette eksistert i flere tiår, men det er fortsatt områder som ikke er godt nok avklart i forhold til bruken av

det i trening. På grunn av at det ikke er gode standarder på human factor begrep finns det et utall forskjellige definisjoner ute blant industrien. Kunnskap om human factor alene er ikke tilstrekkelig for å skape trening av høy kvalitet. Dette er et flytende område som ikke lar seg overføre til en operativ kontekst med mindre man gjør en målrettet innsats på det.

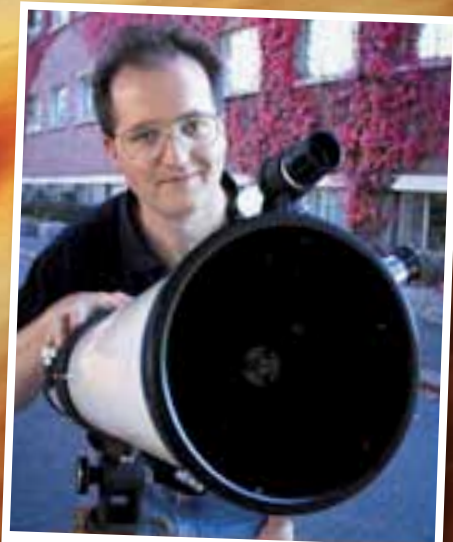
Temaer som situasjonsforståelse, beslutninger, samarbeid, kommunikasjon, lederskap osv. er sentrale i human factor, men spørsmålet er hvordan dette tolkes og hvordan det brukes i trening. Det er ikke uvanlig at det brukes såkalte "behavioral markers" og beskrivelse av holdninger. Dette er veldig komplisert og selv om det eksisterer mye dokumentasjon på området krever det inngående kunnskap av de som skal bruke det. Heller ikke her finns det etablerte og aksepterte standarder, noe som gjør det, i beste fall, vanskelig å bruke det som et evalueringsverktøy.

Det er viktig at human factor får en operativ kobling som gjør det anvendelig for de som skal bruke det og slik at treningsresultater kan tilbakeføres til operative miljø. Dersom dette ikke blir satt på agendaen tidlig når human factor implementeres vil det oppstå mange forskjellige typer definisjoner og begreper rundt omkring som vil skape forvirring og misforståelser om human factor.

Dette arbeidet må gjøres gjennom et tett samarbeid mellom treningsinstitusjoner, myndigheter, fagorganisasjoner og industrien. Når det skal lages en standard basert på abstrakte konsepter er det viktig at man skaper konsensus rundt begrepene og hvilke definisjoner som skal gjelde. Det vil danne en plattform som kan brukes for å etablere og utvikle trening.

Først når denne plattformen er på plass kan human factor bli et effektivt verktøy og skape resultater som kan tilbakeføres til industrien og heve kompetansen til sjøfolk.

SUPERSLURPER KLAR TIL Å INNTA MÅLTID



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Stoff virvler i spiral rundt et digert sort hull. Det meste av stoffet blir til slutt slukt, men litt spys ut i form av to gass-stråler, rett før det forsvinner inn i hullet. Illustrasjon: NASA/JPL-Caltech

Over hele verden ser astronomer frem til det som skal skje i sentrum av Melkeveien i midten av september. I sentrum av de aller fleste galaksene befinner det seg et gigantisk sort hull. Melkeveiens utgave veier 4 millioner ganger så mye som Solen, er 24 millioner kilometer i diameter og sluker alt som kommer for nær. I høst skal vi for første gang få overvære en slik hendelse.

Galakser er enorme ansamlinger med milliarder av stjerner. De superstore sorte hullene som befinner seg i midten av de fleste galaksene, er fra noen millioner til mange milliarder ganger så tunge som Solen. De varierer i diameter fra noen millioner kilometer og opp til størrelsen på Solsystemet. Men de voldsomme tyngdekraftene fra slike superhull påvirker omgivelsene mye lenger unna.

Sorte hull er områder i verdensrommet der tyngdekraftene er så ekstreme at ingenting kan slippe unna, ikke en gang lys. Objekter som kommer for nær hullet, blir revet i filler og slukt. På vei inn

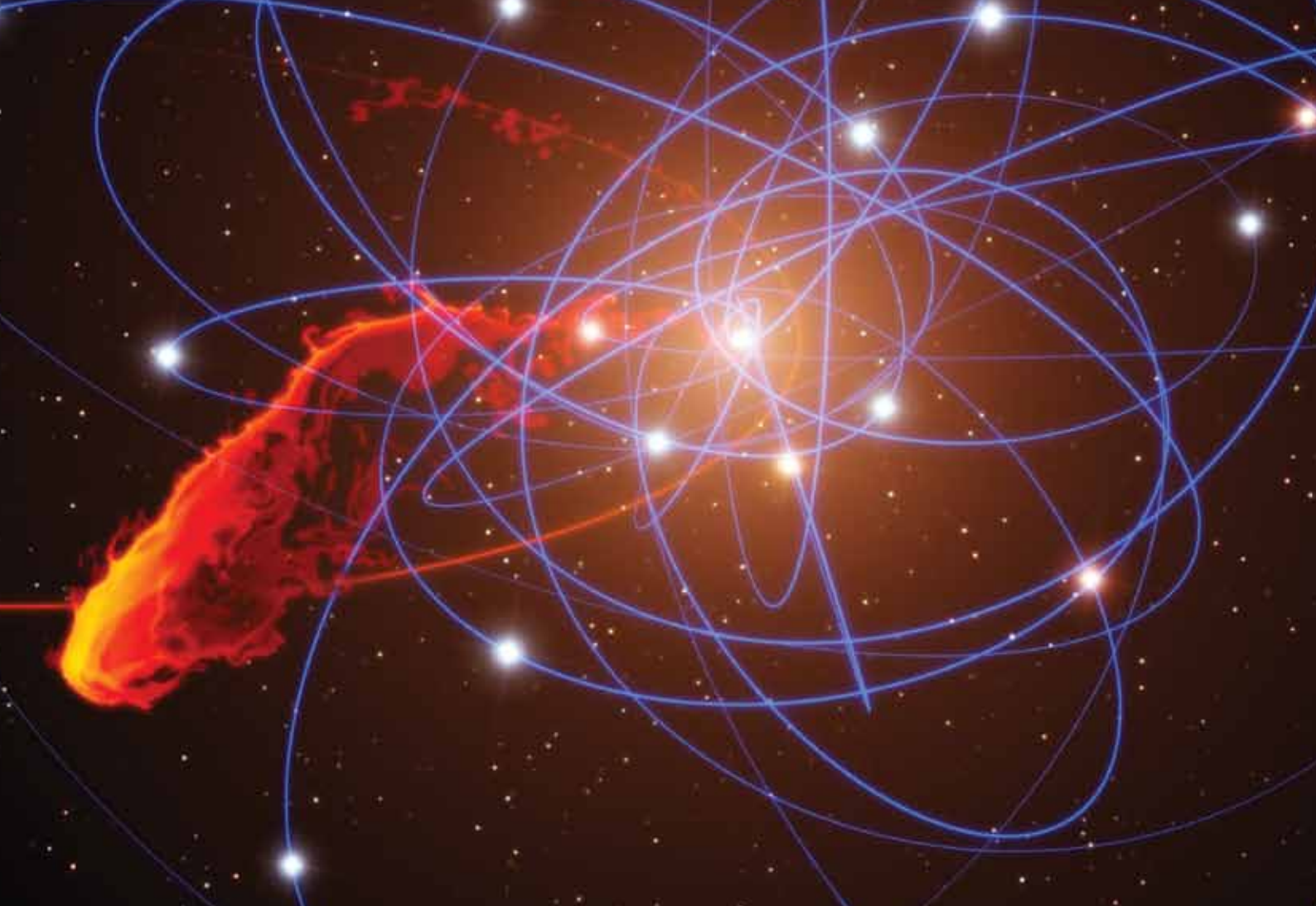
i det kosmiske sluket blir stoffet klemt hardere og hardere sammen og varmet intenst opp. Paradoksalt nok gjør dette at de nærmeste omgivelsene til sorte hull ofte kan lyse ekstremt kraftig, og de er derfor mulig å observere selv på mange milliarder lysårs avstand.

