

DRÅPEN

FF

FS

NR. 1 • 2015 • 14. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN
STAR

● HUMAN
FACTOR

● EN FØRSTEREISGUTTS
MØTE MED SJØLIVET

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

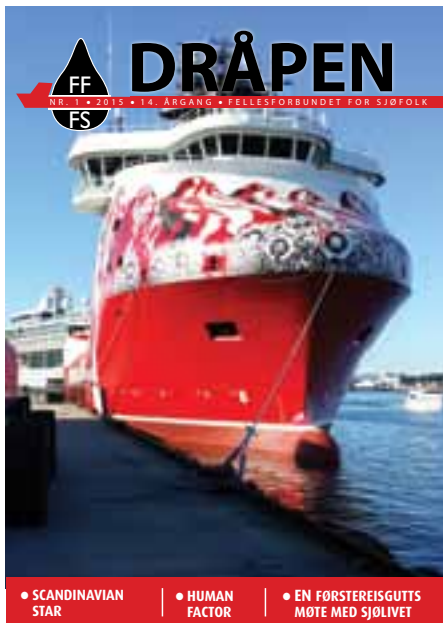
Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • april 2015



Scandinavian Star side 30



Human factor side 43



Spennende utvikling av måner... side 46



Skohorn side 50

Nr. 1 april 2015 - 14. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Foto: Eivind Myhre Refvik

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Fra twitter	side	5
Skattekåte politikere er skyld i mye elendighet	side	6
Sjøfolks erfaring er avgjørende for driftsorganisasjonene	side	7
En førsterreisguttas møte med sjølivet	side	8-13
Dette er begynnelsen på slutten	side	14
Gi fanden lillefingeren, så tar han hele hånden	side	15
Hva er en sesong	side	16-17
Makan til historieforskning skal man lete lenge etter	side	18-19
Mannskaper klager på manglende vedlikehold på fergene	side	20
Mer gods over på kjøll	side	21
9 av de 10 mest miljøvennlige skipene er eid av norske rederier	side	22
NTNU-forskere mener pris har gått foran sikkerhet	side	23
Nå får vi støtte fra SSB også	side	24
Kronikk - Maritime og transport arbeidsplasser	side	25
Maritime Bergen	side	26-29
Scandinavian Star	side	30-31
Advokat Klomsæt's brev til Justiskomiteen	side	32-42
Human Factor	side	43
Kurser av forskjellige slag	side	44-45
Spennende utvikling av måner og dvergplaneter	side	46-47
111 skip og ikke en eneste norsk sjømann	side	48
Kronikk - Hvorfor aksepterer vi en økning i skipsulykker?	side	49
Skohorn	side	50
Kryssord	side	51

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

7 april deltok vi på markeringen av 25 års dagen for det verste massedrapet i Skandinavia i fredstid- Scandinavian Star infernoet. Det ble en høytidsstemt og vakker markering, med Dronning, statsminister og andre nobiliterer til stede. Det ble holdt en del taler, som rørte mange, men de hadde alle en fellesnevner, alle savnet en skikkelig etterforskning.

I den forbindelse snakket jeg med en tidligere høytstående leder i Oslo politiet. Han er, på lik linje med de aller fleste, enig i at det er en skam at ikke saken er oppklart. Han er heller ikke i tvil om at vi her snakker om et masse mord. Årsaken til at det ikke er oppklart, er ikke politiets feil alene, mener han.

Hadde det fulgt penger med ordren fra regjeringen om at saken skulle etterforsket fra starten av, hadde saken sett ganske annerledes ut i dag, i følge ham. Hans oppfordring til dagens politikere er ganske enkel; « nå må alle politikere uansett parti bli enige om, i respekt både for etterlatte og de som mistet livet, å sette av penger til den nye etterforskningen».

Nå er foreldelsesfristen for mordbrann opphevet- i tolvte time kan man si. Elleve dager før saken ble foreldet etter 25 år, skrev kongen i statsråd under på lovendringen. Like viktig, men litt tidligere, hadde Stortingets Kontroll og konstitusjonskomité bestemt at det skulle nedsettes en komité, som skulle se på politiets etterforskning i saken. Om politikerne nå også setter av penger til den nye etterforskningen, tror vi at det kan bli en løsning på saken.

Så til noe helt annet. Det hender at vi får forespørsel fra folk som ønsker å få bli medlemmer i forbundet- igjen. Dette er folk som har meldt seg ut, muligens for å spare penger eller på grunn av at de allerede skylder forbundet penger, som de ikke har til hensikt å betale. Plutselig havner de i klammeri med arbeidsgiver. Hva gjør man så? Jo de ber om å bli medlemmer på ny og ber forbundet om hjelp til å ordne opp. På en slik bakgrunn sier vi at de gjerne kan bli medlemmer igjen, men sier også at vi ikke kan hjelpe. De kan ikke regne med å få hjelp og støtte betalt av andre, som trofast har betalt sin kontingent.

Dette har vi lyst å høre din mening om.

En liten advarsel. Vi hadde for en tid tilbake en litt vrien sak, en sak vi dessverre ikke kunne hjelpe vedkommende med. Om bord i skipet han jobbet ble det avholdt en rutinemessig drugtest, en test vedkommende ikke hadde noen problemer med å ta. Det som kom frem i testen, derimot, hadde han ikke ventet. Det viste seg nemlig at urinen inneholdt THC-syre. Mannen hadde drukket Cannabis Vodka en uke før testen, etter eget utsagn viste han ikke at spriten inneholdt forbudte stoffer.

Husk at alle narkotiske stoffer kan spores i kroppen i lang tid.

Juridisk er det ingen forskjell på om man røyker, spiser eller drikker narkotiske stoffer, derfor kunne vi heller ikke hjelpe mannen. Som alle vet- slike stoffer er forbudt i Norge.

Paragraf 33 i den gamle sjømannsloven er videreført i den nye Skipsarbeidsloven. Den forbyr enhver form for diskriminering. § 10-1. Forbud mot diskriminering. (1) Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon eller alder er forbudt.

Det FF/FS opplever er at rederier nekter å betale inn kontingenten for våre medlemmer, slik de gjør for de andre forbundene, de nekter og skylder på at de har en avtale om innbetaling med de andre tre. Dette må det bli en endring på.

Ha en fantastisk vår

05/03-15 17:31

vonsorgenfri @v onsorgenfri

Parat tar den kampen #sjømannsforbundet aldri tok. Det eksisterer ikke Norske sjømenn mer.. #norwegian

Denne fant vi på Twitter, og selv om innholdet ikke er helt korrekt, er det mye sant i denne tweeten. Vi har faktisk flere sjøfolk igjen, men det er ikke takket være forbundene som var mer interessert i penger enn medlemmer.

Det Norwegian gjør nå, har skipsrederne gjort for mange år siden. At rederne fikk gjennomført det er, er på grunn av at de norsk sjøfolkene ikke hadde et

fagforbund som Parat. Vi hadde bare noen nikkedokker, som kun gjorde det de ble fortalt. De som skulle representere oss bygget til og med mønstringskontor i Manila, slik at prosessen skulle gå raskere og før noen så hva som skjedde. Men en ting fikk forbundene til sammen med rederne den gangen; de underbetalte filippinske sjøfolkene som ble mønstret via deres mønstringskontor, måtte betale både kontingent og andre avgifter til de tre forbundene som lot sine norske medlemmer i stikken. Se Manila avtalen et annet sted i bladet.

At de tre fagforbundene ikke brydde seg om sine norske medlemmer, førte til

at ca. 18 000 norske sjøfolk ble fratatt arbeidet i løpet av kort tid fra første juli i 1987. Medlemmene ble ofret på Mammons alter. Dette er selvfølgelig et eksempel til etterfølgelse, kunne skipsrederne flagge ut, uten konsekvenser, kan vel saktens flyselskaper gjøre det samme, er vel tankegangen til Bjørn Kjos.

Nå står LO frem i tv programmet Debatten og sier seg helt uenige med Kjos, og støtter pilotene. Den gang rederne gjennomførte det Norwegian i dag ønsker, hørte vi ikke et pip fra den kanten. Et av forbundene som faktisk hjalp rederne til å flagge ut var og er fremdeles et LO forbund.



Illfoto: www.norwegian.com

Skattekåte politikere er skyld i mye elendighet

Private bileiere får skylden for å forsure miljøet, og må betale prisen for politikernes unnskyldte; forretningsdrivende blir pålagt ekstra skatt for lagerbeholdning, noe som fører til at vi må vente på deler, for eksempel til bilen.

Vi vet av bitter er faring at så lenge staten tjener penger på noe, blir ingenting endret. Dette er også grunnen til at varer, som før i tiden lå trygt på ett eller annet lager, nå er lagret ett eller annet sted på veien, staten skal nemlig ha skatt av verdien av varer som ligger på lager ved årets slutt.

«Lagrene» i dag er i stadig bevegelse i en eller annen container på en eller annen trailer. Det er billigere for alle som trenger et lager å gjøre det på denne måten, da betaler men bare frakten som man uansett måtte ha gjort. Når det blir så dyrt å ha egne varer på lager, at det er billigere å ha varene underveis med bil hele tiden, er det ikke til å undre seg over at miljøet får lide. Når miljøet lider får privatbilistene hele regningen. Politikere klapper seg selv på skulderen (det er slutt på den tiden at andre gjør det) for godt utført arbeid

At tusenvis av trailere hele tiden er på farten, og kunder må vente på varene

sine, ser ikke ut for å bekymre «de ansvarlige skattepolitikere». At de også er ansvarlige for forsuren av miljøet, tar de heller ikke så tungt. De har bare sørget for at det kommer penger inn i statskassen, hva som er konsekvensen bryr de seg mindre om, de har jo ikke noe ansvar for det de gjør likevel.

De samme politikere som bestemmer at lagerbeholdningen skal skattes av, sier at vi må få mer gods vekk fra veiene og over på kjøll. Meldingen om at mer gods skal over på kjøll, ser ut til å være like godt gjennomtenkt og alvorlig ment som den gang da de anbefalte oss å gå over til dieseldrevne biler...

Alt pratet om å spare miljøet, legge forholdene til rette for skipstransport, fjerne farene med alle de store trailerne på veiene, i stedet for å frakte godset med skip, er bare store ord uten mening. Politikere vet at de kan slenge rundt seg med store ord og fagre løfter, uten at det har noen konsekvenser for den enkelte politikers fremtid. De får bare fortsette som om ingenting hadde skjedd.

Løftene om å legge forholdene til rette med skikkelig infrastruktur til de sentrale havnene langs kysten, er på samme måte bare svada, det som skjer er bare tåkeprat. At enkelte sjøfolk og redere har trodd på løftene om mer gods på kjøll, er bare et beklagelig faktum.

Andre enn politikere må stå til ansvar for sine handlinger, når tid skal det samme skje med politikere?

Illfoto: Helge Oksnes



Illfoto: Helge Oksnes

«-sjøfolks erfaring er avgjørende for driftsorganisasjonene»

<http://miniurl.no/16l> (John Meling i Seascope)

FFFS har i mange år advart mot at sjøfartsnæringen vil kvitte seg med norske sjøfolk og finne seg andre markeder, om vi ikke tilpasser skipsfartspolitikken i tide. Nå kan det se ut som om vi beklageligvis får rett!

Politikerne på Stortinget har vært for opptatte med å vise at de er misunnelige på rederne, og derfor ikke har tatt grep for å sikre at rederne blir værende i Norge. I sin enfoldighet har de trodd at det ikke gjorde noe om rederne fikk svi litt. Det politikerne ikke tok med i beregningen er at rederne også er arbeidsgivere til titusener av sjøfolk, norske og utenlandske.

Nå kan det se ut som om rederne takker for den manglende tilliten med å finne

seg andre steder for aktivitetene sine. Land hvor politikere ikke er like misunnelige på at andre har litt mer å rutte med enn seg selv. Norske politikere har, sier de selv, vært for opptatte med at alle skal være like, ingen må ha mer enn andre – det hellige likhetsprinsippet. Dette fører snart til at alle blir like - fattige? I alle fall blir sjøfolk, som har hatt sitt utkomme fra å frakte varer på alle verdens hav, fattige.

Om Meling flytter, og får mange nok med seg, blir det for sent for politikerne å angre. Har rederne først etablert seg i utlandet (ref. Stolt Nielsen og John Fredriksen med flere) kommer de ikke tilbake. Dit de nå har flyttet, er de sikre på å ha den politikken de er på jakt etter, først og fremst langsiktighet, dernest en økonomisk politikk som er med på å hjelpe næringen og ikke det motsatte, som her i landet.

I disse dager hører man fra «tinget» den ene dommedagsprofeten etter den andre uttale seg om krisen i oljenæringen og om hvor galt det kommer til å gå med oss, om vi ikke er innovative og kommer opp med noe nytt. Hva er det de egentlig vil vi skal gjøre, er det å finne opp hjulet på nytt? Vi har allerede en internasjonal næring, i det maritime, som bare trenger «en liten puff» fremover.

Per i dag har Norge faktisk mye av det vi trenger. Vi har kompetente redere, vi har dyktige sjøfolk, vi har fartøyene, vi har verftene/verkstedene og ikke minst så har vi den kunnskapen som skal til for å ligge fremst i verden i denne næringen. Det eneste vi ikke har er politikere som ser muligheter i det vi har. De skal på dø og liv finne på noe annet, hvor andre ligger milevis foran vår egen kompetanse.

Se bare på Jens Stoltenbergs månelanding på Mongstad!



En førstereisgutts møte med sjølivet

ombord i M/S Hopeville, A.F.Klaveness rederi

I februar 1956 fikk jeg fikk hyre som "offisers-messegutt" ombord i stykkgodsåten M/S Hopeville, bygget i 1942, ca.6000 dwt., A.F. Klaveness & Co av Oslo (kjennetegn LLNZ).

Hyrekontoret lå i Kjøpmannsgaten nr. 44 med Vinmonopolet som nærmeste nabo, tvers over gangen. Det passet vel noen av de gamle sjøulkene, særlig når det ble gitt forskudd på hyre. Hyrekontoret besto av ett rom med benker rundt veggene som de hyresøkende satt og ventet. På den ene kortveggen var det en luke inn

til kontoret hvor all dialog med hyrefolkene ble gjort. Mønstrings "sjefen" sitt navn var Nils og var etter det jeg forsto, en levende legende.

M/S Hopeville lå på Skansen utenfor Felleskjøpets anlegg. Jeg husker at jeg måtte ha med skriftelig erklæring fra min mor til hyrekontoret, som viste at jeg hadde tillatelse til å dra i utenriks sjøfart. Egentlig hadde jeg fått hyre på en annen båt, M/T Ruth, Hagberth Waages rederi, men da jeg ikke hadde fylt 15 år enda, mistet jeg den påmønstringen i Cape Town. Motortankereren Ruth leverte olje til hvalkokeriene i Antarktisk ble det sagt.

Som sagt, så mønstret jeg på M/S

Hopeville nede på Skansen. Jeg dro på sparkstøttingen ned Skansenbakken med kofferten foran. Mor fortalte at hun sto i loftsvinduet å så båten forsvinne ut Trondheimfjorden i midten av februar 1956. Messegutten var da 15 år og elleve dager, 158 cm høy og veide 48 kg. Ikke store karen, nei!

Det skulle ta 26 måneder før jeg igjen kom tilbake til hjembyen.

Turen gikk i fra Trondheim til Vaksdal mølle innenfor Bergen, videre til Tau mølle i nærheten av Stavanger. Deretter over Nord-Atlanteren, nordenom Skottland og til Portland i staten Main. Midtvinters i ballast og med storm og elendighet i 14 dager, sjøsyk og "plaget"

av stuerten, som til enhver tid på dagen sørget for at du var i aktivitet, selv om du var grønn i ansiktet av sjøsyke. Filo-sofien var at så lenge du var i aktivitet, så ble du hurtigere kurert for sjøsyken. Hvorvidt det stemmer vites ikke, men sjøsyken forsvant i hvert fall på den overfarten.

Videre gikk turen nedover østkysten av Nord-Amerika til New York. Store greier med besøk på sjømannskirka i Brooklyn hvor vi fikk se fikk se fjernsyn for første gang! Svært!

Ellers var det ikke alltid greit å orientere seg i millionbyen. Dekksgutten Arne fra Kirkenes utbrøt "Her har vi vært før" da vi gikk gjennom en gate med skiltet "One Way Street"!

I New York møtte vi Harry, bror til lettmatros Reidar. Han hadde bodd i USA i flere år.

Nede i Brooklyn lå også M/S Toreador (W. Wilhelmsen) til kai. En kjenning fra Ilevollen var mannskap ombord, så vi gikk på besøk. Vi fra Hopeville stusset

over skaffetøyet i messa. Tallerkene var av stål, blikk?! Ellers fikk vi opplyst at når det var speilegg til frokost, så fikk man enten ett med bacon, eller to speilegg uten!

Videre nedover kysten til Philadelphia, Baltimore, New Port News og andre havner. Mye nytt å se for oss førstereisgutter. Etter å ha lastet opp skipet med ca. 6000 tonn stykkgoods, gikk turen til England og Liverpool (Birkenhead) og til Skottland med Glasgow. Liverpool med store dokker på grunn av den store forskjellen på høy og lavvann. Nye penger å forholde seg til, guinea (21 shilling), pund, ten bob, half crow, shilling, six pence, three pence og pence. Pundet sto i NKO. 20,00. Den største pengeseddelen var 5 pound note, som så ut som et hvitt tre brettet verdipapir og ikke en pengeseddel. Ellers kan jeg huske den første strofen av en sang som ble sunget på puber; "Oh Maggie Maggie Mae, they have taken her away, and she'll never walk down Lime street any more". Lime Street er (var) en gate hvor nattelivet utfoldet seg og hvor Liverpools jernbanestasjon lå.

Min bestefar Martin Asmussen mønstret av her i 1889!

Ved innseilingen til Glasgow og oppover elva Clyde, lå det store skipsverft. I dag er den æra avsluttet.

Deretter gikk turen til Middelhavet og gjennom Gibraltarstredet til Genova og videre ned langs kysten av Italia, passerte Stromboli på styrbord side. Stromboli er en liten vulkansk øy med en vulkan som er aktiv og hvor det kom en tynn strime av røyk fra toppen. Deretter gikk vi igjennom Messinastredet mellom Italia og Sicilia. Videre til Pireus med Aten og med sigth- seeing opp til Akropolis.

Etter Hellas gikk turen gjennom Egeerhavet, Bosporusstredet og opp til Istanbul med sine moskeer og minareter. Vi var på fornøylespark i Istanbul og der, i spøkelses-tunnelen, ble lettmatros Reidar robbet for alle sine penger og slått over øyet.

Videre ut igjennom Egeerhavet og til Libanon med Beirut og Midtøstens

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



mystikk, med fremmede lukter og musikk. Libanon var på den tiden Midtøstens finansielle hovedstad.

I hele tatt, Middelhavets havner var særdeles spennende for 15 års gamle gutter fra Kirkenes og Trondheim.

Etter Middelhavet, gikk turen tilbake til USAs østkyst. Fullastet gikk turen til Vest-Afrika, men først var vi innoom Kanariøyene, Las Palmas, for å bunkre olje. Der husker jeg at jeg kjøpte en stor håndvevet og brodert duk med 12 servietter til min mor. Den duken hadde vi i mange år, jeg lurer på hvor den ble av? Turismen var ikke kommet til øyene ennå.