Men dersom det ikke finnes løst stoff i nærheten av et sort hull, vil superslurperen sulte og være vanskelig å observere selv på relativt kort avstand. Melkeveien er så gammel at det sorte hullet i sentrum for lengst har ryddet opp i omgivelsene sine og som regel må finne seg i å sulte.

DØDSSTUPET

Men i flere år har forskere fulgt en stor sky av støv og gass som stuper innover mot superhullet. Skyen er anslått å ha tre ganger større masse enn Jorden og i midten av september i år kommer objektet så nær hullet at stoff kan bli sugd inn. Observasjoner av tilsvarende hendelser mange milliarder lysår fra oss viser at slikt hendte ganske ofte i Universets barndom. Når vi ser flere milliarder lysår utover, ser like mange milliarder år tilbake i tid. Men i våre dager skjer slikt sjelden og vi har aldri tidligere hatt panoramautsikt til at et sort hull spiser. Fenomenet kan ikke observeres av folk flest, men vil bli fulgt nøye med en lang rekke store teleskoper både på Jorden og i bane. Vi kommer derfor ikke til å gå glipp av dramatikken.

Følg med for oppdateringer på <http://www.astroevents.no/sorthullspise.html>! Forskerne er svært spent på å se om teoriene stemmer og håper å kunne studere i detalj fenomener som ellers bare finner sted veldig langt unna oss.



I september vil gass-skyen bli revet i filler av det sorte hullet i sentrum av Melkeveien. Linjene viser hvordan stjerner i nærheten av hullet beveger seg, mens restene av gass-skyen er vist i rødt og gult og banen til skyen er vist med en rød linje. Illustrasjon: ESO/MPE/Marc Schartmann

OVERFLOD AV SORTE HULL

I tillegg til superhullet i midten av hver galakse, finnes det store mengder småhull spredt rundt mellom stjernene. Disse hullene er bare noen mil i diameter og stammer fra veldig store og tunge stjerner som har dødd. Helt nylig ble det oppdaget 26 slike hull i vår nabo Andromedagalaksen, men det kan finnes flere millioner sorte hull av denne typen i store galakser som Andromedagalaksen og Melkeveien.

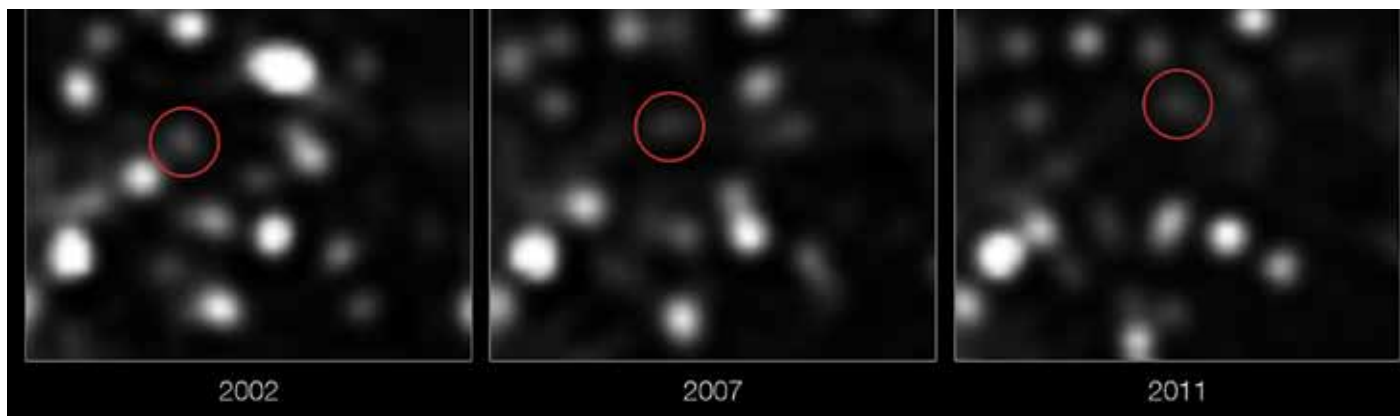
Ved dannelsen av slike hull utløses det ekstreme energimengder, men ellers gjør disse hullene som regel lite ut av seg.

HVA ER INNE I ET SORT HULL?

Sorte hull består stort sett av tomrom (men med ekstremt intens tyngdekraft). Inne i midten av hullet, som ligner litt på en sort ball, er det en liten prikk med alt stoffet og energien som er sugd inn opp gjennom tidene. I hvilken tilstand stoffet eller energien er, vet vi svært lite om, og

dette er også meget vanskelig å utlede fra fysiske teorier siden det ikke en gang er plass til atomære partikler der inne!

Se www.astroevents.no for oppdatering om kometen ISON som kan bli fantastisk sent i høst og andre astronomiske hendelser og oppdagelser.



Bildene er tatt de siste ti årene og viser en gass-sky (inne i rød sirkel) som faller mot det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien. Foto: ESO/MPE

Makt - Myter - Media

– det er mye verre enn du tror

Dette er navnet på en samfunnskritisk bok som kommer ut i begynnelsen av august. Boken er ført i pennen av en rekke kjente forfattere og innsiktsfulle personer, fra flere samfunnslag. Mitt lille bidrag kan man lese under.

Boken vil koste i bokhandelen ca. Kr. 350 FFFS medlemmer som bestiller direkte fra oss kan få den for Kr. 250

Mens Norsk Sjømannsforbund (NSF) levde sitt helt ørkesløse og uærlige liv, var de uvitende om at de derfor var årsaken til at andre startet et konkurrerende sjømannsforbund.

NSF har i alle år lullet seg inn i tanken på at alle er like dumme. Hva meg angår hadde de dessverre alt for rett.

Jeg hadde i alle år latt humla suse, og ikke sett hvor hen det bar i norsk samfunns og fagforeningspolitikk. Jeg hadde, som de fleste andre, hatt tiltro til systemet, politikerne og ikke minst fagforbundene. Jeg hadde vært så naiv at jeg trodde på ærligheten, helt til jeg ble vekket og innhentet av virkeligheten.

På begynnelsen av nittitallet, etter mange år i andre fartsområder, mønstret jeg ut på en standby båt i Nordsjøen. Nå ville jeg være nærmere familien enn det jeg hittil hadde vært. Stor var forundringen da jeg så hvilken båt jeg skulle om bord i, det var en liten og ombygget innenriks båt opprinnelig bygget for Kystkartverket. Denne minibåten med syv manns besetning om bord, hadde nå fått akterdekket innkleddt, og skulle ut i Nordsjøen

for å passe på sikkerheten rundt rigger og plattformer på sokkelen. Vi skulle også være førstehjelpere om en farlig situasjon skulle oppstå på plattformen/riggen, og folk måtte evakuere/hoppe i sjøen.

Alle om bord forsto at dette var en umulighet, med unntak av noen få kapteiner som i misforstått lojalitet med rederiet, ikke så det samme som oss. Vi, som førstehjelpere på havet, var ren staffasje, med andre ord en stor bløff. Vi var i virkeligheten ikke brukende til det vi var satt til. Ikke hadde vi mannskaper nok, og ikke hadde vi motorstyrken vi i følge kontrakten skulle ha. Symptomatisk for det hele var at skipets største rom var likrommet.

Det ble snakket mye om motorkapasiteten om bord. «Onde tunger» ville ha det til at farten ble målt i medvind og medstrøms i Karmsundet. Virkeligheten var den at båten hadde et krav til fart, den skulle kunne gjøre minst 12 knops fart. Dette var et krav vi ikke engang klarte å oppnå, selv ved havblikk, sola i ryggen og sterk hjemlengsel.

For å få gjort noe med dette problemet tok jeg kontakt med mitt eget forbund - jeg ble overført fra Jern og Metall til NSF i 1965, og trofast hadde betalt medlemskontingent til. Jeg var ganske trygg på at de ville ordne opp og ta tak i problemet. Gi beskjed til rederi og oljeselskap, å fortelle om hva vi om bord tenkte om oppgaven vi var satt til. Dette skjedde selvsagt ikke.

Det viste seg også at jeg, i følge dem, ikke hadde vært medlem hele tiden, jeg var blitt utmeldt, på grunn av skolegang og militærtjeneste, og jeg hadde ikke vedlikeholdt medlemskapet. Jeg hadde allikevel betalt gjennom trekk, foretatt at av rederiene jeg var ansatt i, men

var altså ikke medlem. Jeg var nå blitt redusert til en økonomisk melkeku, som måtte betale det det kostet, uten å få noe igjen. Jeg hadde ikke krav på å bli hørt selv om jeg betalte.

Jeg ordnet medlemskapet og tok kontakt med forbundet flere ganger uten at de gjorde noe som helst. Siste gang jeg forsøkte var på et hyreseminar vi hadde på Hotell Augustin i Bergen i '96. I panelet satt det to sentralstyremedlemmer Våge fra avdelingskontoret i Stavanger og Hagerupsen fra hovedkontoret i Oslo, samt Paulsen en stedlig representant for NSF, mannen jeg hadde snakket om problemet med så mange ganger før. Før møtet ble klubbet i gang tok jeg igjen opp problemet med falsumet av en beredskapstjeneste i Nordsjøen. Resultatet ble som ventet- nei, det jeg ikke hadde forventet, var at jeg nærmest ble latterliggjort foran alle de tilstedeværende ca. 50 delegatene, for å ta opp problemet.

I fortvilelse og sinne over at «seriøse» fagforbund ikke ville gjøre noe for sine egne medlemmer, det være seg på rigger eller skip, forundret meg. Hva var det som lå bak? Tidligere hadde jeg aldri hatt grunn til å tvile på deres oppriktighet og offervilje for sine medlemmer, men nå ble jeg usikker. Måten og arrogansen avslaget ble fremsatt på gjorde meg betenkt. Arbeidet de ikke for alles beste allikevel, var vi medlemmer bare redusert til å være en betalende og umyndig masse for ledelsen? Dette gjorde meg ikke bare sint, men rasende. Konklusjonen min var at vi ble holdt for narr.

Med en slik oppvåkning ble det til at jeg fant ut at dette måtte jeg dele med andre som også ble holdt for narr. Jeg tok pennen fatt og skrev et leserinnlegg i Bergens Tidende. Jeg skrev og endret utkastet et utall ganger. Skrivning var

ikke mitt foretrukne formidlingsmedium. Derfor måtte dette bli forståelig for dem, som leste hva jeg skrev. Det ble det også til slutt, ikke bare for den vanlige leser, men også av folk i NSF som leste innlegget. Reaksjonen kom ganske raskt. Noen dager etter at innlegget hadde vært i avisen, reiste jeg på jobb igjen. Skuta lå i Great Yarmouth i England og var klar for en ny fireukersperiode på feltet. Mens vi som lå på norsk side av sektorlinjen hadde en bemanning på syv mann, hadde engelskmennene på en tilsvarende båt, en bemanning på 11-12 manns besetning.

Stor var overraskelsen da jeg kom om bord og så at det lå et brev fra NSF på skrivebordet mitt. Overraskelsen ble fort omgjort til rasende forbannelse da jeg leste brevets innhold. NSF trodde virkelig at jeg var like lett kjøpt som en prostituert i Kanalstreeten i Amsterdam. De inviterte meg og min kone til et weekend opphold på hotellet til TV2 kokk Brimi i Gudbrandsdalen. Ingenting skulle avholdes i NSF's regi, jeg ble bare rett og slett tilbudt et week-

end opphold, betalt av intetanende NSF medlemmer.

Meningen med bestikkelsesforsøket av meg var nok å få meg til å stoppe med videre klaging på en uærlig beredskapstjeneste på den norske delen av sokkelen. Da jeg senere tok brevet opp i Borgarting Lagmannsrett i Oslo, i en sak, den gang som nå pensjonert leder Erik Bratvold frontet for NSF i 2008, ble ikke brevet benektet, men vi ble beskylt for å ha startet FFFS som en forretningsidé, klekket ut av Harald Prytz og meg. Dette er en beskyldning som faller på sin egen urimelighet, vi har begge, og spesielt undertegnende, arbeidet gratis i årevis for forbundet.

Når det gjelder forretningsidé var det ikke vanskelig å høre forskjellen på det han beskylte oss for, og det faktum som Bratvold selv måtte fortelle retten, at NSF året før hadde tatt inn ca. 38 millioner kroner på det rettssaken dreide seg om, nemlig tvangstrukket kontingent av folk som ikke var medlemmer i NSF. Tvangstrekk ble selvsagt i NSF's tolk-

ning til Tariffavgift, selv om det krone for krone var det samme beløpet som NSF's kontingent, en kontingent som også inneholder innboforsikring for NSF medlemmer med adresse i Norge. At de måtte ha bostedsadresse i Norge, var det ingen som viste. Utlendingene som betaler mesteparten av NSF's inntekter, tror fremdeles, den dag i dag at de har innboforsikring.

(Fra saken FFFS hadde anlagt mot NSF 19.04.07 (Tvangstrekkssaken), avsa Høyesterett 24. november 2008 dom, hvor man kan lese i premiss 56, hva de mener om NSF's ærlighet.

(56) Den tariffavgift som de ankende parter blir avkrevd, tilsvarende medlemskontingenten i Norsk Sjømannsforbund. Avgiften blir ikke holdt atskilt fra forbundets øvrige inntekter, og det er ikke mulig å etterprøve hvorvidt avgiften bare blir brukt til å kontrollere at arbeidstakere som ikke er organisert i Norsk Sjømannsforbund, får tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og frem-



Illfoto: Even Bjørheim

står som konstruert i ettertid. Det er fagforeningen som må sørge for å legge opp regnskapene slik at det er mulig å foreta den nødvendige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter er blitt avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget til å motta denne.)

Tilbake til brevet, i sinne ble det kastet ut ventilen (koøyet), selv var jeg på vei opp lederen til brua før brevet nådde vannet. Jeg måtte snakke med kapteinen om tillatelse til å holde et møte med mannskapet hurtigst mulig. Etter forklaring om bakgrunnen for spørsmålet fikk jeg tillatelse, under forutsetning av at jeg gjorde mitt ytterste for å stifte et forbund med ærlige hensikter. Samme kveld, etter avgang, ble møtet avholdt og kapteinen tok styrmannens vakt på brua slik at han kunne være tilstede.

Møtet ble avholdt og avslutte med 100 % enighet om at jeg skulle forsøke å få et nytt forbund stablet på beina innen rime- lig tid. Heldigvis ble ikke tidsaspektet nærmere bestemt. Hadde jeg visst hva jeg begav meg inn på hadde jeg sikker gjort som andre ville ha gjort, kuttet ut der og da. Heldigvis viste jeg ikke rek- kevidden av det jeg hadde satt i gang. Jeg kontaktet Harald Prytz, som på den tiden seilte overstyrmann, på en annen av rederiets båter. «Merkelig» nok hadde han hatt en tilsvarende disputt med sitt

forbund, som jeg hadde hatt med mitt. Vi avtalte å møtes etter at våre respek- tive turer var omme, og slik ble det. Vi møttes hjemme hos meg og diskuterte til langt på natt. Da vi summerte opp neste morgen hadde vi kommet frem til hvordan dette måtte gjøres.

Jeg hadde nettopp gått til innkjøp av min første PC, og nå fikk den kjørt seg. Vi skrev utallige forslag før vi endelig bestemte oss for en tekst til en pamflett vi hadde bestemt oss for å sende ut til noen utvalgte supply skip. Ca. 150 skip i tallet.