Første havn på Vest-Afrika var Bathurst (Banjul) i den britiske kolonien Gambia. Det som huskes der var at det ble solgt "Oslo Beer". Ølet inneholdt kinin for å holde malariaen i sjakk. Oslo-øl i Afrika?

Etter Gambia gikk turen til Conakry og videre Sierra Leone, smak på navnet, Løvefjellene med byen Freetown. Der fikk vi om bord afrikanske arbeidsfolk som ble kalt for "crewboys". Det er ikke det rette navnet, men en forvanskning av stammenavnet Kroo. De foretok en del lossing og lasting, samt vedlikehold ombord. De bodde på lukene over lasterommene. Om natten ble luketeltene heist opp og festet over lukene. Maten ble tilberedt på dekket i ovner laget av bensinfat. Kornet ble knust i store mortere, to mann med hver sin stokk knuste kornet og andre rotfrukter til mel i takten til rytmisk sang.

"Crewboysen" ble med rundt hele kysten og mønstret av i Freetown på tilbaketur.

Etter Freetown gikk turen videre til Monrovia i den frie staten Liberia. Der brukte de amerikanske dollar som valuta, men hadde også sin egen sin egen valuta, Liberiadollar. Flagget er likt "stars and stripes", men har bare en stjerne. Turen fortsatte til Ghana, til Sekondi-Takoradi, og deretter til hovedstaden Accra. Der var det ingen havn, så båten lå til ankers på reden.

Vi lastet kaffe- og kakaobønner i sekker som ble padlet ut i store kanolignende båter. En mann satt i bakskotten og holdt takten til roeren med en tromme. De

fleste var nesten nakne. Et underlig og malerisk syn for oss førstereisgutter. Jeg var fremdeles messegutt, men ønsket å komme på dekk som dekksgutt så snart som mulig. Derfor deltok jeg i dekkarbeidet i den grad messejobben ga meg anledning til det.

Fikk kjeft av førstestyrmannen for at fingrene ikke var helt reine etter dekkarbeidet. Det var viktig at messa, kopper og kar og messegutten var ren og pen til enhver tid!

Etter Ghana, fremdeles britisk koloni, gikk turen videre til Nigeria, Lagos først, deretter til Nigerdeltaet med Port Harcourt, der vi lastet logs (store trestammer av teak/mahogni) for New York.

Det var bestialsk varmt og fuktig. 100 % relativ fuktighet og nattetemperaturer over 40 °C om natta!! Luftkondisjonering hadde vi ikke, men en elektrisk vifte som satte luften i bevegelse. Der sov man ikke, en lå i en form for døs og vred seg i varmen. Når skipet gikk i tropiske farvann hadde vi noe som ble kalt tropetillegg. Det lød på den store sum av kr. 1,00 pr. dag så lenge vi var i tropiske strøk, dvs. mellom breddegradene N 30° og S 30°. Port Harcourt var siste havn på vestafrikakysten. Etter å ha gjort sjøklart, ble kursen satt nord og vestover mot USA og New York.

LITT OM M/S HOPEVILLE OG OM DET Å GJØRE SKIPET SJØKLART.

Som sagt var skuta ca. 6000 dwt. Dvs. at en kunne last inn sånn omtrent 6000 tonn med stykkgodslast. Skipet hadde også lugarplass til 12 passasjerer. Skuta hadde 3 lasteluker på fordekket og 2 lasteluker på akterdekket. En formast og to "poster" mellom luke nr. 2 og luke nr.3. Det medførte at det var 6 stk. lastebommer med løfteevne á 5 tonn på fordekket. På stormasten hadde storbommen feste, den løftet hele 30 tonn.

På akterdekket var det to "poster" i akterkant av midtskipet med to lastebommer på 5 tonn, aktermasta med 4 stk. lastebommer. Dette gir i alt 14 lastebommer og storbommen.

Når en skulle gjøre sjøklart måtte alle lukene tildekkes med lukepresenninger. Gjerne med tre lukepresenninger på hver luke på fordekket. På luke nr. 1 hadde man i tillegg surringer over presennin-gene. Alle lastebommene ble låret ned

til sine fester nede på dekk og festet med sine klaver. Først når alle luker og all løs last var surret og bommene lagt ned, var skipet klar til å møte det som måtte komme. Denne prosedyren ble vanligvis utført når man skulle over lengre havstykker. Arbeidet ble gjort unna med stor presisjon, matrosen satte sin ære i å få gjort jobben unna på en hurtig, ordentlig og sikker måte. For så å viderefremde jobben til oss dekksgutter slik at vi kunne gjøre mer nytte for oss på dekk. Sjøvaktene ble satt og som på dekk besto vakta til styrmennene og to mann fra dekksgjengen. Matrosene gikk dagmenn og hadde fri etter kl. 1700. Vaktene ble oppdelt i tre vakter.

3. styrmann hadde vakta fra kl. 0800 til kl 1200, formiddagsvakta og kveldsvakta fra kl. 2000 til kl. 2400. 2. styrmannen hadde vakta fra kl.1200 til kl.1600 dagvakta og "hundevakta" fra kl. 0000 til kl. 0400. 1. styrmannen gikk morrasvakta fra kl. 0400 til kl. 0800 og om ettermiddagen fra kl. 1600 til 2000. Kapteinen går ikke vakter, men har et øye med 3. styrmannen sin vakt.

Om dagen arbeidet vaktene med forefallende vedlikeholdsarbeider. Om kvelden ble utkikk satt, enten på babord (venstre) broving eller fremme på bakken. Når utkikken på bakken fikk øye på lanterne eller lys fra et annet skip, ble det varslet med messingklokka. Hadde vi lyset på styrbord side, slo vi ett slag, to slag på babord side. Klokkeslagene ble repetert i fra klokka på brovingen. Når vi sto til rors og hadde rortørn, slo vi glass med klokka som var montert på styrbord brovinge, ett slag for hver halv time. Ved vaktskifte slo vi følgelig 8 glass.

Ved korte seilaser og i rolige farvann ble ikke bommen låret ned, men gjort fast med sine "mantelwaiere", "preventere" og "gaiere". Dvs. de står i toppet stilling, slik de bruker når det losses eller lastes. Sjøvaktene blir ikke satt og vi går det som kaltes bavianørn.

Hva gjorde vi på frivakten? I sjøen ble det gjerne en del overtid. Jeg gikk stort sett 8-12 vakta.

Det ga muligheten til overtid etter lunch og frem til middag kl. 1700. Ellers hadde vi film-fremvisning enkelte kvelder. Fra "velferden" fikk vi ombord bokkasser, filmer og aviser. En del av oss meldte oss på brevkurs gjennom NKS. Ved høyti-

dene ble forskjellig ting satt igang, sekkeløp, gjettekonkurranser og lignende. Etter seks måneder som messegutt rykket jeg opp til dekksgutt og noe senere til jungmann.

Kursen ble satt mot USAs østkyst igjen. Fra New York, ned og opp kysten i melkerute.

I New York fikk vi problemer med å finne igjen båten etter landlov. Den skulle ligge til kai nede i Brooklyn, men var borte da vi skulle om bord. Det viste seg at under lossing med storbommen, så "brakk" stormasta. Stagene som gikk fra "godset" og ned til baugen ikke var påsatt. Dermed ble belastningen for stor og masta bøyde seg. Dermed ble båten forhølet ned til verkstedet Bethlehem

Steel. Ved hjelp av trønderengelsk og fingerspråk så fant vi frem til verkstedet. I Corpus Christie fylte jeg hele 16 år og følte meg som en fullbefaren sjømann, men det var inne i mitt hode, du skulle være forsiktig med å gå for fort frem ovenfor matroser som hadde seilt like lenge som jeg var av år. Corpus Christie, "Jesus legeme", for et navn på by?

I hvertfall for en som er vant med norske navn. I New Orleans fikk vi se hva det vil si å være "farget". På bussen var det laget skilt til å feste på seteryggen. På skiltet sto det "Whites only". Skiltet kunne flyttes etter hvert som de hvite opptok setet, skiltet ble da flyttet bakover i bussen. Barer og restauranter hadde det samme, whites only.

Vi syntes dette var snålt, så vi satte oss på plasser som ikke var merket med hvite. Det ble skikkelig baluba, en skulle ha seg frabedt at hvite norske sjøgutter satte seg på plasser som var tiltenkt kun "black people". Dette var i 1956-57. En skulle tro sørstatene var kommet lengre på den tiden. Så lenge vi gikk på kysten av USA eller i amerikanske farvann hadde vi amerikatillegg som lød på kr. 50,00 pr. måned.

Ute i Mexicogulven hørte vi på musikk i radioen. Rock'n and roll var på fremgang. Elvis Presley, Ricky Nelson, Pat Boone, Fats Domino og mange andre. En delegasjon norske fan's av Fats Domino fikk audiens hos ham mens båten (en Wilhelmsen båt) lå i New Orleans. Dette ble behørig dekket i bladet "Frivakt".



OCEAN RESPONSE

Illfoto: Eivind Myhre Refvik

Når det gjaldt country- og popmusikk så sendte radiostasjonen Del Rio, Texas hele døgnet. Oppover hele østkysten vrimlet det med radiostasjoner, men av dem, sendte musikk hele døgnet og det var WCKY, Cincinnati One, Ohio.

Igen gikk turen til Afrika, men denne gangen ble det langtur. Først til Cape Town, etter først å ha anløpet Cap Verde øyene, så Port Elisabeth, East London og Durban. Var det klasseskille i USA, ja, så var det ikke bedre i Syd Afrika, skilt på språkene afrikan, boer og engelsk kunngjorde at her hadde bare hvite adgang. Her var det også skille mellom sorte afrikanere og for eksempel indere. Inderne hadde større status enn sine svarte brødre.

I East London var det dyrepark. Der fikk vi se fremmede dyr som vi bare hadde sett på kino. I Durban ble vi skysset rundt i "richaw" trukket av noe som skulle være "masaier", fjærpyntete, tatoverte og med "krigsmaling".

De så ganske fryktingydede ut, men å handtere en richaw, det kunne de. Tok fart og hoppet opp, slik at kroppen svevde i lufta mange meter bortetter gata. Fra Durban gikk turen videre til Lorenzo Marques (Maputo) i Mozambique med fine bygninger fra den portugisiske storhets tid. Det samme i Beira med navn på barene som gjenspeilet navnene på hjembygdas navn i Portugal. Neste havn var Dar es Salaam i Tanganika (Tanzania), deretter opp til Mombasa. I havområdene nær kysten av Mozambique hørte vi popmusikk fra Radio L-M (Lorenzo Marques). Radiosenderen bar langt ut over i det Indiske hav. Nyheter fra Norge hørte vi på også. I dagligrommet hadde vi en kortbølgeradio av merket "Eddystone". Med den fikk vi inn de fleste kraftige stasjonene. I tillegg hadde flere av gutta "Hallicrafter" radio (kortbølge radio) på lugaren, så nyheter fra Norge fikk vi inn. Kokken hadde en Tandberg båndopptaker. Fordi skuta hadde 110 V likestrøm, så måtte han ha en omformer som skaffet 220 V vekselstrøm. Ferdiginnsplite lydbånd ble kjøpt i USA. Lydbånd med Harry Belafonte var særdeles populære.

Dette var turens siste havn og vi la kursen tilbake til USA, fullastet av stykk-gods og vegetabilsk olje som vi hadde i to dyptanker i lasterom nr. 3, men først måtte vi innom Durban for å bunkre

drivstoff. I Durban fikk vi med oss en stor amerikansk familie som passasjerer som skulle til New York. På tilbaketuren passerte vi St. Helena og anløp øya Ascension med post. Mange av de norske handelsskipene førte postflagg, dvs. det norske flagget med et posthorn i korset. Det ga skipet rett til å føre post. Postsekene ble låst inn i "strong room" på 1. mellomdekk i lasterom nr. 1.

Etter tre uker i sjøen kom vi frem til New York.

Der møtte vi emigrasjonsfolkene som kom om bord for å sjekke mannskapslister og forsikre seg om at skuta ikke var fylt opp med kommunister!

En annen særegenhet var at mannskapet ble "linet" opp i salongen for å vise frem sine kjønnsorganer til emigrasjonsfolkene. På sjargong ble dette kalt for "kuksjå". Vi gutter syntes ikke dette var noe særlig artig, men fra de eldre ble det bedyret at dette var noe vi måtte regne med så lenge vi seilte på Statene. Dette var på slutten av McCarthy doktrinen i USA.

Etter å ha vært innom de fleste havner på østkysten, New York, Philadelphia, Camden, Baltimore, Norfolk, Newport News, Wilmington med Cape Fear like utenfor, Charleston og videre inn i Mexicogolfen til New Orleans, Lake Charles, Port Arthur, Port Neches, Beaumont, Galveston, Houston og Brownsville. Kanskje har jeg mistet noen havner i oppramsingen, men de byene kommer vel igjen fra andre turer og skip.

Turen gikk til Cristobal for å gå gjennom Panamakanalen. På Atlanterhavssiden lå byene Cristobal og Colon, oppkalt etter Kristoffer Columbus. Etter å ha gått gjennom de svære slusene kom vi inn i selve kanalen og senere til Gatun Lake, en stor innsjø som er en del av kanalen. Kanalens lengde er ca. 80 km. I andre enden av kanalen ligger byene Panama City og Balboa. Nye store sluser senket oss ned til Stillehavsnivå.

Nå hadde vi en lang tur fremfor oss. Storsirkelseilas helt frem til Yokohama og Kawasaki. Turen gikk opp langs californiakysten. Utenfor San Francisco gikk kursen nordvestover, langt nord for Hawaii og sør for Aleutene. Etter 28 dager i sjøen dukket Japan opp i horisonten. Av de eldre sjøfolkene hadde vi hørt mye om Japan, mest om piker vin og sang. Det som var ganske sikkert er at kikkerter, fotoapparat og radioer var mye billigere her enn både Statene og i Europa. Selv kjøpte jeg meg ett Yasica (Rolliflex-modell) fotoapparat.

Etter Yokohama, Kawasaki og Kobe gikk turen til Sør-Vietnam og Saigon. Det ble sagt at forrige gang M/S Hopeville var i Saigon, så hadde båten med franske soldater utstyrt med maskingeværer stasjonert under livbåtene på båtdekk når båten gikk opp og ned Saigonelva (Mekong). Dette kunne vel ha vært i 1954 og antakelig rundt slutten på det som var Fransk Indokina.

Fra Saigon gikk ferden videre til Kuala Dungun i Malaya. Der lastet vi jernmalm for Amagasaki i Japan. Malaya

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



var i ferd med å få sin frihet, så det var litt uroligheter i landet. Jeg hadde kjøpt meg en fin skjorte som hadde tekst over ryggen "MERDEKA" til de innfødtes store begeistring. Senere viste det seg at merdeka betydde frihet på malay. Vi lå på reden utenfor Kuala Dungun. Lasten kom ut med store lektere og sjauene bodde om bord så lenge vi lastet.

I Dungun sjøsatte vi en "passbåt" vi hadde bygget på overfarten fra Panama. Båten ble bygget med trespanter som ble trukket med seilduk. Tilslutt påført flere strøk med skipsmaling. Påhengsmotoren hadde vi kjøpt brukt i USA. Båten fikk det flotte navnet Miss Norway.

Med den hadde vi flere fine turer og med overnattinger opp i Dungun river. Selv om vi lå på reden og hadde kjempelart og fint badevann rundt oss på alle kanter, så var det livsfarlig å bade. I sjøen levde det sjøslanger som var så giftige at det var den sikre død å bli bitt. For første gang i historien hadde vi livlinjer på når vi satt på stillingen og arbeidet på skutesiden.

Stuerten pådro seg en alvorlig sykdom og måtte til sykehus. I Kuala Dungun var det ikke sykehus, så stuerten ble fraktet med taxi og væpnete vakter opp kysten til sykehuset i Kuala Terengganu. Vakter fordi det under frihetskampen, merdeka, var en del "landeveistrøvere" ute på veiene. Der ble han til vi hadde lastet ferdig og var rimelig helbredet. Fullastet returnerte vi til Japan.

På turen opp til Osaka/Amagasaki kom vi ut for et forferdelig uvær, kanskje ikke med de største bølgene, men vinden blåste orkans styrke. Dette var like nord for Luzon på Fillipinene. Skipperen, Ellingsen, var på brua i flere døgn. Jeg husker hvordan det var å stå til rors. Det ble gitt klar beskjed om at viss vi falt av mer enn 5° i forhold til kursen som var rett i mot været, måtte vi rope ut slik at det ble slått full fart i maskinen. På den måten var det å håpe at vi fikk nok styrefart til å kjempet oss opp imot vinden igjen. Med utrimmet malmlast i lasterommene er det særdeles dårlig sjømannskap å bli liggende på tvers av bølger og vinden.

I ettertid fikk vi høre at 3 lasteskip hadde gått ned i denne sykklonen.

Vel tilbake til Japan losset vi for å returnere til Malaya. Etter å ha losset den siste lasten ble en av matrosene akterutseilt. Han hadde nementlig funnet seg ei jente i Kawasaki, så han "tålte" en akterutseiling, ettersom vi var tilbake igjen etter en tre ukers tid. Dessverre for ham, underveis til Malaya kom det kontraordre. Neste havn, Mombasa i Kenya! På turen opp til Japan gikk vi innom Singapore. De norske skipene på reden flagget på halv stang. Vi hadde ikke fått med oss at kong Håkon den 7. var død den 21. september 1957.

Etter 2 mnd. kom vi tilbake til Tokyo og en slukkøret matros kom om bord sammen med emigrasjonspolitiet. Ett par tre dager etter at båten hadde gått fra havn, ble han arrestert og satt i "jailen" i Kawasaki i påvente av at skuta kom tilbake fra Øst-Afrika! Han fikk god forpleining, men aberet var at maten kostet ekstra (3 dollar/døgn, vestlig mat), så alt i alt ble det en kostbar fornøyelse. Etter Japan, ble turen igjen satt for Øst Afrika. Etter å ha lastet stykkgoods, gikk turen tilbake til USA og til havner i Mexicogulften først, og siden oppover østkysten for å laste for Europa og Middelhavet.

Tømmermannen kjøpte seg en Chevrolet de Luxe 1953 modell, den ble surret fast på dekk. Den skulle han kjøre hjem til Mosjøen med fra Italia. Hvordan det gikk skulle jeg gjerne visst. Vi skulle bl.a. til Genova, hvor en del av oss skulle mønstre av. I midten av mars 1958 gikk vi til Casablanca i Marokko, videre passerte vi Gibraltar med kurs for Oran i Algerie. Vi kom til Oran, grytidlig en morgen, blå himmel, ganske kaldt, men med en fin sikt over en by som fremsto med hvite hus oppover åssiden. Røykstrimer opp i fra husene som tydet på at morgenmaten ble tilberedt. Et flott syn! Etter Oran gikk turen til Alger. Frihetskampen mot Frankrike fortsatte inn i landet, og i byen Alger kunne man fremdeles se franske regulære tropper og fremmedlegionærer rundt om i byen, selv om krigshandlingene for det meste

gikk lengre sør i landet etter det vi hørte. Nå begynte vi å bli utålmodige. Avmønstringshavna Genova lå rett over på den andre siden av Middelhavet og ventet.

I Genova kom det 10 cm nysnø, noe som utløste en skikkelig snøballkrig. Mens vi lå i Genova og ventet på avmønstring, dro vi på besøk til Reidar, tidligere lettmatros ombord og som bodde oppe i fjellene i byen Aqui sammen med italiensk kone og svigerfamilie.

Der var vi et par dager og ble oppvartet som fyrster. Det ble servert mat i lange baner og vi måtte til matmorens store glede rape, for å tilkjennegi at dette var et fortreffelig måltid og som falt i smak. Vi fikk også omvisning og innføring i det å produsere pasta i alle varianter. Svigerfar til Reidar eide og drev en liten pastafabrikk.

I landsbyen kunne en trykt si at sjøguttene fra Norge vakte en del oppsikt, med pilotjakker, jeans og cowboyboots. Reidar var nabo fra Mellomila og som gikk under kallenavnet "Mokka" i Trondheim.

Så kom avmønstringsdagen, 8. april 1958. Med et visst vemod og spenning skrev vi under avmønstringspapiret (med forbehold hadde de "gamle" sagt). Med avmønstringspapirene i lomma, dro 6 mann med Skandia Pilen (hurtigtog) fra Italia og til Oslo. I Oslo måtte vi en tur innom rederiet som lå ute på Lysaker. A.F. Klaveness rederi var i 1958 blant de ti største rederier i Norge. I dag, 2008, eksisterer rederiet ikke, i hvertfall har de ikke seilende skuter.

Turen videre gikk hjem med tog til Trondheim. I tiden mens jeg har vært borte, hadde mor flyttet til Ulstadløkkevien 6. Med pikkpakk som trekasse, inneholdende japansk porselen og gave til min søster Tove, en blå nylonkjole med rysj innkjøpt i USA, kom sjøgutten hjem.

Jan Tore Asmussen

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Dette er begynnelsen på slutten

Nå har regjeringen enda en gang bevist at det som blir sagt fra Stortingets talerstol er bare svada. Når de nå står frem og sier at de vil ta vare på norske arbeidsplasser, er det bare å lukke ørene å snu seg bort.

Regjeringen har vedtatt en forskriftsendring som gjør det mulig for cruiseskip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) å anløpe norske havner. Endringen trer i kraft straks, skriver de på sine nettsider (Regjeringen.no).

Videre skriver de at de er glade for; «at vi igjen får "norske" cruiseskip. Skip under norsk flagg er viktig for å beholde og videreutvikle Norge som maritim stormakt. Regjeringen arbeider med å

styrke norsk sjøfartsadministrasjon og øke antallet skip under norsk flagg», sier næringsminister Monica Mæland (H).

Dette er ikke bare Blåblå politikk. Vi har hørt det samme av de Rødgrønne, blant annet Jonas Gard Støres utspill om NIS-skip på kysten (se Dråpen nr. 3-2013), Støre snakket også om å ta vare på norske arbeidsplasser. Hvorfor står våre fremste tillitsvalgte på landets viktigste talerstol og lyver? Har de ikke satt seg inn i hvorfor den maritime politikken er som den er, står de bare der og lirer av seg uten å vite hva de snakker om?

Er det viktigere at utenlandske passasjerer og media ser at vi har et norsk flagg i hekken på noen cruiseskip, enn at vi har en helhetlig norsk maritim politikk, hvor norske sjøfolk også er en del av denne helheten? Hvem er det egentlig Mæland forsøker å lure, seg selv? Norge som en maritim stormakt, vi har alltid trodd at et

slikt begrep inneholdt mer enn et norsk flagg i ræva på en båt. Hva med utdannelsesinstitusjoner (maritime skoler, for politikere som ikke forstår språket), hva med noe som er enda vanskeligere å forstå, ser det ut som, nemlig norske arbeidsplasser?

- Forskriftsendringen vil bidra til å sikre en konkurransedyktig flåte under norsk flagg. NIS vil være et attraktivt register for både norske og utenlandske rederier som driver internasjonal cruisevirksomhet med anløp i norske havner, skriver regjeringen i pressemeldingen.

Avsnittet over taler for seg. Det beviser det vi har sagt før om politikernes forståelse av norske arbeidsplasser. Enten taler de mot bedre vitende, eller så har vi som velgere fått som fortjent - det er nemlig vi som har valgt dem.

<http://miniurl.no/16q>

Gi fanden lillefingeren, så tar han hele hånden

Ordtaket kan fort bli virkelighet om det blir lov for NIS-registrerte skip å gå fast på Svalbard.

Svalbard er etter § 4 i NIS-loven å betrakte som norsk innenrikshavn. Det betyr at Svalbard faller innunder fartsområdebegrensningene i NIS-loven og at NIS-registrerte skip ikke kan gå mellom havner på Svalbard eller mellom Svalbard og fastlandet.

Det ble opprinnelig gitt en frist til 1.juli 2015 for å innrette seg etter denne fortolkningen. Departementet ber nå Sjøfartsdirektoratet om å utsette fristen til utgangen av 2015, og begrunner forlengelsen med at det er uheldig at fristen inntreffer midt i en sesong.

Problemstillingen har ikke vært diskutert i fartsområdeutvalgt, men departementet vil foreta en vurdering av om det bør foreslås en endring i regelverket som åpner for at skip som opererer på Svalbard kan være registrert i NIS.

<http://miniurl.no/16i>

Vurderer å flagge ut. Etter 119 år kan Hurtigruten bli tvunget til å fjerne det norske flagget på skip til Svalbard. – Forferdelig trist, sier konsernsjef Daniel Skjeldam.

<http://miniurl.no/16o>

Om Næringsdepartementet får det som de vil, kommer de til å lede an i arbeidet med å fjerne den siste norske sjømann. Vi vet inderlig godt at om noen får et gode, vil andre ha det samme. Bli Svalbard åpnet for NIS-skip, er det ikke lenge før første søknad om fast fart langs norskekysten ligger til behandling, i og

med at Svalbard blir regnet som innenriks havn.

Vi mener at det Næringsdepartementet skulle hatt som første prioritet er å sikre norske arbeidsplasser. Åpner man opp for NIS på Svalbard, betyr det at regjeringen ikke bryr seg om sosial dumping, og bevaring av norske arbeidsplasser. De skipene som kommer til å gå fast på Svalbard vil være bemannet med underbetalte utlendinger. Samtidig sitter norske sjøfolk hjemme uten arbeid, og de eneste som vil tjene på det er de tre andre sjømannsforbundene som fortsatt vil sitte igjen med gode kontingentinntekter fra de lavtlønnede utlendingene. Vi mener det er statens plikt å arbeide for å beskytte norske sjøfolks arbeidsplasser. Det kan sikkert gjøres på flere måter, men vi mener at proteksjonisme i norske farvann er veien å gå. På den måten sørger vi også for rekruttering, sikrer arbeidsplasser og at norske redere har markedet for seg selv – ingen utenlandske redere å konkurrere mot. Slik vil vi også sikre en jevn strøm av norske offiserer til den internasjonale delen av handelsflåten, for maritimeskoler vil heller ikke bli nedlagt.

En annen mulighet, som også er helt nødvendig, er å fjerne taket på nettolønnsordningen. I tillegg må politikken og politikerne være til å stole på. Slik det mer eller mindre har vært frem til nå, har avtaler og bestemmelser innen sjøfartspolitikken vart like lenge som det har tatt blekket på avtalene å tørke. Det vi må ha er langsiktige avtaler næringen kan stole på.

BER NIS-SKIP FÅ SEILE UT ÅRET TIL SVALBARD

NIS-skip skal ikke lenger få gå mellom havner på Svalbard eller mellom Svalbard og fastlandet. Men Næringsde-

partementet ber nå Sjøfartsdirektoratet forlenge fristen til ut 2015 for fartsområdebegrensningen trer i kraft.

<http://miniurl.no/16j>

I NIS-lovens paragraf fire står det: NIS registrerte skip kan ikke i dag delta i norsk innenriksfart- Svalbard er norsk innenriksfart.

Likevel ber Næringsdepartementet om at NIS-skip skal få lov å operere der, i alle fall ut året. Norske arbeidsplasser er de tydeligvis ikke opptatt av.

Den eneste måten å få dispensasjon fra regelen er, ikke som Næringsdepartementet gjør her, men de må også søke de tre andre sjømannsorganisasjonene. Om ikke de gir lov, kan heller ikke Sjøfartsdirektoratet gjøre det. Med andre ord; om Næringsdepartementet får sitt ønske oppfylt, er det med Troikaens velsignelse. Som vi vet fra tidligere, har det ikke vært vanskelig for dem som ønsker dispensasjon fra NIS-loven, å få det.

Næringsdepartementet ber Sjøfartsdepartementet bryte norsk lov slik at redere, norske eller utenlandske, som har skip i NIS-registeret, skal kunne seile med billige mannskaper. Det er avslørende å se hvordan ministeren her bøyer seg i støvet for folk med penger. Hadde det ikke vært en bedre idé og bruke litt mer penger på nettolønn til redere i Nor- registret, slik at vi kunne gitt flere norske sjøfolk arbeid? Det er tross alt disse sjøfolkene, samt alle andre arbeidere i dette landet som har valgt dere.

info@fffs.no – www.fffs.no

Hva er en sesong?

Vi har ved flere anledninger blitt kontaktet med spørsmål om hva som er en sesong. Folk blir ansatt med kontrakter fra januar til april, fra oktober til desember og på alle andre tidspunkt av året.

Vi har forsøkt å finne ut av det ved å gå inn i lovtekster, men der er det også litt tvetydig i forståelsen av problemet. Som man kan se under er den spesifikk i forbindelse med konkrete arbeidsoppgaver som skal utføres, men vi finner lite om sesongansettelser, bortsett fra:

«Det er også adgang til å benytte midlertidig ansatte for å dekke personellbehov som varierer fra sesong til sesong.»
<http://miniurl.no/16s>

Problemet oppstår når man ikke vet hva betegnelsen «sesong» står for. Det er oppgitt datoer som, så vidt vi kan forstå, er langt utenfor vanlige sesonger enten det gjelder turist, sommer, vinter eller annen sesong. Når man i tillegg bare fornyer kontrakten etter hvert «sesongen» er over, er det ikke rart man stiller spørsmålet - er dette lovlig?

Man har vært om bord i et skip sammenhengende i mer enn et år, bortsett fra de avtalte friperiodene, som også de fast ansatte har, og likevel blir man betraktet som sesongansatt. Her er det noe som skurrer. Det samme kan man si om vikarkontrakter i enkelte rederier. Vi har møtt vikarer som har arbeidet om bord i samme skip og samme rederi i mer enn 12 år. Da kan man snakke om langtidssykemelding av den/de man vikarierer for, om ikke vedkommende allerede er avgått med døden.

I Skipsarbeidsloven kan vi lese følgende:

«**Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)**
§ 3-4. Midlertidig ansettelse

(1) Arbeidstaker skal ansettes fast.

Avtale om midlertidig ansettelse kan likevel inngås:

- a. for et bestemt tidsrom, for en bestemt reise eller for arbeid av forbigående varighet, når arbeidets karakter tilsier det,
- b. for arbeid som utføres i stedet for en annen eller andre (vikariat),
- c. for praksisarbeid.

(2) En arbeidstaker som har vært midlertidig ansatt i mer enn ett år, har krav på skriftlig varsel om tidspunktet for fratreden senest en måned før dette tidspunktet. Varselet skal anses for å være gitt når det er kommet fram til arbeidstakeren. Dersom fristen ikke overholdes, kan arbeidsgiveren ikke kreve at arbeidstakeren fratrer før en måned etter at varsel er gitt.

(3) Midlertidige arbeidsavtaler opphører ved det avtalte tidsrommets utløp eller når det bestemte arbeidet eller arbeidet av forbigående varighet er avsluttet, med mindre annet er

skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale. En arbeidstaker som har vært sammenhengende midlertidig ansatt i mer enn fire år etter første ledd bokstav a og b, skal anses som fast ansatt slik at reglene om oppsigelse av arbeidsforhold kommer til anvendelse. Ved beregning av ansettelsestid etter andre punktum skal det ikke gjøres fradrag for arbeidstakers fravær.

(4) Arbeidsgiver skal minst én gang per år drøfte bruken av midlertidige ansettelser etter denne bestemmelsen med de tillitsvalgte.

§ 3-5. VIRKNINGER AV ULOVLIG MIDLERTIDIG ANSETTELSE

(1) Dersom det foreligger brudd på bestemmelsene i § 3-4, skal retten etter påstand fra arbeidstaker avsi dom for at det foreligger et fast arbeidsforhold eller at arbeidsforholdet fortsetter. I særlige tilfeller kan retten likevel, etter påstand fra arbeidsgiver, bestemme at arbeidsforholdet skal opphøre dersom den

HELSEATTEST PÅ DAGEN

Vi har drop-in timer alle dager

Timebestilling mandag, tirsdag og onsdag.

Våre åpningstider er mandag til fredag, fra kl. 08.00-15.30

Vi tilbyr også:

Konsultasjoner på dagen • Vaksinasjon
Personallegeordning • Bedriftshelsetjeneste.
Skipsmedisin

Våre leger er: Trygve Fonneland, Camilla Bentzon, Stein-Inge Stigen, Carl Martin Welde og Calvin Sekgopa.

Alle våre leger er godkjent sjømanns- og petroleums leger.
Fra og med 2015 har vi også godkjent dykkerlege.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN
Maritim Telemedisin
BERGEN

Legkontoret for sjømenn Bergen
Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen
Tlf: 55 54 40 30 - Fax: 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

etter en avveining av partenes interesser finner at det vil være åpenbart urimelig at arbeidsforholdet fortsetter.

- (2) Ved brudd på bestemmelsene i § 3-4 kan arbeidstakeren kreve erstatning. Erstatningen fastsettes i samsvar med § 5-11 annet ledd.»

Høyesterettsdommer Jens Edvin Skoghøy skriver følgende:

§ 3-4. MIDLERTIDIG ANSETTELSE

Note (52)

Ved Jens Edvin A. Skoghøy. Noter er ny 24.06.2014.

Hovedkriteriet for midlertidig ansettelse etter denne bestemmelsen om arbeidets karakter tilsier midlertidig ansettelse. Med «arbeid av forbigående varighet» menes «arbeidsoppdrag om bord som vil

være avsluttet når jobben er gjort, uten at det på forhånd er mulig å si hvor lang tid dette vil ta», f.eks. spesielle reparasjonsarbeider, se prp. s. 191, jf. Ot.prp. nr. 26 (1984-85), s. 19. Det er også adgang til å benytte midlertidig ansatte for å dekke personellbehov som varierer fra sesong til sesong, se prp. s. 191. Det midlertidige behovet må ikke være for langvarig, se Rt. 1997 s. 277. Om når arbeidets karakter tilsier midlertidig ansettelse, se for øvrig Rt. 2001 s. 1413 og Rt. 2005 s. 826. Spørsmålet er mer inngående behandlet av Fougner mfl. s. 638 ff. Om opphør av avtaler om midlertidig ansettelse, se § 3-4 tredje ledd.

Note (53)

Ved Jens Edvin A. Skoghøy. Noter er ny 24.06.2014.

For at en person skal kunne anses ansatt «i stedet for en annen eller andre», må

vedkommende tjenestegjøre som stedfortreder for en (eller flere) bestemt angitte arbeidstaker(e) under dennes (deres) midlertidige fravær. Et fast arbeidskraftsbehov kan ikke dekkes ved vikarer, men med større grunnbemanning av fast ansatte, se Rt. 2006 s. 1158. Det vil også være i strid med bestemmelsen å «inngå løpende kortvarige vikariatavtaler for å dekke et konstant behov for vikartjeneste innen f.eks. en større virksomhet med en noenlunde stabil fraværsprosent», se Ot.prp. nr. 50 (1993-94), s. 165.

Så sesong er vanskelig å definere – men en ting er sikkert: Rederiene bør være redelige i forhold til ansettelsespraksis! De bør være så edruelige at de tar sine ansatte på alvor og gir dem kontrakter de kan forholde seg til. Om lovens bokstav ikke er entydig, så er rederiene moralsk og etisk forpliktet til å sørge for forutsigbarhet for sine ansatte!



Illfoto: Eivind Myhre Refvik

Maken til historieforfalskning skal man lete lenge etter

Vi har tidligere skrevet at FFFS er premissleverandør for de tre andre sjømannsforbundene. Og her er enda et eksempel på at vi har rett. Ikke bare har vi rett, men det blir også servert helt åpenbare løgner.

(tekst i kursiv er hentet fra artikkelen i Maritime.no)

«Sjømannsorganisasjonene i Norge har vært tindrende klare på at norsk sokkel må anses som en del av norsk innenlandsøkonomi. Vi kan ikke akseptere en utvikling hvor sjøfolk bosatt i Norge på norsk sokkel byttes ut med arbeidstakere som har lønns- og arbeidsbetingelser som gjør det umulig å bo i Norge. Det er en reell frykt for at dette kan skje over tid»

-skriver **Johnny Hansen, Hans Sande og Hege-Merethe Bengtsson** i en felles artikkel, alle ledere i hvert sitt forbund for sjøfolk. Videre sier de at:

«Sjømannsorganisasjonene har derfor krevd at myndighetene utnytter handlingsrommet som folkeretten gir adgang til, og iverksetter tiltak som sørger for at det ikke bare på plattformene, men på hele norsk sokkel, stilles krav til norske lønns- og arbeidsvilkår.»

<http://miniurl.no/16f>

Sannheten er at når FFFS har forlangt proteksjonisme langs kysten og på sokkelen med norske arbeids- og tariffvilkår, har vi nærmest blitt karakterisert som gale. Når Parat, flyvernes forbund, tør å gå høyt ut mot Norwegian er Troikaen (NSF, NSOF og DNMF) redd for å bli avslørt. De løftet ikke en finger den gang det gjaldt deres egne medlemmer- tvert i mot.

De vil ikke fremstå som de som solgte norske sjøfolk for «tretti sølvpenger», som de engang gjorde.

Når de nå uttaler at: «Norsk Internasjonalt Skipsregister ble i 1987 opprettet for å stanse utflaggingen» snakker de mot bedre vitende. De vet at det de var med på å tilrettelegge fra midten av 70-tallet og frem til etableringen av NIS første juli 1987, ville føre til at tusenvis av norske sjøfolk ville miste jobben. Resultatet var også at ca. **18 000** norske sjøfolk måtte overgi jobbene sine til billige utenlandske sjøfolk.

For å understreke at vi ikke farer med villedende opplysninger og løgn legger vi med **Manila- avtalen**. (den var/er gyldig ikke bare for NSF, men også for de to andre)

- **Manila-avtalen** mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliserings avtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderfø-

derasjonen og Norsk Sjømannsforbund.

- *Etableringen av bemanningskontoret, NFD International Manning Agents Inc. I Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først og fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.*

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

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

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

(Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)
(Disse beløpene er ganske sikkert forhandlet mange ganger siden avtalen ble inngått i 1987.
(Red anm.))

info@fffs.no – www.fffs.no

Det er ikke ende på forsøkene de tre forbundene gjør for å endre historien, de vet utmerket godt at uten deres hjelp hadde ikke rederne hatt mulighet til å gjøre det de gjorde. Manila-avtalen hadde aldri kommet i stand om det ikke var for Troikaens behjelpelighet. Å tro at rederne ville belønne dem med millioner av kroner, om det ikke var nødvendig er det vel bare dem selv som tror på.

«- HAR OPPLEVD INTERNASJONALISERINGEN I TIÅR

I debatten er det tidvis vist til at luftfarten er i ferd med å gå i samme retning skipsfarten. Sjømannsorganisasjonene i Norge, og ikke minst norske sjøfolk, har gjennom flere tiår opplevd konsekvensene av internasjonalisering.»