Responsen lot ikke vente lenge på seg, omtrent 450 sjøfolk var enige med oss i at det ikke burde være mer enn et sjø- mannsforbund- et forbund fra kaptein til lærling. Slik fordelingen var på den tiden hadde vi et forbund for navigatører og et for maskinister samt det største forbun- det NSF for resten av besetningen, inklu- dert telegrafister, stuerter og elektrikere. Loddet var kastet og vi var i gang.

Som et resultat av at vi startet forbundet har vi til nå hatt mellom 35 og 40 opp- tredener i landets rettssaler. Sakene vi fører er som regel av prinsipiell karakter, derfor forfølger vi saken til de har fått en avsluttende dom. Til nå har vi ført tre sa- ker frem til Høyesterett. To har vi vunnet (inklusive saken mot NSF), den tredje er til behandling av Den Europeiske Sosial- pakt i Strasbourg.

Tjuende oktober i 2000 hadde vi stiftel-

sesmøte i leide lokaler i Hotell Augustin, tilstede var inviterte sjøfolk, samt for dokumentasjonens skyld, advokat Fred- rik Verling og kasserer i Handelsbanken Otto Gundersen. Vedtektene, som Harald Prytz og undertegnende hadde utarbeidet ble gjennomgått og de punktene som trengte endring ble endret, og nye ble lagt til. Vedtektene ble til slutt godkjente og foreningen ble stiftet under navnet Seilende Oljearbeideres Forbund- SOF, med hovedkontor i Bergen. Selv ble jeg valgt inn som foreningens formann og Harald Prytz som viseformann, posisjo- ner vi fremdeles innehar. Forbundet ble umiddelbart registrert i Brønnøysund registrene.

Året etter lanserte vi medlemsbladet vårt Dråpen, som har fått navn etter det brevet som fikk meg til å våkne, med andre ord dråpen som fikk begeret til å flyte over.

Forbundet ble på Landsmøtet i 2004 oppmuntret til å arbeide for alle farts- områder, ikke bare offshore. Dette ble enstemmig vedtatt, og det nye navnet ble også enstemmig vedtatt

-Fellesforbundet For Sjøfolk- FFFS.

Leif R. Vervik
Formann FFFS



*FFFS ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer*



SETTEKASSE

I pinsen va me på hyttå, for fystsste gang i år. Alltid spennandes om alt e i orden, og det e det jo aldrig. Frostå hadde sprengd stoppekranen. Ein friske liden vannfontene, men heldigvis ikkje inne i hyttå, og heldigvis fekk me tag i røyrleggar ganske kjapt. Innvendigt va alt ok, bortsett fra at settekas- sen hadde dottet ner.

Vett du ka ein settekasse e? Ein kasse så typografar og settare brukte før, i aviser og trykkerier. Ein trekasse med masse smårom, kor der va blybokstavar og tegn. Lause bok- stavar som settaren satt samene te ord og linjer.

For 40-50 år siden gjorde teknikken settekas- sane øveflødige, og billass med kassar blei kjøpte på fyllingå. Heilt te ein gluping kom på at dette kunne der ver pengar i. Hvis du henge settekassen på veggen så får du mas- sevis av smårom du kan fylla med alskens småting, og vips så har du ein festlige deko- rasjon, et slags bilde, et samensurium med minner, ein egenproduserte collage.

Det blei ein egen industri, og eg hang meg på (eg har aldrig vært vanskelige å lura). Butikkane flomde øve av "settekasseting"; foglar og dyr, små hus, terningar med festlige tekst (rydde, sove, elske, etc.), model- lar av antikvitetar (ei 3 cm høge kaffikvern, i metall, ein 4 cm høge sveivegrammofon). Folk betalte 200 kroner for ein settakasse, og så betalte de 4000 kroner for smånips så de må tørka støv av resten av livet.

Me hadde settekassen på veggen i stuå, hjem- ma, før me fant ud at han e mindre gru- somme på hyttå. Han har hengt på hyttå i 20 år, og nå datt han ner. Eg måtte få kassen på veggen igjen, og eg måtte kryba rundt og finna adle tingå, og få de på plass igjen. Nokså mange ting.

Settekassen har 125 små rom, og der e någe i adle rommå. Halvdelen av tingå har me kjøpt i butikk, men det e de andre tingå så e kjek- kast. Ting fra familien. Ting me har hatt og brukt. Minner. De emaljerte mansjettnap- pane te morfar, med et nydeligt bilde av ein elg. Medaljen morfar fekk i Chicago i 1925, då han i opptoget va hovedpersonen sjøl, Leiv Eriksson.

Den litle navnalappen Jens fekk rundt armen på fødeavdelingen, 24. april 1989. verdens minste kortstokk, og verdens minste bibel (bare NT, men ligavel). Ein 100 år gam- male vinkork, så e udhulte, og inneholde tri små terningar. Et lide reagensrøyr, med fem nydder, så har vært "Mexican Jumping Beans", så eg leste om i Donald, men som eg trodde bare va någe tull, te eg fekk tag i de i London. Inní kver av disse bønnene va der ei larva, og hvis du la bønnå i håndå så beg- ynte hu å hoppa pga varmen. Ei lidå nydd så hopte 2-3 cm opp i luftå. Steintøft, heilt te eg la bønnene oppå den elektriske ovnen. Då hopte de voldsomt, men bare 3-4 ganger. Eg tror det hette "sprettbønner" på norsk.

Settekassen har plutselig blitt jysla kjekke igjen...

Det blir påstått at piratvirk-somheten er avtagende

Det er en påstand vi ikke uten videre kan godta, enkelte norske redere sier at problemet er nesten løst.

Som man kan lese i teksten under, blir høyrisikoområdet vurdert til å strekke seg fra Suez og Hormuzstredet i nord, til Mosambik kanalen i sør. Vi ser også at pirataktiviteten ikke blir omtalt som avtakende.

Asian Shipowners' Forum focuses on piracy and environmental stresses

MAY 21, 2013

The 22nd Annual Meeting of the Asian Shipowners' Forum (ASF) was held in Mumbai today, hosted by the Indian National Shipowners' Association (INSA), where Asia's increasing role in international shipping took centre stage.

Atul Agarwal, Chairman of the 22nd ASF, welcomed the delegates of member associations and said: "Asia's growing stake in the international shipping will continue to be underpinned by Asia's role in driving world trade."

At the meeting, shipowners addressed major issues, including safety, security and the environment, currently facing the shipping industry.

Piracy

The Forum discussed recent reports and while noting that piratical activities off East Africa would appear to have abated, urged shipowners to remain vigilant and continue to apply BMP4 (Piracy – Best Management Practices Version 4 (<http://turl.no/okc>)) when transiting the area. In addition, the Forum urged governments and all stakeholders to continue exercising strong political will to resolve the problem.

Noting that there are still about 62 seafarers held in captivity by the Somali pirates on ships and ashore, Fu Xiangyang, Chairman of the Seafarers Committee, expressed the urgent need for the international community to take decisive action to seek their release.

The Forum is deeply concerned with the increasing number of pirate attacks in the Gulf of Guinea over the last two years. Patrick Phoon, Chairman of the Safe Navigation and Environment Committee, strongly emphasized: "The littoral States, the International Maritime Organisation (IMO) and the United Nations (UN) must act on this problem and deal with it quickly whilst it is still developing."
<http://turl.no/okb>

The High Risk Area defines itself by where pirate activity and/or attacks have taken place. For the purpose of BMP the High Risk Area is an area bounded by Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E. (Note - the UKMTO Voluntary Reporting Area is slightly larger as it includes the Arabian Gulf). Attacks have taken place at most extremities of the High Risk Area. Attacks to the South have extended into the Mozambique Channel. A high state of readiness and vigilance should be maintained even to the South of the Southerly limit of the High Risk Area.

<http://www.gard.no/webdocs/BMP4.pdf>

29-30 mai hadde vi en rettssak i Hauge-sund på vegne av et av våre medlemmer, som hadde valgt og ikke reise om bord på jobb i skipet rederiet hadde tildelt. Det skulle nemlig til et av de områdene piratene herjer. Vi tapte i tingretten, men vi anker videre til Lagmannsretten. Det kan se ut, for oss, som om dommeren ikke har lagt vekt på fakta, men har lyttet mer til motpartens advokats snakk om økonomi, og lagt mindre vekt på et

hullete lovverk. Dette er en prinsipp-sak. Våre medlemmer er ikke forbruksvarer.

I følge norsk lov hadde han full rett til å vegre seg fra å reise, dette nektet ikke rederiet ham, men det de gjorde og som vi bestrider, var å sette vedkommende på ulønnet permisjon. Den måten rederiet handlet på førte til at han verken fikk hyre eller støtte fra NAV- systemet.

En av grunnene til at rederiet valgte å ta saken til retten var at DNMF blant andre, har solgt sjøfolkene i denne sammenheng. I Prosesskrivet fra motparten til saken i Hagesund står det blant annet: Videre er det provosert opplyst hvorvidt de andre som avsto fra å seile med... ble omplassert til nye turer. Totalt fem personer, inkludert... , vegret seg fra å seile i det aktuelle området skipet skulle operere. Deretter blir det nevnt fem navn, og rederiet fortsetter:

Det kan videre opplyses at de to sistnevnte kontaktet sitt fagforbund, Det norske maskinistforbund, for bistand i saken. Maskinistforbundet, som er part i protokollen det er vist til i stevningen (bilag 4), har vært involvert i sakene og har akseptert at rederiets håndtering («ulønnet permisjon») er i tråd med partenes forståelse av protokollene. Som man ser godtar DNMF at man blir satt på ulønnet permisjon. Dette er så prinsipielt at FFFS kommer til å følge opp denne saken til den får en rettferdig løsning. Loven sier at det er lov å vegre seg fra å reise inn i piratutsatte områder.

FFFS er av den oppfatning at så lenge det er lov å vegre seg fra å reise, kan det heller ikke føre til økonomiske konsekvenser å gjøre nettopp det.

Se protokollen på neste side, legg spesielt merke til at forbundene har gitt all makt til UD og NR. Selv har de ingen ting å si..

info@fffs.no – www.fffs.no

PROTOKOLL

Den 27. august 2007 ble det avholdt forhandlingsmøte i Oslo vedrørende tjeneste på skip i utsatte områder.

Til stede på møtet:

Norges Rederiforbund	Jørgen Vatne og Pål Tangen
Norsk Sjøoffisersforbund	Bernhard Lie-Nielsen og Rune Røine
Det norske maskinistforbund	Tor Jansen, Odd Rune Malterud og Bjørn Richard Gutterud
Norsk Sjømannsforbund	Geir Hagerupsen

Partene ble enige om følgende:

Tjeneste i utsatte områder

Ved tjeneste i områder hvor faren for terror, opprør, kidnapping, sjørøveri etc. er særlig stor skal arbeidsgiver sørge for at de til enhver tid følger de pålegg, råd og retningslinjer som blir gitt av myndigheter, UD, og NR sin beredskapsgruppe.

Arbeidsgiver skal utvise imøtekommenhet ovenfor arbeidstaker som vegrer seg for å tjenestegjøre i det aktuelle området.

Arbeidstaker som ikke ønsker å tjenestegjøre i slike områder skal om mulig tilbys annen tjeneste i rederiet iht. gjeldende regler.

Arbeidstaker som tjenestegjør i slike områder skal ha nødvendig informasjon om de faktiske forhold før utreise og fortløpende under tjenesten. Arbeidstaker skal til enhver tid ha gyldige vaksiner og utstyres med et "safety card" hvor minst navn, ansettelsesforhold, forsikringsforhold, beredskaps telefonnr. blodtype, evt. allergi eller annen sykdom er beskrevet.

Til og frareise til slike områder skal foregå på sikreste og raskeste måte og ivareta behovet for nødvendig hvile iht. forskriftene.

Partene lokalt skal avtale eventuelt ekstra kompensasjon for tjenestegjøring i slike områder.

Oslo, 27. august 2007

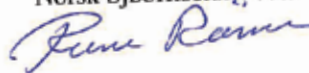
Norsk Sjømannsforbund



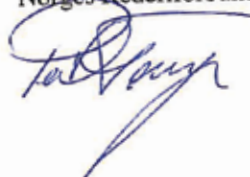
Det norske maskinistforbund



Norsk Sjøoffisersforbund



Norges Rederiforbund



Side 1 av 1

Færøyene benekter at flagget deres har blitt et bekvemmelighetsflagg

Artikkelen under bekrefter ikke akkurat at de har rett

Det norske rederiet Storesletten fra Kopervik skylder ni filipinske mannskaper 435.000 kroner i lønn. Mannskapet nekter å jobbe før de får utbetalt pengene. I dag klarte rederiet å skaffe til veie drøye 300.000 kroner. - Ikke nok, sier det filipinske mannskapet. Dermed er situasjonen i Larvik fastlåst.

<http://www.op.no/nyheter/article6596123.ece>

I forlangende fra mannskapene om bord kan man se hva rederiet skylder, og hvem mannskapene er. De er i allefall ikke færingar. Færøyene har blitt en fristat for utbytting av fattige mennesker. Når man ser på hyrene under, er de sikkert i samsvar med ITF sine krav, men når man vet bakgrunnen for de lave lønningene, er det en del arbeidsgivere som burde skamme seg.

Selv bor de i verdens beste land (i følge FN) og klager over skattene, at skatetrykket vokser med inntekten, vil de ikke gå med på. derfor flagger de ut pengemaskinene sine slik at inntektene skal bli enda større, siden skriker de etter at flere norske offiserer må utdannes. At deres skatt kunne ha bidratt positivt til

at skoler og undervisning kunne holde frem, vil de ikke forstå. De mener at alle skal stå på tå hev bare for dem.

Det som er litt merkelig er at norske myndigheter tillater slik skatteflukt. De tillater, ja endog oppfordrer, redere til å bli værende i Norge selv om de ikke har et eneste skip registret her. Rederen er Norsk og operer fra Norge, men skipene hans er utenlandske. Nå har staten lagt alt til rette for at redere skal kunne leve veldig romslig økonomisk, og i tillegg slipper skipene hans unna moms når de bunkrer brennstoff. Forstå det den som vil. Vanlige lønsmottakere blir flådd av de samme politikerne.

I tillegg til at de får momsfri bunkers, kan de også gå opp og ned langs kysten og laste og losse så mye frakt de ønsker. Disse rederne blir, av den norske stat, begunstiget med billig drivstoff og lave mannskapsutgifter. De rederne som ønsker, og som er stolte av det norske flagget, må finne seg i en helt skjev konkurranse situasjon. De må ikke bare sloss mot andre og grådige redere, men de må også sloss mot den staten de lovlig betaler skatt til.

Det er her Færøyene kommer inn, de har ikke forstått at de blir utnyttet, har de det, er det enda verre. Da spiller de på lag med mennesker som ikke har sosiale skrupler. Færøyene har blitt en fristat for grådige utbyttere fra andre land. Utbyttere som misbruker det Færøyske flagget.

Fra Wikipedia, den frie encyklopedi
Bekvemmelighetsflagg er et flagg tilhørende et land som benyttes på skip med eier/eiere fra et annet land. Skipseieren kan på den måten unngå høye skatter i hjemlandet og også gjøre skipsregistreringen enklere. Landet som stiller flagget til disposisjon tar betalt for tjenesten, og i noen mindre land er denne betalingen en betydelig inntektskilde. Den internasjonale Transport Workers' Federation (ITF) holder en liste over land som stiller sine flagg til disposisjon på denne måten. Per i dag er det 32 land på denne listen. (listen ble oppjustert sist i 2003)

Bruken av bekvemmelighetsflagg er upopulært i mange land, og det er to hovedgrunner til dette. Praksisen fører til at land med strengere krav mister inntekter, samt at sikkerheten og arbeidsforholdene ombord kan bli dårligere.