I sin krokodilletåredryppende sympati for norske sjøfolk, forteller de også at:

«Innenriksfarten i Norge, som består av fraktesfarten samt innenriks rutefart og utenriksferger, var lenge forskånet for

denne utviklingen. Passasjerfart sysselsetter i hovedsak fortsatt norske sjøfolk, på norske lønns- og arbeidsvilkår. I fraktesfarten har utviklingen de siste årene dessverre gått i retning av en stor utflagging fra norsk ordinært skipsregister (NOR), med dertil tap av et stort antall norske arbeidsplasser. I dag er bare ca. 30 % av skipene i fraktesfarten NOR-registrert.

Det er i dag vanlig at et norsk rederi frakter norskeid gods mellom norske havner under fremmed flagg, med mannskap fra Øst-Europa og Asia, som ikke er ansatt på norske lønns- og arbeidsvilkår.»

Hvorfor har de ikke hørt på det vi sagt før? Vi har tatt til orde for å stenge kysten for andre enn norske redere med skip registrert i NOR i flere år. Vi har skrevet om å innføre proteksjonisme på like fot med det andre land har gjort for sine sjøfolk. Nå er det, i følge TV2,

bare Norge og England igjen i verden som ikke gjort det samme. I stedet for å støtte sjøfolkene, er Troikaen med på å innvilge dispensasjoner fra NIS-loven, slik at NIS-registrerte skip får lov til å gå mellom norske havner, se Dråpen nr. 3-2013 der kan man også lese at i NIS-lovens paragraf fire står det at NIS registrerte skip kan ikke i dag delta i norsk innenriksfart.

Det er imidlertid adgang til å dispensere fra denne hovedregelen gjennom godkjenningprosedyre **som også involverer norske fagforeninger.**

Fagforeningene det her er snakk om er Troikaen, som sammen med Sjøfartsdirektoratet gir dispensasjoner, og på toppen i SD sitter ingen ringere enn tidligere AP minister Olav Akselsen. Om dere går inn på linken over kan dere lese hele artikkelen, vi har klippet litt fra.



MARSTEIN

Illfoto: Elise Oksnes

Mannskaper klager på manglende vedlikehold på fergene

Vi har ved flere anledninger fått rapporter om manglende vedlikehold på fergene som trafikkerer vår lange kyst.

For ikke lenge siden fikk vi en telefon fra en maskinsjef, som etterlyste bedre bemanning om bord på fergene. Det han var mest opptatt av, var at han var alene i maskinen og ikke hadde tid til nødvendig vedlikehold. «Vi må få tilbake fergens viktigste mann- motormannen» var hans budskap.

I mange år har fergereferiene hatt problemer med å skaffe bemanning til fergene. At de ikke får tak i erfarne mannskaper har de en stor del av skylden for selv. Hadde de latt være å danse etter anbyders pipe, og heller

fortalt både dem og myndighetene at de ikke kan gå lenger ned på tilbudene og om hva som var i ferd med å skje om de så gjorde, hadde de selv vært med på å stanse galskapen. Fergereferiene underbyr hverandre så kraftig at det går på sikkerheten løs.

Slik det er i dag kan det se ut som om Sjøfartsdepartementet bare er en sandpåstrøer for anbyderne. For direktoratet kan det se ut som om det ikke eksisterer en nedre grense i forhold til minimumsbemanning. Kan det være at den øverste sjefen ikke har de nødvendige kvalifikasjonene som loven krever av lederen i Sjøfarts direktoratet? (se Dråpen 4-12 sidene 20-21)

Uansett årsak har det nå utviklet seg en ukultur i anbudsrundene, slik vi får det referert fra de som bemanner fergene. Utgiftene i forbindelse med å drive

fergerutene står i fokus. Ikke det som burde vært prioritert nummer en, nemlig å frakte passasjerene trygt frem og tilbake. For å få det til, må man ha nok utdannede mannskaper, som ikke bare skal stå til tjeneste for passasjerene, men de skal også drive vedlikehold.

Dette er ikke bare et spørsmål om estetikk, men i aller høyeste grad et spørsmål om trygghet både for de som arbeider om bord, og de reisende. Vi var selv med i en diskusjon i NRK for noen år siden angående fergesambandet Måløy- Oldeide, der Sjøfartsdirektoratets mann uttalte at om ikke kapteinen om bord var fornøyd og følte seg komfortabel med størrelsen på bemanningen, kunne han bare forøye fergen og gå på land. Vi vet nøyaktig hvor lenge denne kapteinen hadde hatt arbeid, om han hadde fulgt SD sitt råd!



Illfoto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Mer gods over på kjø!l

I følge Maritimt forum kan 200 000 lastebiler fjernes fra veiene om mer gods fraktes på skip

<http://miniurl.no/16g>

Dette er ganske sikker helt riktig. I flere artikler i Dråpen har også vi skrevet mer eller mindre det samme, basert på forskjellige rapporter, men vi har også tatt til orde for å sende godset på norskregistrerte skip.

Å sende godset med skip er ikke bare til fordel for arbeidsplassene, men den store fordelen vil bli mange færre skadde og drepte i trafikken, samt den store miljøgevinsten.

«Transportetatene la 25. februar frem sin delanalyse til en ny nasjonal transportplan. Analysen viser at 83 prosent av all godstransport skjer på sjøen og at mellom 5 og 10 millioner tonn gods potensielt kan flyttes fra vei til sjø.

– Tar vi utgangspunkt i en maksvekt på semitrailere på 50 tonn tilsvarer dette 200 000 vogntog årlig som kan fjernes fra veiene. Å få disse over på sjøtransport, som er vedlikeholdsfri og tryggere, gir sparte utgifter, bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet. Det bidrar til å løse målene som er satt for NT, sier Tord Dale som er daglig leder for Maritimt Forum.»

Nor Lines er et av rederiene som ønsker å satse på godstransport og kommer denne sommeren med to naturgassdrevne godsferger.

Når overstående rederi melder sin interesse, er det nødvendig å være ekstra på vakt. Nor Lines har ingen norskregistrerte båter som trafikkerer kysten. På hjemmesidene til Nor Lines ser vi at alle som en har utenlandsk hjemstedshavn. Det er enten Valletta (Malta), Nassau (Bahamas) eller Torshavn på Færøyene, som har fått æren av å ha Nor Lines skip i sine registre.

Nor Lines er heleid av DSD (Det Stavangerske Dampskipsselskap) med hovedkontor i Stavanger. Norskeid selskap, men båtene har utenlandske hjemmehavner og utenlandske mannskaper. Med andre ord et selskap som utkonkurrerer de som prøver etter beste evne å ha båtene norskregistrert og mannskapene norske. I stedet for at alle rederiets ansatte betalte skatt til Norge, er det nå bare de kontoransatte på land som betaler skatt.

De fleste vet nok hvorfor Nor Lines har sine skip registrert i utlandet og ikke i norske registre. Det er rett og slett på grunn av at da kan de bemanne skipene sine med billige utlendinger. Dette er et norsk rederi som ikke legger to pinner i kors for å ansette eller rekruttere norske sjøfolk. Om et slikt rederi skal få blankofullmakt til å trafikkere norskekysten, åpner vi også opp for alle andre. Nå må kysten og norsk farvann bli beskyttet, og forbeholdt norske sjøfolk.

Innfør proteksjonisme nå.



MS Stavangerfjord - Foto: fjordline.com - Espen Gees/123rf.com

Ni av de ti mest miljøvennlige skipene i verden er **eid av norske rederier**

I E24 settes søkelyset på miljø og skipsfart. Det er bare å gni seg i hendene å heve flagget høyt, norske redere leder an i miljøkampen til havs. Men det står litt verre til med bemanning av nordmenn om bord i disse skipene.

Når vi ser listen over de ti mest miljøvennlige skipene i undersøkelsen, er det påfallende at det bare er noen få av dem som har norsk bemanning.

«Får høyest score i miljøskipsindeks med over 3000 skip.»

Environmental Ship Index (ESI) identifiserer skip med lave utslipp og gir dem score etter hvor miljøvennlige de er. Av 3194 skip er det kun 50 som har en score som er høyere enn 50 poeng.»

<http://miniurl.no/16h>

Av de ti mest miljøvennlige skipene er hele ni av dem eid av norske rederier. Det siste er et svensk skip. Helt øverst er det fem norskeide skip som troner, med de LNG-drevne søsterferjene Bergensfjord og Stavangerfjord til Fjord Line helt på topp, men de er ikke norsk registrerte, de er danske.

På de tre neste plassene følger norske Seven Viking fra Eidesvik, Bergen Star fra Bergen Tankers og Normand Arctic

fra Solstad Offshore. Med på listen er også Viking Lady. Skipet har installert både brenselcelle og batteripakke for og utforske hybrid framdrift. Skipet har, i likhet med de fleste forsyningskip med LNG-framdrift, dual fuel-motorer fra Wärtsilä.

16 NORSKE

I alt er det 16 norske skip på listen over de 50 mest miljøvennlige skipene. Det er lov til å bli stolt av mindre. Nå når skipene blir renere og renere, er det ikke da på tide at man også får et, for oss, lett forståelig språk også om bord, - norsk?

NTNU-forskere mener pris har gått foran sikkerhet ved hurtigbåtdrift de siste årene

Er tryggheten for passasjerene kastet over bord?

I en artikkel i Folkebladet omtales en forskningsrapport fra forskere på NTNU. I artikkelen settes det søkelys på økonomi versus sikkerhet.

<http://miniurl.no/16n>

«-Det som er bekymringsfullt er at priskonkurransen mellom hurtigbåtrederier som kjemper om å vinne anbud hos fylkeskommunene, har presset fram minimumsbemanning om bord i båtene»

I flere år har FFFS hevdet det samme. Prisene på anbudene blir satt så lavt at det konsekvent blir minimumsbemanning, og om mulig også lavere, ikke bare på hurtigbåter, men også på ferger. Når man ser på statistikken som NTNU legger frem, er det skremmende at staten ved Sjøfartsdepartementet kan godkjenne slik ordning.

«Statistikken viser at antallet skipsulykker langs norskekysten har hatt en sterk

stigende tendens de senere årene. I 2006 var det registrert 48 ulykker per 1.000 fartøyer, mens tallet i 2012 var mer enn tredoblet til 150 ulykker per 1.000 fartøyer.

Forsker Trond Kongsvik ved NTNU avviser at bedre rapporteringsrutiner er eneste forklaring. En studie han har ledet om sikkerheten til sjøs langs norskekysten, viser at sikkerhetskulturen til sjøs er å anse som god.»

Som man kan lese ut fra Kongsviks forskning, er mannskapene dyktige i utførelsen av sitt arbeid. Det er mangel på mannskaper som skaper problemene, i følge forskeren.

«Det som er bekymringsfullt er at priskonkurransen mellom hurtigbåtrederier som kjemper om å vinne de samme anbudene hos fylkeskommunene, har presset fram minimumsbemanning om bord i båtene. Dette har utvilsomt gitt dårligere sikkerhet for passasjerene i forhold til ulykker som måtte inntreffe, for eksempel brann, eksplosjoner, kollisjoner og grunnstøtinger. Økningen på

ulykkesstatistikken har vesentlig skjedd med fartøyer som driver persontransport, og i dag skjer denne transporten for det meste med hurtigbåter.

Det er ikke så lite av et paradoks, når det samtidig er etablert et internasjonalt regelverk med såkalte ISM-koder, med formål å bedre sikkerheten ombord på passasjerbåter. Dette har nok bedret sikkerhetskulturen generelt gjennom økt bevisstgjøring av mannskap, men hva hjelper det når det vektlegges for lavt i anbudsprosessen?»

NTNU rapporten bekrefter det samme som FFFS har hevdet mange ganger. Når vi har uttalt oss om problemene med manglende mannskap, er det på bakgrunn av bekymringsmeldinger fra de som har sitt daglige virke om bord. Nå når denne rapporten er lagt på bordet, håper vi at noe blir gjort hurtigst mulig. For som rapporten konkluderer:

«Forskningsrapporten foreslår å gi sikkerhet større plass i anbudskriteriene fra fylkeskommunene»



ADMIRALEN

Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Nå får vi støtte fra SSB også

FFFS har i lengre tid hevdet at vi må få sikkerhet for at ungdom som vil satse på maritim utdanning må få muligheter.

Den eneste muligheten disse ungdommene har er at kysten og sokkelen reserveres som deres utviklingsområde. Altså å ha et friområde hvor norske redere, med skip registret i NOR og med norsk bemanning, kan operere uten konkurranse. Dersom ikke det blir gjort, kan man

om kort tid bare ha museene igjen til å fortelle om norsk maritim næring, under vignetten « Den dummeste beslutning gjort av norske politikere».

«I følge Statistisk Sentralbyrå vil det mangle over 90 000 fagarbeidere i Norge i år 2030, dvs. om femten år. Det største problemet vil helse- og omsorgssektoren få. Men fagarbeidermangelen vil også ramme de maritime næringene, hvis ikke flere søker seg til fagutdanning.

[« http://tinyurl.com/k5yo2zg](http://tinyurl.com/k5yo2zg)

For at flere skal kunne søke seg til fagutdanning til sjøs, må det være plasser å søke på. Blir kysten, Svalbard og sokkelen forbeholdt NOR- registrerte skip, vil ungdommen ha et sted hvor de kan få den nødvendige praksisen, før de tar formell maritim utdannelse. Med andre ord vil det ikke bare være skipsarbeidsplassene som blir ivaretatt, men også arbeidsplassene innen den maritime utdannelsen på land. Kompetansen som vi har bygget opp gjennom århundrer vil bli tatt vare på.

Illfoto: Helge Oksnes

Maritime og transport Arbeidsplasser

Norske sjøfolk og transportører er i ferd med å bli annenrangs borgere i eget land, vi erfarer at det i lang tid har foregått en utvanning av Norske arbeidsplasser langs kysten, på landeveien og i offshoreindustrien til fordel for arbeidstakere fra andre land. Rederiene, speditørene og Offshoreselskapene skylder på at det ikke er Norske folk å få tak i og eller at Norske arbeidstakere er for kostbare, rederne krever bl.a. at politikerne må legge forholdene til rette i form av refusjonsordninger.

Undertegnede er av den oppfatning at det finnes både nok og kompetente folk i Norge til å bekle arbeidsplasser langs kysten, på landeveien så vel som i Offshorenæringen.

Hvis det formodentlig skulle mangle Norske arbeidstakere til div stillinger burde det være en smal sak å hente disse fra kommune/stat, sende dem på relevante kurser og få dem ut i arbeid (Antall ansatte i det offentlige har hatt en dramatisk økning noe som burde vært reversert for lenge siden).

Den sittende regjering har utført en del ting som er meget viktig i nedgangstider og av stor betydning for folk flest som for eks. du får nå lov å kjøre Segway, du får nå lov å spille poker, det er nå lov å arrangere profesjonelle boksekamper, økt fartsgrense fra 100 til 110 km/t på en veistrekning (på Østlandet selvsagt) og ikke minst, du får lov å kjøpe en flaske vin ekstra på taxfree når du har vært på reise. Hurra!

Når den sittende regjering legger ned så mye energi i slike – for det Norske folk – viktige saker, ja, da er det ikke rart at de ikke har anledning til å konsentrere seg om bagateller som at Norske sjøfolk, Offshore og transportarbeidere mister sine jobber.

Undertegnede har gjennom 35 år jobbet på sjø og som sjåfør, begge disse næringene kan sammenlignes da de lider den samme skjebne, i skrivende stund er jeg så heldig at jeg har fått et vikariat på en båt, eiet av et Norsk rederi, oppdrag i Nordsjøen for det Norske oljeselskapet Statoil. Et naturlig spørsmål vil selvsagt være – er det mange Nordmenn om bord? – Svaret er selvsagt nedslående, av ca. 90 - 100 personer er det 7 – 10 Norske og det er P.G.A. at båten er registrert under såkalt bekvemmelighetsflagg. Har også vært på båter med større besetning der det fremdeles er under 10 Nordmenn. Det burde vært uvesentlig hvor båtene/transportørene er registrert og heller sett på hvilke områder de opererer i, dette gjøres i flere andre land der kostnadsnivået er høyere enn i Norge. For å kunne operere innen Norsk territorialgrense burde det for å ivareta Norske arbeidsplasser være et krav om at det skal bemannes primært av Nordmenn.

Den samme stillingen jeg vikarierer i er det fast ansatte utlendinger med samme betaling, disse betaler ca. 20% skatt hvis de opererer i Norsk sone i Nordsjøen og ingen skatt hvis de opererer på Engelsk side, på toppen av dette søker de og får tilbakebetalt det meste eller i mange tilfeller all skatt fra Norge avhengig av hvor lenge de har jobbet på Norsk side. Undertegnede betaler 48 % skatt for

samme jobben på samme båt og får en sjømannsrefusjon på Max kr. 80.000 pr. år.

Politikerne skal ikke bare legge forholdene til rette for at private, med i mange tilfeller utenlandskregistrerte morselskap, kan fortsette å ha sugerøret ned i den Norske honningkrukka. Politikere burde også ha ryggrad nok til å stille krav innenfor våre egne landegrenser uavhengig av de såkalte EØS avtaler. Norge er ikke medlem av EU og ved hjelp av EØS har de i praksis lurt det Norske folk inn i EU mot dets vilje. Hvor er arbeidstillatelsene til personer utenfor EU som opererer på Norsk territorium?

En politikers fordømte plikt er å arbeide til det beste for landets innbyggere og det gjøres overhode ikke gjennom å kunne kjøpe en ekstra flaske vin eller kjøre Segway etc., men gjennom å trygge noe så fundamentalt som Norske arbeidsplasser i Norge.

Når man så prøver å belyse dette problemet blir en møtt med stengte dører i media, skulle noen formodentlig kommentere dette vil undertegnede bli møtt med kommentarer som rasist, nasjonalist osv. Mitt utspill i denne saken er kort og godt det at vi står foran et meget stort problem i og med at Ola og Kari går på trygd i sitt eget hjemland mens våre egne rettmessige arbeidsplasser bekles av utlendinger. Dette har ingenting med rasisme å gjøre, det har med rettferdighet å gjøre.

I grunnlovens paragraf 110 står det – **Det påhviler myndighetene at legge forholdene til rette slik at enhver som ønsker det skal have utbytte av sitt arbeide.**

Dette bør enhver politiker legge seg på minne, for nå er begeret fullt.

Kurt I Pedersen



De fleste norske skip anløper sjelden eller aldri sine respektive hjembyer. I Bergen har det i hovedsak vært lokalskip og skip i kyst- og nordsjøfart som har dominert havnebildet. Dette oversiktsbildet fra august 1961 viser den viktige rolle Det Bergenske Dampskibsselskab fortsatt spilte i fart på Bergen. Hurtigruteskipet MS Nordstjernen er på vei inn til Skoltegrunnskaien, hvor Englandsrutens MS Venus og tre av selskapets lasteskip ligger fortoyd. Ved Festningskaien ligger hurtigruteskipet MS Polarlys. Nedenfor Rothaugen ligger MT H. Westfal-Larsen i opplag, og illustrerer problemene deler av byens utenriksflåte slet med rundt 1960. Foto: Widerøe, UBB

MARITIME BERGEN **1960 ÅRENE**

Tekst: Bergens Sjøfartsmuseum

Praktboken «Maritime Bergen. To hundre år i bilder», utgitt av Bergens Sjøfartsmuseum gir en rikt illustrert oversikt over skipsfarten de siste to hundre år. I sist nummer av Dråpen så vi nærmere på perioden 1800- 1960, en periode preget av bl.a. kraftig vekst i seilskipsflåten, overgang til damp, verdenskriger og omstilling til motor, tank og linjefart. I denne artikkelen skal vi se nærmere på 1960-årene frem til 1973, en interessant periode i skipsfarten preget av både omstilling og samarbeid i næringen.



Besetning Gordian. Besetningen, samt noen familiemedlemmer, fra Hilmar Rekstens MS Gordian (bygget 1959) i en utenlandsk havn. Bedre velferd i løpet av 1950- og 1960-årene gjorde det mulig å legge til rette for at sjøfolk kunne få besøk hjemmefra. Gordian var et av Rekstens siste trampskip. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

Det internasjonale sjøtransportbehovet fortsatte å vokse inn i 1960-årene. I tillegg til en kraftig økning i varevolumet, bidro økt globalisering og politiske forhold til at transportveiene ble lengre. Samlet førte dette til en fortsatt kraftig tonnasjevækst. I Bergens skipsfartsmiljø rådet usikkerhet ved inngangen til 1960-årene. Byens store flåte av damptrampskip var i ferd med å bli utdatert, og linjefarten ble rammet av at flere land innførte restriksjoner for skip fra tredjeland. Usikkerheten resulterte i manglende vilje til oppgradering av linjeflåten. Byens store flåte av tramp- og linjeskip med flere dekk møtte økt konkurranse fra nye og mer effektive skipstyper. Men flere av byens redere tok etter hvert utfordringen og kom til å delta aktivt i det som er blitt omtalt som en globalt omfattende transport-revolusjon.

En utviklingstrend etter 1960 var en kraftig vekst i antall fraktkontrakter inngått med industribedrifter. For å kunne konkurrere om kontrakter, måtte rederiene kunne tilby store og fleksible flåter. Behovet for kostbare spesialskip dannet bakgrunn for mange samarbeidsforetak både innen tank og tørrlast i Bergen etter

1960. For noen småredier var det en god måte å fortsette i skipsfarten på, mens det for andre ga en mulighet til å spre virksomheten til flere områder. I denne perioden valgte også flere redere å oppnå økonomiske fordeler ved å flagge ut skip.

Den økonomiske veksten og konkurransen innen skipsfartsnæringen stimulerte til omstilling både innen tankfart og tørrlast. I Bergen ønsket mange å skifte ut flere av de eldre skipene, i første rekke dampskip bygget før krigen. På de nye skipene ble overbygg og motor flyttet fra midtskip til akter for å øke lasteevnen. I tillegg ble det innført ny laste- og losseteknologi for å effektivisere oppholdet i havnene. Rederne fortsatte dessuten å kontrahere stadig større skip for å oppnå stordriftsfordeler.

Det var spesielt råoljetankere som kom til lede an når det gjaldt skipsstørrelse. Da A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi i 1966 fikk levert MT Molda på over 140 000 dødvekttonn (75 000 brutto registertonn), var det Bergens største skip. Den store tankskipsrederen i byen skulle imidlertid bli Hilmar Reksten. I midten

av 1960-årene fikk han levert syv store turbintankere, og dro dermed full nytte av den kraftige fraktoppgangen som fulgte etter stengingen av Suez-kanalen i 1967. Suksessen for Reksten styrket hans tro på korte befraktningsavtaler og store tankskip. Det var kostbare skip, men de ga store besparelser, blant annet på bemanningssiden.

Reksten tok nå opp kampen med Sigvald Bergesen (Stavanger/Oslo), som Norges største tankskipsreder. I 1967 bestilte Reksten fem skip på 220 000 dødvekttonn, deriblant Kong Haakon VII, som han fikk levert fra Stord Verft i 1969. To av kontraktene ble senere konvertert til 285 000-tonnere samtidig som han bestilte tre nye av samme størrelse. I juli 1973 bestilte Reksten i tillegg fire 420 000-tonnere, med planer om å bygge tankskip på hele 800 000 dødvekttonn. Mens Reksten tok stor risiko i det kortsiktige spotmarkedet, valgte andre redere å satse på lengre befraktningsavtaler for skipene.

Noen av byens redere opprettet samseilingspooler for å utnytte tankmarkedet. Det gjaldt rederiene Odfjell og Westfal-



*De vanskelige årene mot slutten av 1950-årene førte flere bergensskip i opplagsbøyene, blant annet ved Rothaugen i Sandviken. Bildet viser fra venstre MS Venus, MS Clio (begge BDS), MS Molda (J. Ludwig Mowinckels Rederi) og liberty-skipet DS Solmar (Bergh & Helland).
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum*

Larsen innen fart med oljeprodukter og kjemikalier, BDS og Rolf Wigands rederi (Team Tankers) med produkt-tankskip og Joachim Grieg & Co, BDS, Wigand, Kjøde m. fl. i råolfefart (Bergen Shipping Partners).

Også innen tørrlast skjedde viktige omstillinger i perioden. Mye på grunn av den sterke konkurransen internasjonalt, avvirket Bergens redere i stor grad sitt engasjement i tradisjonell linjefart i løpet av 1960-årene. De lot være å følge den internasjonale trenden innen linjefart med overgang til moderne containerskip. Byen beholdt også fortsatt en stor trampflåte. Flåten av større trampskip var engasjert i internasjonal trampfart og kullfart på Svalbard.

Bergen, som var blitt hengende etter i utviklingen innen bulkfart, begynte etter hvert å hevde seg også på dette markedet. Omkring 1960 samarbeidet økonom Per F. Waaler og skipsingeniør Per Grieg med utvikling av industriskipsfart gjennom bulkpoolen Star Shipping, og utviklet skip med store og brede lasteluker (open hatch). Samtidig leverte bergensfirmaet Sverre Munck A/S portalkraner som endret laste- og lossesystemet radikalt. Skipene ble bygget stadig større og fraktet viktige råvarer som kull, jern-

malm og korn i store kvanta, men også papirprodukter og til og med biler. Byens store rederier så også muligheten i slike bulk-pooler. I 1962 gikk Westfal-Larsens rederi inn i Star Shipping, og mot slutten av tiåret ble Gearbulk etablert av Kristian Gerhard Jebsen i samarbeid med J. Ludwig Mowinckels Rederi og to utenlandske selskaper.

For BMV var de økende skipsstørrelsene en utfordring. Kapasiteten ble riktignok økt etter 1960, men verftet bygget ikke skip over 40 000 dødvectonn. Blant leveransene fra verftet var imidlertid moduler til supertankere, som ble ferdigstilt andre steder, blant annet ved Stord verft. Utover i 1960-årene leverte BMV i hovedsak skip til utenbys rederier, blant annet en rekke fruktskip.

Selv om det var de store bulkskipene for råolje og tørrlast som kom til å dominere bergensflåten utover i 1960-årene, var det også andre viktige utviklings-trekk innen Bergens skipsfart. Flere av byens rederier, med Odfjell i spissen, spesialiserte seg i tankfart med frakt av oljeprodukter, kjemikalier og flytende gass (LPG). På utstyrssiden kunne disse rederne trekke veksler på byens egne teknologiske miljøer, i første rekke pumper fra firmaet Frank Mohn A/S.

Flere bergensredere så også muligheter i forbindelse med den planlagte oljelettingen i Nordsjøen.

Også for byens småskipsflåte skjedde endringer etter 1960. Mange av de små tramprederiene var ikke alene i stand til å anskaffe den tonnasje som trengtes i kort og lang kystfart. Noen rederier forsvant, mens andre også på dette feltet valgte samarbeid eller rollen som investorer. Det kom imidlertid også til nye aktører på dette markedet, og Bergen fikk en renessanse som småskipsby. Blant de nye rederiene som markerte seg på dette området ved siden av det tradisjonsrike BDS, var Paal Wilson og Seatrans.

Skipsfarten måtte konkurrere med landbaserte næringer om arbeidskraften. Det åpnet seg større muligheter for kvinner å arbeide til sjøs utover i 1960-årene. Mens kvinner til sjøs tidligere hadde arbeidet med matservering og rengjøring, ble det nå også ansatt en rekke kvinnelige telegrafister. I 1967 var nesten en fjerdedel av de 1254 telegrafistene i den norske handelsflåten kvinner. Selv om det etter hvert har kommet kvinner inn i nye stillinger om bord, har sjømannsykket forblitt et mannsdominert yrke. Byens skipsredere har bidratt med en rekke store donasjoner til forskning og

kultur i Bergen. Givergleden var spesielt stor i 1950- og 1960-årene, og har materialisert seg i en rekke monumentale bygg i Bergen. Blant bygningene som har fått midler kan nevnes Universitetsbiblioteket (J. Ludwig Mowinckel),

Bergens Sjøfartsmuseum (Westfal-Larsen), Grieghallen (Wallem med flere) og Bryggens Museum (Erling Dekke Næss). Hilmar Reksten bidro også sterkt med midler til byens kulturliv. I tillegg til kjøpet av Statsraad Lehmkuhl i 1967,

donerte han i 1971 store midler til Norsk Sjøfartshistorisk Forskningsfond ved Bergens Sjøfartsmuseum. Musikkelskapet «Harmonien» og Festspillene, har også mottatt store beløp fra redere i Bergen.



Star Shipping var ikke det eneste rederisamarbeidet i Bergen. Kristian Gerhard Jebsen fikk blant annet med seg J. Ludwig Mowinckels Rederi i forbindelse med etableringen av Gearbulk i 1968. I 1970 hadde bulkpoolen tre skip hvorav to tilhørte Mowinckels rederi. Bildet viser MS Lista (bygget 1970) ved kai i Grimsby tidlig i 1970-årene. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

Supertankerne var kostbare i anskaffelse, men medførte relativt sett lave driftskostnader enn de mindre skipene. Her er en del av besetningen på TT Vespasian i forbindelse med overleveringen fra Stord verft i 1974. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum





Scandinavian Star

Tirsdag 20. januar fattet Stortingets Kontroll- og konstitusjonskomité en beslutning om at det skal nedsettes en politisk kontrollkomité som skal gå etterforskningen av Scandinavian Star-tragedien nærmere etter i sømmene.

Bakgrunnen for dette er at «STIFTELSEN ETTERFORSKNING AV MORDBRANNEN SCANDINAVIAN STAR», hvor FFFS sin leder er en del av styret, har lagt ned en formidabel jobb i å hente frem nye bevis, bevis politi har valgt å overse.

Det er ikke for ingen ting vi sier «å overse». Gang på gang har arbeidet

Stiftelsen har gjort, kommet over saker politiet har valgt og «tone ned», dette har selvfølgelig satt sinnene i kok blant dem i Stiftelsen som arbeider for å oppklare saken.

Gisle Weddegjerde, skipsteknikker og Lloyds ansatt sin reaksjon på nyhetene 21. 01. 2015 viser godt hva jeg mener.



www.fffs.no

Leserbrev

På kveldsnytt 21. 01. 2015 bekjentgjorde Børre Walderhaug Seksjonssjef for Finans og miljøseksjonen i Oslo politidistrikt, det vi har visst hele tiden.

Jeg la det inn på FB siden, i redigert tekst fra da vi var i møte hos politiet 13. Juni 2014 og status er faktisk det samme, dette vil de ikke etterforske, slik er det bare :

<http://miniurl.no/16p>

Her er mine ord om dette(Gisle Weddegjerde):

13.06.14.

Den norske riksadvokat har bestemt at politiet skal etterforske deler av saken. De som skal gjøre dette, er de samme som nå gjør et iherdig forsøk på å unngå å ta stilling til de faktiske beviser og observasjoner som er gjort. Det er viktig å forstå at dette er en alvorlig rettstridig og fullstendig uakseptabel metode. Det kan ikke være slik at de samme instanser, som til de grader avslører sin agenda i politirapporten, skal få håndtere dette på denne måten. Da er resultatet gitt på forhånd og det er ingen håp for oppklaring. Engasjement for å forhindre slike rettsløse tilstander kreves. Scandinavian Star saken har utviklet seg til og ikke bare å handle om en oppklaring av saken og straffeforfølgelse av de som sto bak, men et fundamentalt spørsmål om vi har et politi, myndighet og forvaltere av lov og rett i Norge og Danmark som er villig til å la masse mordere slippe unna, for å unngå belastningen det vil bli å la sannheten komme for en dag. Herunder å belyse hvordan etterforskningen ble vandalisert mot en styrt avvikling og utpekelsen av et av ofrene som eneste mulige gjerningsmann. Feigheten i akkurat det har ingen sammenlignbare forhold. Dagens politi har i likhet med tidligere sentrale myndighetspersoner skrevet seg inn i skammens historiebok. Ord blir fattige, men viktige.

Videre skriver han:

21.01.15

Vi fikk det rett i skjermen i kveld. De to "meget seriøse" lederne for Oslo politiet bekjentgjorde at om de hadde funnet noe økonomisk vinning bak dette, ville det uansett være foreldet. Hva var mandatet på den nye etterforskningen? Jo, nettopp, etterforske det økonomiske sporet og bare det. Så gikk riksadvokaten litt lenger og sa at han også ville ha undersøkt forhold omkring hydraulikkkrøret. Hvordan? Jo, oppdraget ble gitt til de samme som tabbet seg så til de grader ut i undersøkelsene i 1990. Bukken, havressekken, Bush (riksadvokaten red anm.) & Co. Her gjelder det å få hele befolkningen til å skjønne at de nå gjør hva gjøres kan, men allerede 13. Juni 2014 sa de akkurat det de sier nå; det kommer ikke til å bli stilt noen til ansvar, men de skal kunne gi noen bedre svar. Skulle bare mangle sa de, sett i lyset av alvoret og alle som er berørt. Dette hører hjemme på nasjonalteateret, så at politikerne nå stiller seg bak oss og skjønner alvoret er eneste mulighet for justis her i landet.

MVH EN FORBANNET OG KAMPKLAR GISLE!

PS.

Etter å ha jobbet så lenge og intenst med denne saken, som er så full av ondskap, kan man lett forstå frustrasjonen i overnevnte. Se for øvrig brevet fra Stiftelsen ved advokat Sigurd Klomsæt til Stortingets Kontroll- og konstitusjons komite. Der er det listet opp den ene grunnen etter den andre for at det skal nedsettes en granskningskomité. Det er nå heldigvis bestemt, at så blir gjort. Det kan også nevnes at § 148 i straffeloven nå er slettet. Nå er det ikke lenger noen foreldelsesfrist for mordbrann, saken blir ikke henlagt etter 7. april i år. Slik vi ser det har ikke politiet lenger noen grunn til å trenere arbeidet og vente på foreldelse.

Grunnen til at Scandinavian Star saken i det hele tatt blir gjenopptatt er dette brevet. Bak ligger enormt mye arbeid av «Stiftelsen av oppklaringen av mordbrannen Scandinavian Star». Noen innen stiftelsen har arbeidet mer enn andre. Spesielt må nevnes Terje Bergsvåg som har arbeidet med saken nærmest fra tragedien var et faktum. Nevnes bør også brannteknikerne Ståle Eilertsen og Håkon Winterseth, og i de siste par årene har Lloyds ansatte Gisle Weddegjerde også gjort en flott innsats. FFSS sin innsats får andre bedømme. Nevnes bør også advokat Sigurd Klomsæt, som siden i fjor høst, har vært særs engasjert i arbeidet med å få saken tatt opp igjen. Han er, må man nesten si, en bulldoser i faget. Har han først bestemt seg, ser han ingen grunn til å vente. En fornuftig strategi, har det vist seg. Det er han som har satt sin signatur nederst på brevet.

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & CO
ARBEIDSELSKAP



Sigurd J. Klomsæt (MH)
Torbjørn W. Hødelø - MMA
Lisbeth J. Skjold
Eirik M. Moe - MH

JUSTISKOMITEEN
Det Norske Storting

v/leder, Stortingsrepresentant Hadia Tajik

justis@stortinget.no
hadia.tajik@stortinget.no
anders.sverre@stortinget.no
kjell.ropstad@stortinget.no
torodd.lasphjell@stortinget.no
mringinn.ebbesen@stortinget.no
jon-arild.ellingsen@stortinget.no
hand.elvenes@stortinget.no
Peter.Christian.Frolich@stortinget.no
karl.henriksen@stortinget.no
jenny.klinge@stortinget.no
alf.leirstein@stortinget.no
tena.vaeslid@stortinget.no

Oslo, 26. januar 2015

Ansvarlig advokat: Sigurd J. Klomsæt

AD «SCANDINAVIAN STAR» – MASSEDRAP 7. APRIL 1990 – STRAFFELOVENS § 148 – FORELDELSE – LOVENDRING

I INNLEDNING

Vi tilskriver dere pva «Stiftelsen Etterforskning av Mordbrannen Scandinavian Star» (Org nr 995 992 841)

Vi er kjent med at komiteen den 27 d.m. skal behandle lovforslag fra Heidi Greni og Jenny Klinge (Sp): «forslag om lovendring strafferettslige foreldelse – bortfall, for Strl. §148. «dodsbrannparagrafen»». Stiftelsen tiltrer fullt ut forslaget og begrunnelsen:

«Forslagsstillerne mener derfor at dette forslaget er en naturlig konsekvens av tidligere vedtak i Stortinget. Intenjonen til forslagsstillerne er at lovendringa skal gjelde det tilfelle kor brannen har dødsfall som følge, og at slike saker såleis ikkje lenger skal kunne foreldast.»

Massedrapene på Scandinavian Star var natt til den 7. april 1990. Følgelig er foreldelse den 7. april 2015, jfr strl. § 86.

Det er særdeles viktig for sakens opplysning og riktig irettføring at Stortinget beslutter bortfall av foreldelse, slik ble gjort i 2014 med strl. 233 m.fl.

Det er iht konvensjoner Norge er forpliktet til å respektere, så som Menneskerettskonvensjonen (EMK) at Staten Norge respekterer hva som er minslekrav «i et demokratisk samfunn.» Det er min klare faglige oppfatning at i denne saken har Staten Norge krenket EMK artk. 2. Meg bekjent har bestemmelsen aldri blitt påberopt i og mot Staten Norge (den er også påberopt av meg sist ike som av bistandsadvokat i «Brevikbru-sakens», en kvinne skal angivelig ha tatt sin egen livs i 8. Et).

Om nødvendig er jeg beredt til å bruke nødvendige ressurser for at «Scandinavian Star» blir min 4 protokollførte sak gjennomført i og for EMD.

Det er sentrale personer, også i offentlige stillinger – i Norge som i andre land som hhv passivt, men også aktivt har lagt «snubletråder» og på ulike måter bevisst hindret sakens opplysning og som ser seg selv som andre «interessert» tjent med at de avsløringer og fakta som Stiftelsen har funnet ikke blir lagt til grunn som korrekte, hhv treneres slik at foreldelse iht til gjeldende lov vil skje i april i år. Det Stiftelsens oppfatning at så vel Oslo politi, Riksadvokat som andre aktører – i det offentlige (også andre land) som private - tidligere og pr i dag trenerer saken med slik *real* begrunnelse.

Det er fremlagt omfattende dokumentasjon fra Stiftelsen. Noe av dette henvises det til, og redegjøres for, nedenfor.