Internasjonale konvensjoner sier at nasjonaliteten på et skips flagg avgjør under hvilken domstol eventuelle lovbrudd skal behandles (når lovbruddet har funnet sted i internasjonalt farvann). Utflagging brukes også i en videre betydning om å flytte bedriftsvirksomhet (spesielt produksjon) fra høykostland (f.eks. land i Europa/ Nord-Amerika) til lavkostland (f.eks. Kina).

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

TO: THE OWNER MR. TORBJORN,

THIS IS TO INFORM YOU REGARDING OUR SALARY THAT IS NOT BIENG PAID FOR 3 MONTHS AND BECOMING 4 FOR THIS END OF THE MONTH.WE REGRET TO TELL YOU THAT OUR FAMILY NEEDED THEIR ALLOTMENT TO SUPPORT THEIR BASIC NEEDS AND WE DISPERATELY TO ASK YOU TO PLEASE PAY OUR SALARY.

WE UNDERSTAND THAT YOU ARE FACING DIFFICULTIES AND CRISIS IN THE PAST FEW MONTH UNTIL NOW BUT WE HAVE FAMILIES TO FEED AND NEEDED OUR SUPPORT TO SURVIVE AND BILLS PAYMENTS TO BE PAYED JUST AS YOU.

WE ARE VERY TIRED OF EMPTY PROMISES THAT ARE NOT BIENG MADE AND WE WOULD LIKE TO BE PAID. SO BECAUSE OF THESE REASON WE ARE ON STRIKE BECAUSE OF BREACH OF CONTRACT AND WE WOULD LIKE TO BE SENT HOME.

WE ARE HOPING FOR YOURE IMMEDIATE RESPONSE AND ACTION TO OUR PETITION.

THANK YOU AND GOD BLESSED...

SIGNED BY THE CREW MV HELENE;

	monthly salary	total amount.
C/MATE: <i>[Signature]</i>	\$ 5,000 x 3=	\$15,000
2/MATE: <i>[Signature]</i>	\$ 3,000 x 3=	\$9,000
2/ENGR: <i>[Signature]</i>	\$ 4,000 x 3=	\$12,000
C/COOK: <i>[Signature]</i>	\$ 1,942 x 3=	\$5,826
BUSON: <i>[Signature]</i>	\$ 1,942 x 3=	\$5,856
AB: <i>[Signature]</i>	\$ 1,752 x3=	\$5,256
FITTER: <i>[Signature]</i>	\$ 1,942 x3=	\$5,826
OS: <i>[Signature]</i>	\$ 1,335 x3=	\$4,005
OS: <i>[Signature]</i>	\$ 1,335 x3=	\$4,005

Total amount =\$ 66,774.00



Syttende mai tale

INNLEDNING

Denne talen som jeg holdt i Halden mener jeg like godt kunne vært holdt til det hele norske folk og spesielt til de nåværende sjøfolk, som aldri har og heldigvis ikke har vært utsatt for en slik krig som var fra 1938 til 1945 på havet. (Havet var ikke fritt for miner før på slutten av 1949) Dette er historie og jeg vil at alle seilende sjøfolk skal vite eller bør vite hva de norske sjøfolkene opplevet under krig og hva de opplevet av staten og deres saksbehandlere i mange år etter krigen. Opplysninger om urettferdige og skammelige historier om enker og deres barn etter sjøfolk som falt under angrep i konvoier og andre krigshandlinger. Sjøfolkene ble urettferdig behandlet, det er nok å nevne ordet Nortraship. (Denne talen ble holdt etter oppfordring fra Fredrikshald Sømandsforening. red. anm.)
Halden, mai 2013.

Kjære Haldensere og tilhørere.

GRATULERER MED DAGEN

Det er ikke en selvfølge at vi står her i dag, pyntet og med vaiende flagg rundt oss. I dag skal vi feire frihetsdagen med glede. Vi skal også minnes de norske sjømenn og redere som hjalp til at vi i dag kan feire denne dagen i et fritt land, og med glede.

For nøyaktig 73 år siden sto flaggstengene nakne i det meste av landet, mens de ennå kjempet for friheten i nord. Kongen med det meste av regjeringen og delvis Stortinget var på flukt. På flukt fra bombefly og båter og tusenvis av soldater som skulle «befri» Norge. Kongen var det første målet, men han sammen med sine hadde klart å rømme, og nå forlangte tyskerne et møte med Kong Haakon for å overta styringen av landet. En tysk sen-demann, Brauer, høyere offiser, hadde fått oppdraget med forhandlingen. Det var ikke tid til noen folkeavstemning og en amputert regjering var det som Kongen kunne konferere med. Men han valgte å stå alene og svaret var «NEI». Men han svarte for seg selv og ba folket gjøre det samme. Det første svaret kom fra «havet» av Nordahl Grieg.

**«Første svaret kom fra havet
tretti tusen norske sjøfolk
en for alle valgte strid
valgte hjemløshet og lengsel
valgte flammedød og kolbrand
valgte drift på spinkle flåter
tusen ville mil fra hjelpen
EVIG HEDER SKAL DE HA»**



Leserbrev



Det er en ære for meg å stå her på vegne av Fredrikshald Sømandsforening i Halden for å holde en minnetale over krigsseilerne, de falne og dem som overlevde. Det er en stor ære for meg som kommer fra en av landets største sjøfartsbyer, og som selv har fått oppleve tysk invasjon, bombeangrep, fly- alarmer og eksplosjonsulykker med mange sårede og døde.

I kameratflokken mistet noen en far eller slektning og noen ble tatt til fange og sendt til Tyskland. Sterke inntrykk for meg som var 6 år 9. april 1940 og bodde i nærheten av havnen hvor vi som tjuagutter lekte og så oss om kring til 8.mai1945, 11 år gammel. Jeg husker godt krigsårene som var mine barneår på Nygårds Skole, i Bergen sentrum.

For meg var det naturlig å dra til sjøs som 15 åring i 1950 og allerede da møtte jeg endel som hadde seilt under krigen. Noen hadde det tungt med fæle minner fra denne tiden, med søvnløshet og dårlige nerver. Elektrikere, matroser, byssefolk og motormenn. Maskinister, styrmenn og kapteiner har jeg selv seilt med som ung sjømann.

En av de siste krigsseilerne jeg seilte sammen med var en avholdt og kjent sjøkaptein fra Fredrikstad. Selv torpedert i Atlanteren syd for England og kom i livbåt til Portugal etter noen dager i høstvær og regn. Portugal var nøytral og tok vare på norske sjøfolk. Senere ble denne kapteinen utnevnt til amerikansk supervisor med US offiser grad for å laste tanks. Han hadde erfaring med å laste lokomotiver i Christen Smiths rederi, som styrmann.

Dette var i England klargjøring for invasjonen i Italia, Sicilia. Jeg seilte flere år under han som overstyrmann og overtok som vikarkaptein fordi han ble sykeavmønstret. Den beste kapteinen jeg har seilt med.

I min vennekrets har en Bergensdame opplevet noe som jeg aldri har hørt om før. I 1939 husker hun bare faren som et svakt minne. Han var kokk og stuert. Dokumentene viser, at han ble torpedert tre ganger under siste verdenskrig, og ble reddet. I 1917 under 1. verdenskrig ble han også torpedert. P.g.a at denne stuerten var på den sydlige halvkule i freds- dagene i Norge i fullt arbeid ombord fikk ikke denne Bergensdamen som var en ung pike se sin far før sommeren 1946.

Mange sjøfolk fikk ikke feire freden slik som mange andre av oss gjorde. Flåten måtte seile, transporten på havet måtte fortsette og mange ganger med utslitte mannskaper, som lengtet hjem til fred, og sine familier.

Takket være den norske handelsflåten som da var en av verdens største handelsflåter med mere enn 25000 sjømenn som fraktet krigsmateriell, proviant og forsyninger og ikke minst olje og bensin til Stor Britannia, og på denne måten hindret Hitler og det Tyske samfunn å bli en stormakt med verdensherredømme. Winston Churchill skal etter krigen ha sagt at de norske sjøfolkene i handelsflåten var verdt mer enn en million soldater.