For tilegnelse av kunnskap om sakens håndtering» av norske myndigheter som andre anbefales også lesning av Kjell Ola Dahl «DØDENS SEILAS SCANDINAVIAN STAR OG GÅTENE»

Sist uke har stiftelsen opprettet hjemmeside: <http://stiftelsenscandinavianstar.no/index.html>

II SCANDINAVIAN STAR – INGEN ULYKKE

De offisielle opplysninger er:

- «Den eldste var 79 år, den yngste noen få måneder. Gjennomsnittsalder var rundt 40 år.
- Det var 28 barn under 20 år som omkom. 13 av disse omkom sammen med begge foreldrene. 15 etterlot seg den ene av foreldrene.
- Det var 29 par som døde sammen, 12 av disse omkom sammen med ett eller flere av sine barn.
- *Scandinavian Star* gjorde 26 personer til enke / enkemenn. Noen av dem var selv overlevende.
- Av 86 familier som ble rammet, var det to omkomne eller mer i over halvparten av familiene.

De fleste omkomne var *norske*, men det var også *danske, svenske, engelske, portugisiske og amerikanske* omkomne. Det vil fremkomme forskjellige tall på antall omkomne. I *stortingsmeldingen* om ulykken står det 158 omkomne, men én person døde av skadene etter to uker. Gir vi livets rett til en lillebror som var ventet i juli, er tallet 160.»

III STIFTELSEN ETTERFORSKNING AV MORDBRANNEN SCANDINAVIAN STAR» - HVORFOR ETABLERT?

Stiftelsen er tilkommet av privat- og fagpersoner, som fra sine ulike faglige posisjoner og menneskelig engasjement, ikke kunne akseptere de offisielle forklaringer fra myndighetene i Norge, Sverige og Danmark. Daglig leder i Stiftelsen; Terje Bergsvåg engasjerte seg uker etter katastrofen.

Stiftelsen har som formål å finne ut av og dokumentere de korrekte faktiske forhold om hva som skjedde på skipet «Scandinavian Star» på seilasen fra Oslo 6. april og natt til 7. april

1990 (første brannen ble oppdaget ca. kl. 01.50 den 7. april) – og hvorfor. Likeså har stiftelsen tatt for seg eierforhold – før brannen og massedrapene – og tiden etter.

Stiftelsen har – så langt – bevisst ikke deltatt i den offentlige debatt, ei heller å offentlig ytre seg ad, angrep mot seg fra en støttegruppe ledet av Jan Harsem. En har til vurdering å endre sin holdning. Korrekte fakta skal fram.

Stiftelsens aktører, med sitt hver for seg, og samlede, aktive og bevisste arbeid – med bruk av egen kompetanse, faglige nettverk «world wide» og genuin interesse for å finne fram til de objektive, korrekte og totale fakta - har avslørt og dokumenterer de korrekte og bevisste handlinger som førte til katastrofen. Det er da selvsagt ikke til å begripe at Stiftelsen, slik en gjentatte ganger erfarer, også av politi og påtalemyndighet i Norges (som i Danmark) blir bevisst motarbeidet, det bevisst treneres, det bagatelliseres fremlagte opplysninger og dokumentasjoner. I kortversjon; myndighetsorgan, siden 1990, har bevisst motarbeidet «sakens opplysning». Krenkelser av EMK som norsk lov og regler er massive.

Stiftelsen har i sitt svært omfattende og grundige - uegennyttige - arbeid fra nær dag én avslørt at det er alvorlige feil, endog usannheter, som er lagt til grunn i forklaringer, sjøforklaringer og offentlige rapporter samt utredninger (også NOU) om hva som fant sted på «Scandinavian Star».

Stiftelsens arbeid har avslørt at branner som blant annet på «Scandinavian Star» natten mellom den 6. april 1990 til 7 s.m. var ingen ulykke og Stiftelsen kan bevise det. Det var gjort forberedelser, det var bevisst arrangerte hendelser og bevisste handlinger fra må være flere mennesker som bevisst, godt forberedt og planlagt, utøvet slik aktivitet som startet branner, sørget for at det ble flere branner, at branner som var startet fikk utvikle seg og annet av aktivitet som ledet hen til at 158/160 mennesker døde. Av disse var 136 norske borgere som ble offer for massedrapet.

Det var på «Scandinavian Star», slik avslørt av Stiftelsen, minimum 6-seks branner, hvorav minimum 4-fire var etter at den av norske myndigheter, også Stortinget tidligere, påstøtte brannstifter; **Erik Mørk Andersen**, selv var omkommet. At norske myndigheter, også Stortinget, så åpenbart har krenket EMK artk. 6.2, (som andre konvensjonsbestemmelser) erkjennes vel av stadig flere.

IV ERSTATNING - ØKONOMISKE OPPGJØR TIL OVERLEVENDE OG ETTERLATTE – «INTERNASJONALT FARVANN» eller «NASJONALT FARVANN»

Jeg har fulgt denne saken fra sidelinjen frem til sist høst. Tidligere henvendelser om bistand fra Stiftelsen i 2012 fant jeg å måtte avslå grunnet min da kjente situasjon. Med egen erfaring fra ulike typer saker, nasjonalt som internasjonalt, også fra så som «Partnair-ulykken» og bistand til der etterlatte, herunder som prosessfullmektig i sak mot Den Norske Stat (Oslo tingrett fra 2/11-1997 – dommer Knut Erik Strøm), mener jeg å ha ervervet «noe» kunnskap om hva som er relevant å se nærmere etter når man går inn i saker som denne. Jeg var også (1 av 3) forsvarer for en av de tiltale/dømfelte i «Stena-drapet» 13. des, 1994 (på vei til Frederikshavn – alle saker for domstoler ble innført i Oslo).

Enhver sak som gjelder ulike land gir grunn til ekstra overvåkning.

Et tema som har opptatt meg meget er om skipet var i «internasjonalt farvann», slik det er lagt til grunn av «alle» så langt. Stiftelsen, med sine svært kompetente fagpersoner, om dette særlig Gisle Weddegjerde, skipsingeniør, ansatt i klasseselskapet Lloyds (Lloyds klassifiserte «Scandinavian Star») og sammen har vi tatt for oss dette, svært så sentrale «tema».

Som ny og hva oppfattes tidligere ukjente opplysninger – her inntas i sin helhet notat 19/1-15 fra Gisle Weddegjerde:

Vedrørende skipets posisjon.

I alle sakens offisielle dokumenter er det angitt at «Scandinavian Star» befant seg i internasjonalt farvann. Dette punktet har det versert uklarhet om og det har en helt fundamental og avgjørende betydning rettslig og juridisk om skipet befant seg i internasjonalt eller nasjonalt farvann. Sammen har vi sett nærmere på dette tema. NOU 1991: 1 legger premissene allerede ved innledningen at skipet sender ut mayday i posisjon angitt klokken 02.24 som N 58-34, E 10-43 kl.02.24. (side 11).

Kapittel 11.4.2.5 (side 170) angir at posisjonen er i grensen mellom Norsk og Svensk sjøredningsområde.

I all videre behandling og i sakens dokumenter er det angitt at skipet befant seg i internasjonalt farvann.

I stiftelsens utredning er følgende dokumentasjon fra politiets egne arkiver lagt til grunn:

- Radio logg fra Tjøme Radio.
- Kart over posisjoner nedtegnet for «Scandinavian Star» og «Stena Saga».
- SAR logg fra Svensk Sjørednings tjeneste.
- Rapport fra Det Norske Sjøfarts direktorat til Oslo Politikammer vedr. faktiske posisjoner.
- Mail korrespondanse med Svensk Kystvakt.

I logg fra Tjøme radio og SAR logg er det angitt en breddegrad på E 10.34.00, dette er bekreftet å være 2 Nautiske mil utenfor Svensk territorial farvann. Men, i nevnte SAR logg er det kl.03.21 oppgitt fra «Stena Saga» at korrekt posisjon er E 10.43.00, altså en differanse på 8 Nautiske mil i østlig retning.

Dette gir en posisjon **6 Nautiske Mil innenfor Svensk territorial farvann!**

Det er umulig for skipet å ha drevet i østlig retning en så stor distanse i løpet av en knapp time (det var ikke ett vindpust på havet denne natten). Det er derfor åpenbart at ved den oppgitte posisjon i mayday-meldingen kan det ha blitt stokket om på tallene 3 og 4, noe som ikke er unormalt, ei heller unikt i en katastrofesituasjon når slike meldinger skal sendes i all hast.

I rapporten fra Det Norske Sjøfarts Direktorat, blir det angitt nøyaktig avskrift fra dekkdagbok på Scandinavian Star, samt fra gyro data, radar bilde, radio-logg, etc. fra «Stena Saga».

Denne undersøkelsen strekker seg over et tidsrom både før brannstart og under redningsarbeid. KL.00.50 til 08.00. Det er uomtvistelig at «Scandinavian Star» hele denne tiden befinner seg mellom **E 10.39.00 til E.10.44.00, altså hele tiden i Svensk Territorial farvann.** Ved brannstart, satt til kl.02.00, da forbrytelsen inntreffer befinner skipet seg 6 Nautiske Mil (11 kilometer) innenfor Svensk 12 mils grense.

Dette kan vi dokumentere fullt ut med politiets egne dokumenter.

De ovenfor angitte opplysninger er kvalitetskontrollert av Gisle Weddegjerde opp mot Sjøfartsverket, Sverige, som i mail 19 jan. 2015 deretter bekrefter,

From: Lalla Svendsen@Sjofartsverket.se (mailto:Lalla.Svendsen@sjofartsverket.se)
Sent: 19 January 2015 11:40
To: Weddegjerde, Gisle
Cc: Lars.Wipplid@Sjofartsverket.se; Arneka.Vestermord@sjofartsverket.se
Subject: SV: Position ang Scandinavian Star

Hjålgan,

Samtliga positioner nedan ligger inom Svensk SRR-region samt strandlinje svenskt territorial-område.
Jag bifogar ett kartöverlag över positionerna till utställningen.

Mvh, Lalla Svendsen

Dokumentasjon vedlegges som **bilag nr 3.**

Hvorvidt «ulykken» kan henføres til «nasjonalt eller «internasjonalt farvann» har meget stor - det angis *enorm* - betydning i flere ulike relasjoner, særlig som her at skipet var registrert i Bahamas. I nasjonale farvann (som antas kjent gjelder 12 mil grense) gjelder de nasjonale regler. I Internasjonale farvann gjelder flaggstatens lov og regler.

Det var allerede – uaktet hva angis over – min oppfatning at også selv om «internasjonalt farvann» (som) ble lagt til grunn – at de økonomiske oppgjør / erstatninger til så vel overlevende som etterlatte – ble svært utilfredsstillende håndtert. Erstatningsbeløpene skal rettmessig vesentlig økes. **Kjell Ola Dahl** har redegjort grundig for temaet; s. 134 flg (overskrift: «Forutsetninger for oppgjøret med overlevende og etterlatte»).

Avsløringer om de reelle eierforhold og hva som ble gjort av forberedelser for å få skipet senket og skadet – og hva som er gjort for å få dødsbrannene mulig – og med ansvar for hvem for hva – slik allerede gjort av Stiftelsen, senest ad. at skipet var i Svensk farvann – må påregnes å kunne gi grunnlag for å kreve erstatningssaker gjenåpnet. Dessuten, om ikke foreldelse stenger, vil det «formentlig» måtte bli tatt ut tiltale mot enkeltpersoner som foretak og mulig andre.

Det her just angitte har aldri vært tema eller fokus for Stiftelsen.

For overlevende og etterlatte vil situasjonen «formentlig» være en annen. Stiftelsen er selvsagt godt kjent med at mange krever svar på hva som skjedde og at de ansvarlige stilles til ansvar, økonomisk og strafferettslig.

IV HVORFOR GRANSKNING ER NØDVENDIG

Stiftelsen er selvsagt svært tilfreds med at Stortinget den 20 d.m. besluttet granskning. Vi mener det vil være nyttig også for justiskomiteen å få følgende opplysninger fremlagt:

Ved kongelige resolusjon av 20.4.1990 ble det nedsatt et granskningsutvalg. Utvalget avga sin rapport som er publisert som NOLU 1991: 1A. Denne er særdeles lite opplysende. Selvsagt er det «ubehagelig for noen» at utvalget ble ledet av – og med deltakere – personer som man hadde tillit til skulle gjøre samvittighetsfullt arbeid den gang. Likeså kan det være «ubehagelig for noen» i 2015 å «overprøve» et utvalg ledet av da Høyesterettsdommer Tore Schei, som senere er i embete som justitiarius i Norges Høyesterett.

Den norske stat har totalt sviket sitt ansvar for å få saken oppklart.

Riksadvokaten, den gang Georg Fredrik Rieber-Mohn, fra 1997 Tor Axel Busch, har sviket. Så som mandatet for den tekniske granskningen – det er intet annet enn fullstendig ubegripelig at ble; «som utgangspunkt bare skal gå gjennom hendelsesforløpet frem til kapteinen forlot skipet», med begrunnelse; «Dette er under forutsetning av at de fleste av dødsfallene hadde inntruffet innen dette tidspunkt.»

Riksadvokaten har aktivt og bevisst motarbeidet gjenåpning. Alle tidligere begjæringer er avslått, skjønt Riksadvokaten skal ha innsett at det er en rekke faktiske forhold som er hhv førtiet hhv fremstilt feil, endog usant av mange aktører – på eiersiden som andre. Se også K.O. Dahl s. 233; «Det er derfor trist at Riksadvokaten gjør samme bommert i 2012 og aviser ny etterforskning uten å vurdere problemstillingen i lys av sakens økonomi», Likeså samme bok s. 232; «Uansett kan bare ny etterforskning gi klare svar på om skipet hadde slagside før brannfolkene bordet båten, når skipet eventuelt fikk slagside og hvorfor det til stadighet skjedde».

At én person; en sjåfør, ble uforbeholdent angitt som brannstifter og gjerningsmann (stiftelsen har avslørt at vedkommende døde etter brann nr. 2 – det var iallfall ytterligere 4 braner) er utilgivelig krenkelse av så som EMK artk. 6.2 særlig mot den person det gjelder som hans etterlatte. Riksadvokaten har latt dette skje uten å gripe inn – uten å ta ansvar. Ingen har på eget initiativ, selv etter anklagene er erkjent å være grunnløse, har (meg bekjent) endog pr i dag ikke gjort noe for å kompensere erkjennelse, beklagelse samt med økonomi eller annet.

Riktignok er angitt at politiet i Oslo har «gjenopptatt etterforskning». Stiftelsen har ingen tillit til at politiet, ikke frem til Politimester Sjøvold besluttet å gjenoppta etterforskningen, ei heller i tiden etter dette, har gjort eller vil gjøre det relevante arbeid for å få saken i sin fulle bredde – opplyst. Det treneres i den tro og håp at foreldelse 7/4-15 vil avslutte saken. Riktignok, slik VG 13/6-13; - *Prosjektgruppen har gjort en svært grundig jobb og rapporten deres viser etter min mening at enkelte deler av saken ikke ble belyst godt nok. Selv om det ikke foreligger nye funn i saken har jeg etter en totalvurdering likevel besluttet å tilrå en etterforskning av disse delene av saken, sier Sjøvold.*

Stiftelsen har selvsagt merket seg hva Høyre, som FRP sluttet seg til, angir som begrunnelse for å gå i mot granskning. Dette kommenteres av Bergens Tidende (BT), leder 25/1-14; «Argumentasjonen er ikke overbevisende».

Uten forbehold hevdes herfra at **det er alene Stiftelsens arbeid som har gjort at saken «Scandinavian Star» ikke er avsluttet av norske myndigheter**, slik mange aktører har bevisst arbeidet for at skulle vært gjort – for lenge siden. Dessverre erfarer Stiftelsen utspill fra også «støttegrupper» som en oppfatter å være preget av annet motiv enn sakens opplysning, senest sist uke hvor leder i støttegruppen i Norge, Jan Harsem, uttaler seg at da kjent bekræftelse for svensk farvann er uten betydning. (<http://www.scandinavianstar.no/>).

Det er et paradoks at det er de samme personer i politiet - som allerede har etterforsket, som konkluderer at det ikke er grunnlag for å gjenoppta etterforskningen – som er beordret av PM Sjøvold til å fortsette å jobbe med saken videre. Det må antas åpenbart – for de aller fleste, men altså ikke Oslos politimester og Riksadvokaten - at motivasjon m.v. «neppe» er særlig stor for disse personer til «å avsløre seg selv» og det udugelige arbeid som Stiftelsen har avslørt. Sjelden passer vel «bukken og havresekken» bedre om aktører som er de facto satt til å etterforske seg selv og eget arbeid.

Dessuten viser uttalelsen; «Selv om det ikke foreligger nye funn i saken» at ei heller PM Sjøvold har fanget opp at Stiftelsen har gjort **en rekke «nye funn»**. Sist nå at hele hendelsen faktisk foregikk i svensk territorialfarvann.

Kritikkverdige forhold har Stiftelsen bla. ramset opp i følgende skriv:

- Skriv til politiet i april 2013:

https://www.dropbox.com/s/127uy1f9qgcju9f/Rapport_m_forside.pdf?dl=0

For ytterligere å henvise til politiets særdeles mangelfulle arbeid og kontinuerlige forsøk på å hindre oppklaring av saken blant annet ved å operere med usannheter samt å skjule og hemmeligholde faktum i saken, se gjerne

<https://www.youtube.com/watch?v=YQKVnTfdLYQ> som eksemplifiserer dette.

Link til pressekonferansen: <http://www.tv2.no/v/709435/>

Link til hjemmesiden til Stiftelsen: <http://StiftelsenScandinavianStar.no>

På wikipedia står å lese:

«Basert på et vitneutsagn ble pyromanen hurtig utpekt av politiet. I ettertid viser det seg at noen mener at bevismaterialet som ble lagt til grunn for mistanken mot den danske statsborgeren var feil.^[1]

Bramsjeff Ingvar Brynfors, som ledet slukningsarbeidet, vitnet senere, at flere branner skjedde, hvor kun besetningen hadde adgang.^[1] Det samme skal en brannteknisk rapport fra [Lunds Universitet](#) vise.^[1]

Brynfors hevdet, at enkelte i besetningen prøvde å forhindre slukningsarbeidet.»¹

På seminar i Storgt 10 b, weekenden forut møtet med Kontroll og Konstitusjonskomiteen 12/11-14, møtte jeg Ingvar Brynfors, Brannmester Göteborg Brannkorps. Han var Skadestedsleder om bord i «Scandinavian Star» da båten var i Lysekil. Ingvar Brynfors, i likhet med de øvrige personer i brannkorpset – for meg som for Stiftelsen, fullstendig ubegripelig – er aldri avhørt av noen. Dessuten møtte jeg samme sted politimannen Agne Knutsson, Krimtekniker fra Uddevalla politiet. Han ledet de svenske undersøkelsene på «Scandinavian Star». Også han har klare synspunkter på forhold som åpenbart skulle ha vært tatt på alvor. Jeg kan forsikre at samtaler med disse herrer har gitt Stiftelsen, som også meg, mye og viktig informasjon. En granskning oppfordres til å bruke mye ressurser og tid på samtaler med så viktige personer med redusert helsetilstand.

I bladet «Juristkontakt» 8/14 er en svært opplysende artikkel: se www.juristkontakt.no, slik også <http://www.scandinavianstar.no/>

Dodsbrannen på Scandinavian Star og den senere sakshåndtering, er en gedigen skandale med sentrale aktører i norsk politi, påtalemyndighet, også domstoler, som andre som totalt har sviktet sine oppgaver og ansvar. Det som er avslørt er åpenbare krenkelser av plikter «et demokratisk samfunn» har for å ivareta egne som andre lands borgere.