Av Roald Rørnes. (Pensjonert sjøkaptein 79 år)



Hej

Takk for at jeg får være en del av Fellesforbundet. - Det er akkurat det det føles som...å være en del av det.

Er nå inne i mitt tredje år som vikar innen offshore. Har og måtte lære opp Filippinere og har ikke hatt mye jobb i det siste halvåret. Har papirer som matros, men det virker helt umulig for en dame å få en matrosjobb.

Jeg har et stort ønske om at det var innboforsikring med alle de fordeler det medfører skulle inngå i fagforeningsskontingenten, da tror jeg at mange ville konvertere fra NSF til fellesforbundet. Jeg vet at flere kun er lojale til NSF på grunn av forsikringen. Mange mennesker, med meg innregnet, har dårlige erfaringer med at en ikke får den hjelp man har rett på, til tross for at du er medlem der. Jeg tror til og med at rederne selv sitter i styret i Norsk sjømannsforbund.

Så jeg vet at dere vil få over mange medlemmer om dere kunne konkurrere med en god innboforsikring. Fortsett med deres gode arbeid og fortsett også å gi oss informasjon om deres arbeid og prosjekter, som i det siste nyhetsskrivet.

Takk hilsen et medlem med håp om att rettvisa kommer til at vinne, til et forbund som vokser seg sterk og til slutt vil bli det største.

Makten ligger i antall medlemmer. Jeg er glad att dokker finns.

Jeg har jobbet i Norge siden 1996 men jeg har ikke visst att det fans noe alternativ til norsk sjømannsforbund.

Charlotte Palm

Hei Charlotte.

Mange takk for hyggelig mail.

Ditt forslag har vært en gjenganger i Fellesforbundet For Sjøfolk i lang tid. Grunnen til at vi ikke har noen innboforsikring innlagt i kontingenten er rett og slett at kontingenten ville gått opp ganske betraktelig, samtidig ønsker vi heller ikke å blande oss opp i din private økonomi. Men siden du nevner NSF, må vi si at om du også sammenligner hvor mye NSF skal ha i månedlig kontingent med det du betaler til oss, ser du at det er ganske stor forskjell.

I NSF betaler man 1,4 % av hyren før skatt, tillegg og overtid, det betyr at som medlem i FFFS sparer du veldig mange hundrelapper. Nok til å kjøpe deg en gullkantet innboforsikring. I dag kan du regne med at en gjennomsnittlig innboforsikring koster rundt 1500 kroner + - i året, du har med andre ord nesten to fullverdige innboforsikringer i mindre innbetalt kontingent i året, samt garantert hjelp om du trenger det, som medlem hos oss.



Leserbrev



Cruiselivet

Jeg seilte en periode i noen cruiserederier, fra 1997 til 2007.

Jeg vil med dette brevet prøve å få folk til å forstå hvordan mange av de som jobber ombord på disse skipene egentlig har det. Mange reiser ut med gjeld til rederiet eller agenten som ansetter dem, en stor del må gå igjennom kurs som ikke er relevante, men som rederiet/agenten forlanger de skal ha. Noen må også kjøpe billetten til skipet, fra agenten selv om man kan finne billigere billetter selv! (dette er noe jeg har sett selv, da jeg hjalp en venn med å få jobb)

Mange kommer derfor ombord med gjeld, en elendig måte å starte karrieren på. De får de verste jobbene til å begynne med, de som er dårligst betalt.

For eksempel, en dyktig bartender på land, ble aldri satt i en bra bar ombord. De ble som regel trykket ned, slik at de ble ganske desperate etter å tjene mer penger. Noen tok da også ekstra jobb, på toppen av et 12+ timers skift!!! Fra de tidligste årene jeg hadde i cruisefarten, vet jeg at flere jeg snakket med kun hadde 50-100 USD pr mnd. fra rederiet- tips skulle være resten av lønningen. Dette har nok blitt "litt" bedre de siste årene. Lugarforholdene på eldre båter var nok ikke så mye å skryte av heller, med opp til 4 personer på hver lugar, var det nok så som så med privatliv. Og hvis du da tenker deg 6 måneder eller mer ombord, så er det nok ikke så glamorløst som det høres ut for.

Mange fikk skader eller problemer med ryggen, spesielt de som arbeidet i dining room. Det ble mange tunge løft og lange dager for dem. Det var heller ikke helt enkelt å få noen erstatning hvis du ble skadet. Mange ble nok bare sent hjem med en neve dollar. Jeg kan fortelle om ett tilfelle, om en som ble skadet av kjemikalier, på ett skip jeg var på. Han fikk store skader av dette. To år etter jeg slutta i dette rederiet, ble jeg oppringt av en advokat som ville ha mitt vitnemål til fordel for rederiet, jeg bare la på røret!!

Det var mye «mafia virksomhet» ombord, flere som jobba i «dining room» fortalte meg at hvis ikke servitørene betalte sin sonesjef, så ble de skviset ut, eller satt til å jobbe på en plass der de nesten ikke tjente penger. For jentene sin del, tror jeg nok det var et stort sexpress i tillegg.

Som jente, som jobbet sammen med dem, skulle de helst ikke ha noen kjæreste ved siden av heller. Jeg vet om ett spesifikt tilfelle der Dining room manager og Hotellsjefen ville ha en jente sparket fordi hun var sammen med en Norsk offiser! I dette tilfellet ble det stoppet, fordi det ble litt for mye oppmerksomhet rundt det hele, og en del folk begynte å bry seg. Jeg tror nok at de var redde for at hun skulle fortelle noe av det som foregikk!

Arbeidstiden til de som er lavest på rangstigen er nok litt mer enn hva som er tillatt, spesielt på en dag der det skiftes pasasjerer. 12- 16 timer var nok detsverre ikke unormalt. Men du måtte ikke komme med en hviletidsliste som tilsa att du hadde hatt mere enn 12 timers dag, den ville aldri bli godkjent.

Rederiene gjorde mye for å få inn pengene igjen etter lønningsdagen. De fikk lønna utbetalt, og på tilbaketuren står Gift Shop og selger billig alkohol!!

De tjente rått på mannskapets forbruk ombord.
Etter min mening bør nok denne bransjen skjerpe seg, de tjener godt nok til å gi de ansatte bedre vilkår!

MVH
Tidligere offiser i Cruisefarten

Leserbrev

Hei FFFS

Sender noen bilder tatt fra Oceanic Vega som dere kan ha i medlemsbladet hvis dere vil.

Oceanic Vega ligger i Amerikansk sektor i Mexico golfen, et stykke ut fra Galveston og tilhører Eidesvik rederi. Vi skyter seismikk sammen med Oceanic Sirius som er søsterskipet, og mellom oss har vi tre gunbåter: Venturer, Fairfield Challenger og Neptun Naiad. Bergen Survivor er en gunbåt som er standby og så har vi div supplybåter som går ut og inn etter bunkers, proviant og utstyr.

Et kreativt hode ombord fant ut at vi måtte ha golfbane ombord og da startet ballen å rulle. Det ble tenkt ut forskjellige hindre og planer ble satt, og realisert.

Vi har hjemmelaget 4 hulls minigolfbane så langt, og det er visst planer om 6 hulls bane tilslutt. Alle etater ombord er/ skal bli presentert på hindrene, litt annet blir det også.

Sender også et bilde av bassenget vårt som er kunstmalt av en kreativ maskinist, som fikk lov til å se dagens lys for en stakket stund. På helideck har vi "Casa del Sol" hvor det er mulighet for solbading i solsenger. Dette blir flittig brukt spesielt på søndager når det er fridag, men det blir også endel brukt i lunchtiden og utover ettermiddagen, også for dem som vil ha en dukkert, samt for dem som har gått av vakt.

Er det skikkelig varmt, er bassenget fylt i flere dager i strekk, og slitne sjømannskropper ligger og ruller seg i bølgene som en stor menneskelapskaus.