Som uttrykt av Mathias Calmeyer i Lofotposten den 14/11-2014;

<http://www.lofotposten.no/> Vi har en politimakt og politi som skjuler i stedet for [te_opp_feil-5-29-17194.html](http://www.lofotposten.no/te_opp_feil-5-29-17194.html)

Journalist Calmeyer, ansatt NRK, er i god gjenge med å lage en dokumenter / kommentar om «Scandinavian Star-saken». Mange vi huske hans arbeid med tilsvarende (NRK) ad. Arne Treholt.

Andre linker som opplyser saken – som dokumenterer at saken, slik nå besluttet, må granskes:

Dodsskipet Scandinavian Star - NRK Gull - NRK

<http://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/FFAD12000500/28-03-2000>

07.04.2010 -

Avhøres om "Scandinavian Star" - NRK – Norge

www.nrk.no/norge/avhores-om-scandinavian-star_-1.508272

26.12.2002 -

Scandinavian Star, Norsk politis beskrivelse ...

www.youtube.com/watch?v=YQKVnTfdLYQ

11.05.2013 · Klipp fra NRK Brennpunkt sendt 16.10.2001: ... **Scandinavian Star, Norsk politis beskrivelse av "danskens" bevegelser.**

Scandinavian Star, har politiet tatt rett ...

Oversett denne siden

www.youtube.com/watch?v=fAGimqr23kzs

17.05.2013 · **Scandinavian Star, har politiet tatt rett mann? Klipp fra Brennpunkt sendt 28.03.2000. NRK Brennpunkt**

Dokumentaren (produsert og sendt 2000) er svært avslørende – og avslører *at også på tiden, og 9 år etter avsluttet etterforskning* – var det mange og svært sentrale spørsmål som politiadvokat Nikolai Bjonnes - sakens etterforskningsleder politiet - ikke kunne svare på. Svarene, som fravær av svar på spørsmål, avslører fravær av interesse for sakens rette og totale opplysning. Også iht «1990 standard» var etterforskningen i strid med grunnleggende prinsipper, EMK artk. 2, 6.1 som 6.2 (uskyldspresumsjonen), som Strpr. § 226, Påtaleinstruksen som annet.

Det er allerede dokumentert at sentrale aktører i staten Norge har motarbeidet sakens opplysning, en for nok flere enn meg ingen ny oppdagelse.

Om Transparency International sin definisjon av korrupsjon legges til grunn er det grunn til å få gransket om så vel i Staten Norge som andre stater - som i private aktører - i denne sak kan klassifiseres slik i sak «Scandinavian Star».

V EMK ARTK. 2

Det påberopes det særdeles alvorlige i at EMK art. 2, er krenket. Bestemmelsen lyder:

«Retten til liv

1. Retten for enhver til livet skal beskyttes ved lov. Ingen må med hensikt bli berøvet livet unntatt ved fullbyrdelse av en dom avsagt av en domstol etter å være funnet skyldig i en forbrytelse som loven bestemmer denne straff for.

2. Berøvelse av liv skal ikke anses å være skjedd i strid med denne artikkel når den er en følge av en bruk av makt som ikke går lenger enn absolutt nødvendig:

- a. for å forsvare en person mot ulovlig vold;
- b. for å foreta en lovlig pågrepelse eller for å hindre en person som holdes i lovlig forvaring i å flykte;
- c. å slå ned opptøyer eller opprør på lovlig måte.»

Særlig Tor Holger Ehlers Bertelsen (død 9/1-15) har skrevet om dette i sin bok «EMK», om art. 2 fra side 49; «Retten til liv». Av interesse særlig i foreliggende sak må være forfatteren fra side 59; «4.1 Ettorforskning av et dødsfall». Forfatteren, på anmodning velvillig sendte meg (nov, 2014) 4 stk EMD-dommer og har markert med gult de relevante premisser som av meg hevdes å være relevante, vedlegges dette brev som bilag nr. 2.

VI PROSJEKTER – STIFTELSEN HAR ARBET MED

Stiftelsen har konsentrert sitt arbeid seg ulike «prosjekter»

En av disse er maskinsjefen, Steinhauser:

Fra Notat, Stiftelsen:

«Like før katastrofen befinner han seg beviselig i baren/diskoteket på akterdekk i galluaniform. Han presenterer seg som kapteinen om bord og at hans sidemann (Preben Larsen, er reder for båten). Dette er eneste gangen noen observerer ham i uniform om bord. Det kan også se ut som han har fjernet propellen over stribene, noe som ville identifisert ham som maskinsjef. Han unngår å forklare seg om at han har vært her både i politi og sjøforklaringene. Han sier derimot at han satt i offisersmessa og snakket med Preben Larsen. I følge Larsen gjorde han aldri det (i offisersmessa), han var også forundret over at Steinhauser nektet kategorisk å snakke tysk med ham i baren, dette er Larsens andre morsmål. Han forklarer i sjøforklaringen at brann og lense pumpene er ute av drift da nødgeneratoren er ødelagt av brann, mens det vitterlig er bare nød pumpene som er slått ut. Noe som bekreftes av Hans Rytter i sin forklaring. Han forklarer seg feilaktig på flere steder i sjøforklaringen og blir satt litt på plass av sjøfartstyrelsen i så måte, men det blir ikke tatt videre hensyn til dette fra noen part. Blant annet hans sprikende og noe anstrengte forklaringer på hvorfor han ikke klarte å komme seg ned i maskinkontroll rommet hvor han skal være ved brann. Brannfolkene sier at Steinhauser informerte dem om at dersom skipet krenget mer enn 10-11 grader ville det gå rundt. I følge Steinhausers forklaring i sjøretten om dette, sier han at brannfolka nektet å slukke mer når båten var på 7 grader krenkning og at han aldri gav dem noen instruksjer, bare rådføring. I sin første politiforklaring sier han at han så lintøy som var brukt i brannen utenfor lugar 416, men modererer dette til at «han skal ha blitt fortalt dette fra noen av mannskapets». Kanskje etter å rådført seg med advokat Bent Nielsen, som han konfererte med i pauser og etter avhør? Steinhauser forklarer også at der var en konflikt mellom de norske og de svenske brannmannskaper, videre sår han tvil om deres metoder, godt samkjørt med Rytter på dette punkt.

Vi skal huske Øivind Thorkildsen: «Steinhauser var sleip som en ball, vi klarte aldri å komme noen vei med ham!»

I samtalen med Thorkildsen som vi har på "tape", blir det forklart at Steinhauser bevisst brukte hildekkventilasjonen fordi det var kommet klage fra passasjerer over dårlig luft i lugarene. Thorkildsen sier at det ikke var Steinhauser som selv blokkerte døer åpne, men at han instruerte andre til å gjøre det. Jeg har gjennomgått i detalj alle avhør i riksarkivet på Steinhauser, inklusive sjøretten og dokumentene som Terje har notert fra i 2010 er fjernet fra arkivet. **DETTE ER ALVORLIG!**

I og med at Terje da diskuterte dette i detalj med Nicolai Bjonness og Sigmund Hølt er det nærliggende å anta at en av de må ha hatt interesse av å makulere nevnte avhør, som altså ikke befinner seg i Riksarkivet. Dette avhøret er essensielt fordi det avslører fullt ut kontradiksjon i forklaringene hans.

For ordens skyld, å bruke bildekk ventilasjon på denne måten ville av enhver brann og/eller skips-kyndig bli vurdert som rent vanvidd og er selvsagt strengt forbudt.

MVH Gisle.»

VII OPPSUMMERING

Det må være en plikt for de involverte stater å sørge for at arbeides for å få stillet de ansvarlige til ansvar så vel strafferettslig som økonomisk.

Det må være en plikt for de involverte stater å sørge for alle overlevende og etterlatte får de klare og korrekte svar og det hele/totalt korrekte faktum fremlegges.

Det må være en plikt for de involverte stater å sørge for at de overveldende og de etterlatte får økonomiske oppgjør som med god margin gjenspeiler at branner og massedrap er forårsaket av profitører som villet ha egen økonomisk vinning – og så langt har oppnådd det de ville.

Stiftelsen ber om at den lovgivende forsamling vedtar bortfall av foreldelse av Strl. § 148 og eventnt andre bestemmelser slik at de ansvarlige for massedrapene på «Scandinavian Star» kan stilles til ansvar.

Stiftelsen mener det gjentar bli. å få utredet – hvilket ikke vil være mulig innen den 7. april d.å.;

Mandatet som ble gitt for undersøkelsene, hvorfor ble dette begrenset i tid?

- Gitt sakens alvorlige omfang, hvorfor ble Kripos holdt utenfor etterforskningen.
- Hvorfor ble ikke brann og rednings-personell som befant seg om bord i skipet og hadde alarmerende observasjoner noen gang avhørt av politiet.
- Hvorfor var der ingen utveksling og koordinering mellom politi i Danmark og Norge som kunne sette fokus på et eventuelt økonomisk motiv.
- Hvorfor dukker det opp beløp – angivelse i USD og omregnet til NKR på papirer fremlagt i Florida, konkursrett (dokumenter funnet i domstol i Florida) mot de faktiske eiere, Sea-Escape om/mot navngitt sentral norsk politiadvokat. For ordens skyld, Stiftelsen fremsetter ingen beskyldinger. En gjengir kun dokument som en har funnet fram til.
- Samme politiadvokat, på oppdrag fra Oslo Politikammer, produserer i november 2001 et notat, på sitt da advokatfirma-ark, der han avviser nye opplysninger – angivelig basert på sin hukommelse. Ved etterprøving og i skriv fra lederen av etterforskningen er det stor divergens i hans konklusjoner. Dette notat ble – uten innsigelser - lagt til grunn for Riksadvokatens avslag om ny etterforskning, altså basert på beviselig uriktige opplysninger.
- Til notatet bemerkes;
- I Politiadvokatens skriv fra 15/11-2001 står det skrevet på side 6;
- «Påstanden om at Sea Escape var reelle eiere og hadde økonomisk motiv for å stå bak brannen, var godt kjent for politiet i Oslo allerede i 1990». Dette er «formentlig» en usannhet, iallfall en bløff. Alle forholdt seg til at Henrik Johansen var eier av skipet.
- På side 7 skriver politiadvokaten følgende: «Såvidt jeg kan huske ble Steinhauser gjenstand for et særskilt etterforskningsprosjekt. Det er imidlertid på det rene at vi var sterkt skeptiske til Steinhauser høsten 1990. Det var kjent den gang at han var en "lojal maskinsjef", og man var også kjent med at han på et tidspunkt i 1990 fikk ubetalt et større pengebeløp kontant».
- Dette forteller resepsjonisten ombord, Solveig Ekerhøvd om i politiavhør.
- Hun beskriver også at beløpet skulle være 800.000,- at Steinhauser fikk en konvolutt fra Ole B. Hansen, på hotell Admiral – på tiden for pågående sjøforklaring i København

- Hovedetterforsker i Oslo politi, Øyvind Thorkildsen har fortalt til Stiftelsen;
- «Steinhauser og deler av besetningen har i tiden før brannen gjort forsøk med ventilasjonsanlegget.
- De hadde benyttet seg av ballonger som hadde danset i korridorer og trappeløpene i et spesielt mønster.
- Dette hadde de fått til med å holde noen brannører åpne, imens andre var lukket.
- Thorkildsen kunne fortelle at brannen var en "reprise" av disse ballongforsøkene.»
- Stiftelse mener å ha dokumentert at dette viser at brannforløpet kan være planlagt, men at ingenting av dette gjenspeiles i etterforskningsdokumentene.
- Det er ubegripelig at maskinsjef Steinhauser aldri ble gjenstand for et eget etterforsknings-prosjekt.
- Det samme gjelder sjefselektrikeren Hans Rytter, som har vært med på sin femte skipsbrann.
- Politiet sa at de lette etter «gjengangere». Politiaadvokaten var tilstede under sjøforklaringen i København - hvor disse opplysningene fremkom.
- Man benytter maskinsjef Steinhauser som teknisk sakkyndig i undersøkelsene. Dette selv om det i utgangspunktet kunne være hvem som helst om bord som var brannstifter/stiflere.
- Maskinsjefen angis av flere vitner å ha presentert seg som skipets kaptein – hvorfor
- Politiet opplyser at det i gjennomsnitt ble tatt 3 avhør av hver overlevende, hvorfor er det da nesten ikke tatt avhør av de mannskaper som hørte under det faktiske eierskapet.
- Hvorfor er der ikke noen etterforskning eller undersøkelser mot mannskaper, slik dokumentert i politiets arkiv sent til Riksarkivet, eller fremlagt fra politiets prosjektgruppe i deres rapport fremlagt 13. Juni 2014.
- Det ble opplyst, fremført for og lagt til grunn for Stortingets behandling av saken at eierskap var avklart og at gjerningsmann var identifisert og utpekt. Dette var og er usant
- Avslørende avhørsdokumenter og bilder er fjernet fra materialet i Riksarkivet (Stiftelsen har innhentet komplett materiale fra Riksarkivet).
- Uidentifiserte mannskap som befinner seg om bord under buksering til Lysekil som rømmer fra skipet i det samme det kommer til kai, hvorfor etterforskes ikke dette den gang eller frem til i dag
- Sintef's branntekniske sakkyndige som får kjennskap til bilder som fullstendig pulveriserer de forklaringene på brannutviklingen som de rapporterer, hvorfor gjøres det ingen anførsler ad. dette.
- Vesentlige opplysninger som fremkom i Sjøretten (København) ble ikke overført til etterforskningen, eksempelvis at sjefselektrikeren hadde vært med på ikke mindre enn tidligere 5 skipsbranner.
- Brannforløpene er nå utredet av den fremste ekspertise og med de beste verktøy tilgjengelig og anerkjent for denne type detalj utredning. Det foregår en utbrenning av deler av skipet hvor det ikke finnes brennbart materiale for å vedlikeholde en brann i mer enn noen minutter. Politiets prosjektgruppe har valgt å ikke vurdere disse faktum.

- Eierforhold ble aldri undersøkt, man la til grunn opplysninger fra de påståtte eiernes advokater.
- Seneste undersøkelser av et svært sentralt hydraulikkør – som av «noen» ble besørget at det ble pumpet diesel gjennom - et svært sentralt bevisstema - beordres av Riksadvokat gjort av bestemte personer. Hvorfor? Rapporten foreligger i disse dager – med hvilket relevant innhold og konklusjon? Stiftelsen er sist uke nektet innsyn i rapporten.
- Undersøkelsene til journalist Tron Strand, der det fremkommer at Sea-Escape har betalt nærmere 5 mill.- i advokathonorarer for å holdes utenfor etterforskning og undersøkelser.
- Den formelt registrerte eieren, Nils Erik Lund er aldri avhørt.
- Redningsmannskaper, personer de første om bord i Lysekil, som andre, er aldri avhørt
- Presseskriver utgitt av Sea-Escape 17. April 1990 presiserer at de ikke hadde mannskap om bord, mens flere fortsatte sitt virke i Sea-Escape etter brannen. Bla. Ble en av de involverte maskinister værende om bord som vaktmann etterpå.
- Forsikringen på selve skipet som ble tegnet nøyaktig en uke før katastrofen er angitt med en forsikring sum som ligger 3-4 ganger høyere enn faktisk markedsverdi for skipet, i den tilstand og med den utrustning det hadde. Dette har stiftelsen opprettet empiriske data på, der tilsvarende skip er angitt med kjøp og byggesummer i samme tidsperioder.
- Eierforhold etter katastrofen, der de samme faktiske eiere, setter skipet i drift igjen, men prøver å tåkelegge eierforholdet når journalister fatter interesse.
- Håndteringen av skipet før og etter katastrofen er gjort av samme selskaper som hevder de aldri hadde noe med skipet å gjøre.
- Maskinsjefen som Stiftelsen mener er den sannsynlige iscenesetteren av brannene om bord og sabotasjene under bukseringen til Lysekil dukker opp i rollen som «Vice President, special projects» i det nye selskapet etter brannen og overvåker ombyggingen av skipet 4 år etterpå.
- Kapteiner som blir pratsomme til journalister forsvinner på båter som havarerer.
- Maskinsjefen blir funnet død like etter at ny etterforskning er satt i gang.
- En har dokumentasjon for «utveksling» av eierskap av betydelig omfang mellom to rederier. Det kan reises spørsmål om markedsrett og ulovlig kontroll av marked.

Som vedlegg 4 er kopi av brev av den 19 d.m. til Kontroll og Konstitusjonskomite.

En hører gjerne fra Dem.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Klomsæt & co as

Sigurd J. Klomsæt

sj@klomsaet.no

- Vedlegg:
1. Brev/redegjørelse – udatert – planlagt sendt givere/sponsorer
 2. EMD – dommer – slik angitt – 4 sider (relevante uttalelser fra EMD er markert med gult og i marg)
 3. Sjøfartverket, Sverige, mail 19 jan. 2015 samt annen dokumentasjon – Scandinavian Stars - Svensk farvann 7/4-1990
 4. Brev 19/11-15 til kontroll og konstitusjonskomiteen
- Kopi:
1. Stortingets president; Olemic Thommessen; olemic.thommessen@storting.no
 2. Stiftelsen – styrets medlemmer



Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Herald of Free Enterprise

Zeebrugge, 06 mars 1987. Fergen Herald of free Enterprise ligger kantret i den Engelske kanalen. Det var 459 passasjerer om bord og en besetning på 80 i tillegg til 81 biler, 3 busser og 47 trailere.

Hvorfor skjedde dette? Fordi en i besetningen ikke hadde stengt baugporten før fergen forlot Zeebrugge. Resultatet var at fergen tok inn vann og i løpet av sekunder lå på siden. Personen som hadde ansvaret for baugporten gjorde en feil. Det var selvsagt ikke gjort med vilje, men menneskelig svikt har ført til at enkeltpersoner er blitt stilt for retten og straffet selv om det å gjøre feil er en naturlig del av vår adferd.

Vi blir nødt til å akseptere det faktum at vi gjør feil og tilrettelegge systemer slik at konsekvensen av dem ikke blir

katastrofale. I dag har systemet sviktet de menneskene som er gitt oppgaver som kan bli katastrofale om de ikke blir korrekt utført eller glemt.

Innen risiko er det noe som kalles redundans. Det eksisterer i nesten alle former for tekniske system for å sikre at en funksjon fortsatt vil være tilgjengelig dersom en komponent slutter å virke. Derfor har man (minst) to av hver. (Drivstoffpumper, Hydraulikkpumper, generatorer, batterier etc.) Når det gjelder mennesker, som av mange blir betraktet som det svakeste leddet i en prosess, så er altså en person tilstrekkelig? Ulykker og uhell vil skje med større hyppighet og rettssalene vil bli mer opptatt med å straffe sjøfolk, men sikkerheten vil ikke bli bedre.

I krisesituasjoner er det samarbeid og utveksling av informasjon som skaper gode mentale modeller inne i hodene våre. Hvordan enkeltmennesker oppfatter en situasjon når det oppstår en krise avhenger av mange mentale forhold.

Risiko, forventninger, erfaring, trening, tretthet osv. Om et menneske får feil oppfattelse av virkeligheten vil et team kunne bringe flere vinklinger og synspunkt for å bringe oppfattelsen nærmere virkeligheten og danne grunnlaget for at de riktige beslutningene blir tatt. Det betyr også at feil som blir gjort av en person vil bli fanget før den kan forårsake en katastrofe.