Nå går det mot lysere tider så jeg tenker brannpumpa må levere litt plaskevann til gutta ombord etter hvert. Stemningsnivået ombord er på topp.

Håper at andre båter med litt spesielle velferdstiltak kan legge ut bilder sånn at alle medlemmer i Fellesforbundet og andre kan få se på kreativiteten ombord på båtene.

Mvh
Knut Roger
Oceanic Vega



Historien om sveler -eller om hønsene som ble et hode kortere

Ordren fra aller høyeste hold om bord var klar; du skal lage sveler.

Som matros er det vanskelig å svelge at man blir degradert til svelebaker, på grunn av at kapteinen og andre om bord vil tjene litt ekstra ved siden av hyra. Dette fører selvsagt til krangel av typen- jeg vil ikke- jo du skal. Slik fortsatte det i lang tid, helt til en annen av matrosene kom på den lyse ideen å begynne med høns.

Nå skulle eggene være egenproduserte, førsteklasses og billige. Alt lå med andre ord til rette for den helt store fortjenesten. Kiosken om bord ble vasket og klargjort for det store svele salget. Igjen blir den vanskelige matrosen beordret fra kapteinen, som med all sannsynlighet følte at han hadde alt for lav hyre. Igjen ble det argumentering, matrosen følte

mest sannsynlig at hans hyre var ok. Resten av besetningen skred til verket med kronetegn i øynene, og så for seg at både Paris og Hawaii kom nærmere. Forretningsideen var genial. Mel, surmelk, margarin, sukker, natron og selvfølgelig egen produserte egg ble skaffet til veie. Svelene ble stekt og fikk ben å gå på, de var både billige og gode og kundene skrøt. Alt så, med andre ord, veldig lyst ut.

Hvor mange sveler som ble solgt, er ikke godt å si, men det var godt med klingende mynt i kassen da oppgjørets time var inne. Nå skulle overskuddet fordeles. De involverte- alle uten vår vanskelige matros, skulle ha som fortjent. Det var bare en liten hake ved fordelingen, han med hønsene og eggene, mente at han måtte få litt ekstra siden han holdt både hønsene og eggene. Dette var de andre stort sett enige i, men da regningen for

høns og før kom på bordet, ble det lite igjen å dele.

Dette førte selvsagt på nytt til en del høylytt krangel, og da vår vanskelige matros spurte om eggene var gjennomlyst og godkjente for offentlig omsetning ble de svar skyldig. Man må huske på at eggene kan være smittet av fugleinfluenza, og det er tid for influensa nå. Da ble det ikke mindre uro i svelebakegjengen. Tenk om de ble holdt ansvarlige for at noen hadde pådratt seg denne farlige sykdommen. Alle kjente jo noen som hadde, eller hadde hatt influensa, men var det fuglevarianten?

Her var gode råd dyre. Bevis måtte fjernes, og det ble hønsene som måtte bøte med hode. Snakk om hønsehjerner. Overskuddet ble det snakket lite om, feriereiser ble det også lite av, men vår gjenstridige matros slapp svelebaking.



Illfoto: Morten Vika

REM FORTRESS

Det var kun et lite flertall som hindret NSOF å bli et rent LO forbund

Nå fortsetter de bare som før, som om ingenting har skjedd

Styreformann i NSOF Weines understreker at den 15 år gamle samarbeidsavtalen mellom Sjøoffiserene og LO/Sjømannsforbundet blir videreført uten endringer. LO-leder Gerd Kristiansen sier hun tar resultatet av uravstemningen til etterretning og at også LO er innstilt på å videreføre samarbeidsavtalen.

<http://www.frifagbevegelse.no/fagbevegelsen/article6689380.ece>

Som man kan se av sitatet over, betyr det ikke så mye for ledelsen, de bare fortsetter som før. Konsekvenser ser det ikke ut for at det får. Ledelsen har forsøkt å gjøre forbundet partipolitisk tilknyttet AP, når det ikke gikk, sitter man bare som før og leker uavhengig.

At en forbundsledelse, som nå, har fått beskjed fra sine medlemmer om at de ikke ønsker noen politisk avhengighet ikke blir tatt på alvor, sier ikke så lite om ledelsen. De har i lang tid agitert for at medlemmene skulle stemme som ledelsen ville, at de ikke har gjort det viser at de seilende har troverdigheten sin i behold. De mener vel som de fleste organiserte at ledelsen skal arbeide nøytralt politisk for medlemmene.

- Samarbeidet har vist at vi står sammen om alle grunnleggende spørsmål knyttet til norsk skipsfart og sjøfolks faglige rettigheter. LO er beredt til å videreføre vårt samarbeid med Norsk Sjøoffisers-

forbund på grunnlag av den gjeldende samarbeidsavtalen, sier LO-lederen.

Hva nå om de ikke får lov av medlemmene til å fortsette et politisk samarbeid, hva da? Nå når medlemmene har sagt hva de mener, må det vel bli opp til dem hvem de skal samarbeide med. De har jo gjennom valg, sagt nei takk til LO/AP.

Tidligere har de jo hevet fanen høyt og sagt at de er et helt uavhengig forbund, kanskje de vil bli det igjen, selv om de har en «gjeldende samarbeidsavtale med LO» Den er vel undertegnet av det tapende styret.

HÅRFINT LO-NEI FRA SJØOFFISERENE

Selv om ledelsen ikke fikk medhold i sitt syn, må vi berømme dem for ærligheten i opptellingen, og konstatere at de respekterer demokratiets spilleregler.

Uravstemningen viste at det manglet omkring hundre ja-stemmer på å få stort nok flertall til å melde Norske Sjøoffisersforbund inn i LO.

Publisert 03.06.2013

- Styret har vært helt klare på at denne avgjørelsen ikke skulle være basert på et simpelt flertall. En slik avgjørelse må være valgt og villet av et stort flertall av medlemmene, og ikke skape splittelse i organisasjonen. Vi tar til etterretning at vi manglet noen stemmer på å få ja fra to tredjedeler av medlemmene, sier styreformann Harald Åge Weines til forbundets eget nettsted.

SAMARBEID FORTSETTER

Weines understreker at den 15 år gamle samarbeidsavtalen mellom Sjøoffiserene

og LO/Sjømannsforbundet blir videreført uten endringer.

LO-leder Gerd Kristiansen sier hun tar resultatet av uravstemningen til etterretning og at også LO er innstilt på å videreføre samarbeidsavtalen.

- Samarbeidet har vist at vi står sammen om alle grunnleggende spørsmål knyttet til norsk skipsfart og sjøfolks faglige rettigheter. LO er beredt til å videreføre vårt samarbeid med Norsk Sjøoffisersforbund på grunnlag av den gjeldende samarbeidsavtalen, sier LO-lederen.

TO ÅRS LANG DEBATT

Debatten om å slutte seg til LO har pågått siden mars 2011. Både styret og landsmøtet i Sjøoffisersforbundet har gått inn for LO-medlemskap. Det gjorde også et flertall av de omkring 8.000 medlemmene, men altså ikke et stort nok flertall.

Opptellingen etter uravstemningen viste at 65,3 % hadde stemt ja, mens 34,7 % hadde stemt nei. For å melde forbundet inn i LO trengtes 66,67 % ja-stemmer.

I alt deltok nesten 40 % av medlemmene i avstemningen. Det er, ifølge forbundets nettsted, en rekordhøy deltakelse.

- Aldri før har så mange deltatt i en direktemokratisk avgjørelse i Norsk Sjøoffisersforbund, skriver forbundet på sitt nettsted.



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.

[illegible]

FFF Ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer

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		
Tlf:	Fax:	E-Post:
Skip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

Nosefo Bergen har flyttet 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 har vi inndørs øvingsanlegg for branntraining, HLO-øvelser, redningsøvelser og eget basseng med den mest moderne helikopterevakueringsunit (HUET) på markedet, som også kan trene piloter og co-piloter. Nytt og moderne beredskapsrom for trening av beredskapspersonell.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (Norsk olje og gass), 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