I Herald of Free Enterprise var det EN person som forsov seg og ikke fikk gjort oppgavene som han var pålagt. Er det usannsynlig at et menneske kan forsove seg? Man kan diskutere om det er akseptabelt, men det har ingen verdi når vi snakker om sikkerhet. Det kan, og vil skje igjen. Vi er tross alt bare mennesker. Forholdene og systemet som han opererte i hadde ikke nødvendig redundans på det menneskelige planet og EN feil var nok til at 150 mennesker pluss en besetning på 38 mistet livet.



Illfoto: Seagull Maritime AS

Kurser av forskjellige slag

Vi får veldig ofte henvendelser om hvilke kurser som er påkrevd, og andre spørsmål i forbindelse med hva som er, og ikke er nødvendig. Under har vi tatt med et lite knippe av spørsmålene som er kommet inn, samt svaret fra Seagull Maritime AS

Hei, vi er nå inne i en runde hvor vi må ta diverse Seagull experience kurs ombord, såkalt computerbased training. Tok i 2013, 5 kurs der blei svar resultatene skrevet ut og sendt til Seagull, dermed fikk vi kursbevis som et diplom. Ok, disse skal gjelde for 60 mnd. altså 5 år.

Jeg er nå på supplybåt, og jeg trodde disse kursene gjaldt på alle typer båter, når de fleste båter jeg har vært på har

disse programmene fra Seagull, som gjelder personal Safety, Piracy attack osv. Men det jeg må gjøre, er å sende en mail til mitt forrige rederi, for å få dem til å godkjenne at mitt nye rederi kan få bruke disse, de vil da bli fakturert på 650 kr; og det er nøyaktig de samme såkalte kursene.

*Lager ikke noen sak ut av dette, men jeg mener at tar man et hvilket som helst kurs og får diplom for det, så skal det da ikke være nødvendig å ta det igjen før gyldighetstiden går ut!
Mvh*

*God ettermiddag!
Må jeg som nattkokk om bord ha kurs i MLC 2006?*

*Etter det jeg leser på info. til Seagull, er det jo kun senioroffiserer som må ha det. Som kokk er jeg vel ikke senioroffiser?
Ha en god dag!
Mvh*

Jeg er en av mange som må ta disse Seagull kursene (12 stk. for mitt vedkommende)- på engelsk selvfølgelig. Jeg er ganske oppegående i engelsk muntlig og delvis skriftlig. Jeg prøvde meg på et av kursene og det gikk vel egentlig til H....; på grunn av, vil jeg påstå, at en del av orda i spørsmålene var "uforståelige".

*Så det blei en del tipping. Er greit at en kan ha ryggdekning om en skulle komme dit hen, at en i verste fall får fyken pga. dette.
Mvh.*

Eg har et spørsmål angående kursing. Eg har hørt rykter om at Seagull "on-board training courses" ikke er IMO godkjente og at dermed mange sjøfolk seiler rundt i god tro om at de har kurser som egentlig ikke er godkjente.

*Har dere noe info om dette, og i så fall kan jeg få en link på regelverket rundt?
Mvh*

Hei!

Her var det flere gode spørsmål, og dette er nok ting som flere enn dem som har sendt spørsmålene inn lurer på.

Det virker som om det er en del forvirring rundt begrepene CBT, kurs, CBT-utskrift og kursbevis. Et *distansekurs* består stort sett av en CBT og en prosedyre. Prosedyren forteller kandidaten hva Seagull trenger av informasjon for å kunne utstede et kursbevis. CBT-resultatet samt de dokumentene som står beskrevet i prosedyren må sendes til Seagull – det er ikke slik at man automatisk får et kursbevis når CBT-modulen er bestått. Eksempler på distansekurs er typespesifikk ECDIS-opplæring og MLC 2006. Et *ombordkurs* består av en eller flere CBT-moduler samt en arbeidsbok, som inneholder både informasjon om hva Seagull trenger av informasjon og spørsmål og oppgaver som må besvares av kandidaten. Igjen må alle dokumenter, inkludert svar på alle spørsmål og oppgaver, sendes til Seagull for at vi skal kunne utstede et sertifikat. Eksempler på ombordkurs er Security (alle nivåer), AIS og Assessor-kurs.

Når vi utsteder et sertifikat er dette selvsagt sjømannens eiendom, og gyldigheten av sertifikatet forsvinner ikke selv om sjømannen bytter arbeidsgiver. Dersom sjømannen mister sertifikatet sitt kan vi også utstede et duplikat.

Imidlertid er det slik at CBT-resultatene ligger på hver kundes database. Selv om CBT-resultatene «tilhører» sjømannen er all data på databasen rederiets eiendom. Vi har også en konfidensialitetsavtale med hvert rederi. Derfor må sjømannen be sin tidligere arbeidsgiver om tillatelse til å hente ut data slik at CBT-resultatene kan overføres til den nye arbeidsgiverens database. Når slik godkjenning er gitt må vår support-avdeling overføre data fra den gamle arbeidsgiverens database til den nye. For dette faktureres arbeidstid – det er med andre ord ikke noe gebyr som betales for denne overføringen. Det enkleste er nok å skrive ut alle CBT-resultater og ta dem med i papirform til sitt neste skip dersom man bytter arbeidsgiver.

Alle våre STCW – kurs er godkjent av Sjøfartsdirektoratet, og for de fleste av dem har vi fått godkjenninger eller aksept fra andre flaggstater. En fullstendig liste over våre godkjenninger ligger på

våre nettsider, og på forespørsel sender vi også kopier av alle våre godkjenninger.

Dessverre produserer vi stort sett bare CBT-moduler på engelsk, og alle våre arbeidsbøker er også på engelsk. Imidlertid er det slik at vi har norske instruktører som dekker alle våre kurs, og vi godtar derfor at kandidatene svarer på spørsmål og oppgaver i arbeidsbøkene på norsk. Ettersom kostnadene ved å lansere en ny CBT-modul er betydelig, ser vi dessverre ingen mulighet for å gi ut CBT-moduler på norsk. Vi etterstreber å tilby CBT-moduler og arbeidsbøker på en engelsk som er forståelig for de aller fleste.

Vi får ofte spørsmål som «trenger jeg dette kurset?». Det er i mange tilfeller vanskelig for oss å svare på, ettersom vi ikke vet hvilke spesifikke plikter forskjellige sjøfolk har ombord, hvilket

utstyr som finnes ombord, osv. I noen tilfeller – som med MLC2006 – opplever vi også at kravene til opplæring er dif-fuse. Det er – såvidt meg bekjent – ikke definert noen stillinger som *må* ha kurs på MLC2006, men det er allikevel et svært nyttig kurs, ettersom det gir god informasjon om rettigheter man har som sjømann ifm. MLC konvensjonen.

Jeg håper dette gir svar på spørsmålene under. Jeg har også lagt ved et par bilder fra vår markedsavdeling.

Med vennlig hilsen/Best regards

Torger Tau

Manager – Training Courses
Seagull Maritime AS

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 transportfarlig.

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

I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til å forebygge 80 millioner liter diesel mot dieseldyr

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as

*Kunstnerisk fremstilling av romsonden Dawn som nærmer seg dvergplaneten Ceres.
Illustrasjon: William K. Hartmann, Courtesy of UCLA; image-NASA/MCREL*



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

SPENNENDE UTFORSKNING AV MÅNER OG DVERGPLANETER

I år foregår en svært spennende utforskning av måner og dvergplaneter i Solsystemet. For aller første gang får vi nærbilder av Ceres, Pluto og Karon. Ceres er det største, utforskede objektet i det indre av Solsystemet, og dvergplaneten Pluto og dens måner representerer en type objekter vi aldri har kunnet observere i detalj og som vi derfor vet svært lite om.

Fredag 6. mars ankom NASAs romsonde Dawn dvergplanetet Ceres for å løse dens mysterier – ikke minst finne årsaken til de lyse flekkene som er oppdaget på dens kraterbelagte overflate. Ceres er den største av asteroidene i asteroidebeltet mellom Mars og Jupiter og er 4 ganger større enn staten Texas. Ceres er også den eneste av asteroidene som foreløpig har status som dvergplanet.

Objektet som er 950 kilometer i diameter er svært interessant fordi det er det største objektet i den indre delen av Solsystemet som vi ikke har sett nærbilder av. Dawns hovedoppgave vil være å kartlegge dvergplanetens overflate samt undersøke sammensetningen, inkludert forekomstene av vann-is som ble oppdaget for et par år siden. I tillegg skal Dawn forsøke å kaste lys over hva som skjedde i dannelsesprosessen. Asteroidebeltet ble til som følge av en planetdannelse som mislyktes på grunn av Jupiters tyngdekrefter for 4,6 milliarder år siden. Fra mai kommer Dawn til å gi oss stadig mer detaljert informasjon og bilder fra Ceres.

Les mer og følg ferden på <http://www.astroevents.no/ceresdawn.html>

PLUTO PÅ NÆRT HOLD

Siden 2006 har romsonden New Horizons vært underveis mot Pluto for å nå frem før kulden i det ytre av Solsystemet dekker overflaten av dvergplanetet med frossen atmosfære. Den 14. juli passerer sonden og vil gi oss unike og sterkt etterlengtede nærbilder og data om en type objekt som aldri har blitt observert i detalj.

Alle de ytre planetene i Solsystemet ble undersøkt av romsonder på 1970- og 1980-tallet, med unntak av Pluto. På grunn av sin store avstand er dette objektet vanskeligst å studere fra Jorden. Fordi Pluto har en nokså avlang bane og for tiden fjerner seg fra Solen, vil snart atmosfæren fryse til is på overflaten, og det haster derfor å komme frem. Neste anledning vil ikke komme før om rundt 240 år! Noen måneder etter New Horizons oppskytnings i 2006 mistet Pluto status som planet, og derfor er det nå en dvergplanet som skal undersøkes. Banen til Pluto står ganske mye på skrå i forhold til banene til de åtte planetene i Solsystemet. Da Jupiter, Saturn, Uranus og Neptun på 1970- og 1980-tallet ble undersøkt med Pioneer- og Voyager-



Kunstnerisk fremstilling av New Horizons møte med Pluto og dens store måne Karon. Illustrasjon: NASA/JHU APL/SwRI/Steve Gribben

sondene, gjorde Plutos avvikende bane det umulig å inkludere dette objektet i prosjektene og det ble klart at kun en egen romsonde kunne vise oss Pluto på nært hold.

I årenes løp kom det opp en lang rekke forslag til Pluto-sonder, inkludert «Pluto Fast flyby» og «Pluto Kuiper Express». Men i 2001 ble endelig New Horizons-prosjektet godkjent. Sonden, som i form og størrelse ligner et piano, ble skutt opp fra Cape Canaveral 19. januar 2006, og forlot Jorden med rekordhastigheten 16,26 km/s (58 540 km/t). Dette er den største hastigheten noe menneskeskapt objekt har forlatt Jorden med, og sonden brukte kun seks timer ut til månebanen. Som vanlig på ferder til det ytre av Solsystemet, har Jupiter blitt benyttet som tyngdekraftslyng og økte sondens hastighet med 14 000 km/t. Under mye av den etterfølgende delen av ferden har

sonden vært i dvale for å spare instrumentene mest mulig, men 15. januar i år ble sonden vekket opp igjen. Alle instrumentene ser ut til å fungere utmerket, og de første bildene av Pluto har allerede blitt sendt til Jorden. Utover sommeren vil vi få stadig bedre og mer detaljerte bilder av dvergplanetet og dens fem kjente måner.

Pluto tilhører de såkalte Kuiperbelteobjektene, som vi svært lite om, bortsett fra at de er svært kalde og befinner seg meget langt fra Solen. I løpet av noen måneder kan vi forvente revolusjonerende ny kunnskap som kan forandre vårt syn på hvordan Solsystemet oppsto og utviklet seg!

Følg dette enestående prosjektet på <http://www.astroevents.no/newhorizonpluto.html>

111 skip og ikke en eneste norsk sjømann men

hovedkontoret ligger i Bergen



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

“Wilson has its main office in Bergen and agencies in Tananger, Duisburg, Hamburg, Rotterdam, Reykjavik and Murmansk as well as crewing offices in Arkhangelsk and Odessa. The Wilson Group has about 1 600 employees, of whom about 1 450, are mariners. The company has a large fleet where about 80% of the vessels are owned”.

<http://www.wilsonship.no/en/fleet>

På Wilsons hjemmesider kan man lese at disse skipene går fast på Vest-Norge opp til Trondheim, og kontinentet. Det er ikke for ingenting at FFFS mener at kysten bør være forbeholdt redere som bare kan ansette norske sjøfolk, eller utenlandske mannskaper på norske tariff-fer. Bare dette rederiet har fjernet 1450 norske sjøfolk. I stedet for å bidra med

1600 skattbare arbeidsplasser, slipper de unna med bare 150 norske arbeidsplasser - alle på land.

Vi mener at dette forteller om en feilslått norsk skipsfartspolitik. Hadde forholdene vært lagt til rette kunne dette rederiet og flere andre registret sine skip i NOR-registret, og tusenvis av arbeidsplasser hadde vært reddet. Både på land og sjø. At vi velger å «henge» ut Wilson er på grunn av at de er ærlige nok til å fortelle hva de gjør. Andre tilslører både rederiet og virksomheten, og oppfører seg som om de bedriver noe helt annet enn maritim virksomhet.

Det er ikke vanskelig å se likheten mellom norske myndigheter og myndighetene i skatteparadiser hvor utenlandske selskaper leier en postboks som «kontor» for sin virksomhet. I Norge får man lov til å drifte selskaper som knapt legger igjen noe i den norske felleskassen, sammenlignet med det bedriften omset-

ter for. De samme selskapene unngår å legge igjen noe som helst andre steder også. De registrerer ganske enkelt et selskap hos profesjonelle postkasseadvokater i land vi normalt ikke liker å sammenligne oss med. Disse får sikker godt betalt, sammenlignet med innbyggerne i landet for øvrig.

Det verste med slike «postbokskontorer», er at de er beskyttet av landets lover. Om norske myndigheter vil ha innsyn i selskapets regnskaper eller andre papirer, vil de møte på en mur av taushet og motstand. Disse rederne beskytter seg selv med hemmelighet og smarte advokater, som ikke er så nøye med moral. Derfor er det greit å ha rederier som Wilson, da vet vi hva vi har å forholde oss til. Hadde Norge hatt en maritim politikk som var til å leve med for dem som satser på å drive rederier, ville vi ikke bare hatt norske rederier, men også norske sjøfolk og godt utstyrte maritime skoler.

Hvorfor aksepterer vi en økning i skipsulykker?

I løpet av en periode fra 2000 til 2014, viser statistikk både fra myndigheter og forsikringsselskaper, en økende frekvens av skip-sulykker. I løpet av den samme perioden, har både sentrale og internasjonale myndigheter, samt rederier, klasseselskap og andre aktører, vedtatt og implementert utallige tiltak for å redusere ulykker. Likevel har ikke denne trenden snudd. Tvert imot, så har antallet ulykker bare økt.

Flere stortingsmeldinger har vært skrevet som et forsøk på å bedre sikkerheten på sjøen, bla Stortingsmelding. No 14 (2004 – 2005) SAMFERDSELSDEPARTEMENTET. Både denne, og flere andre meldinger, vedtar konkrete tiltak og forslag til handling. Mange av disse tiltakene har også blitt satt i verk. Likevel ser vi en klar økning i ulykkes frekvensen. Selvfølgelig har det også kommet mye godt ut av mange av disse tiltakene. Og i den samme 15 års periode, har det i tillegg til allerede eksisterende regelverk også, blitt innført ISM koden, ISPS koden (International Ship and Port Facility Security), ILO(2006)(International Labour Organization) MLC (Maritime Labour Convention) (, ISO 9001, ISO 14001(International Organization for Standardization), OVID (Offshore Vessel Inspection Database), osv.

Generelt en uhyggelig mengde med informasjon og systemer som sjømannen skal forholde seg til. I tillegg til økt trafikkovervåkning, og bedret merking, innskjerping av Los og farledsbevisordningen, elektroniske navigasjonshjelpemidler, som ECDIS(Electronic

Chart Display & Information System), AIS(Automatic Identification System), VDR (Voyage Data Recorders). Krav til kompetanse og kurs, økt bemanning osv. Alt dette mens antallet ulykker øker. Hvorfor?

DNVGL (Norske Veritas (DNV) og Germanischer Lloyd (GL)), kom i fjor med en rapport som viser at vi i perioden 1996 til 2012 har hatt en økning i sjøtrafikk og seilaser, fra 70 000 til 100 000. Noe som blir brukt for å forklare / unnskyldte økningen av ulykker. En påstand som for øvrig er noe motstridende i forhold til den lærdommen som man lærer på bl.a. ett av de mange obligatoriske kursene sjøfolkene må igjennom BRM/ERM kurs(Bridge Resource Management/Engineerom Resource Management). Nemlig at ”det alltid er flere forutforliggende årsaker til en ulykke”. Med det menes at det sjelden og aldri bare er en årsak til en ulykke. Og økningen i trafikken på sjøen er vel det eneste vi ikke kan gjøre noe med. Tvert i mot så er det bestemt av stortinget at denne skal øke (Nasjonal Transport plan).

Ser vi litt på hva tallene for transportsektoren på land viser, har vi også der en strek økning i trafikken, men derimot så er det en nedgang i ulykkesstatistikken. Dette fremgår i en statistisk analyse av den norske transportsektoren, «Transport i Norge».(Ref:SSB)

På forskningsprosjekter brukes i dag millioner på å samle data fra bl.a. AIS. Slik at tilsyn kan bli mer målrettet.(Ref TU Industri Publisert 8. desember 2014.) Målet er å utvikle en modell som kan avsløre hva og hvilke forhold som kan føre til skipsulykker. Arbeidet inngår som del av et større prosjekt, National Ship Risk Modell, som begynte i regi av Norges Forskningsråd 1. oktober i år og skal avsluttes i 2016.

Slik kan jeg fortsette i det uendelige med å ramse opp tiltak og handlinger som det

har vært brukt millioner av kroner på, samt regelverk og fysiske innretninger. – Alt dette har vært implementert parallelt med økningen i ulykker.

Kanskje jeg nå burde kommet til en slags konklusjon, eller en løsning på dette, men dessverre så kan jeg ikke det. Men derimot kan jeg komme med et ønske om at alle de som bruker, og har brukt store resurser på dette, og sitter og jobber med disse tingene, bør ta innover seg resultatet av det som har vært gjort de siste 15 årene. Og som har vist seg å ha liten eller(som tallene viser) ingen virkning på ulykkesstatistikken. Men heller det motsatte.

Det jeg prøver å si er følgende. Det trengs ikke flere regler, prosedyrer, koder, og systemer. Alt dette er i dag så kompleks og uoversiktlig at man kanskje heller burde redusere noe av dette. For så og heller å begynne på nytt igjen. Og da kanskje å være litt mer kritisk til innhold. Radar, ECDIS, radio og andre navigasjonshjelpemidler har så mange tekniske muligheter som verken kan eller blir brukt. Sjekklister, risikoanalyser,” toolbox meeting”, SJA (Sikker Jobb Analyse), og prosedyrer som en skal forholde seg til ved daglige arbeidsoppgaver. Alt i alt så er dette så komplekst at mange bare «Gjør det» uten å ha noen ordentlig forståelse for hva dette egentlig innebærer.

Den eneste måten man kan si noe om fremtiden, er at man kjenner fortiden. Ser man så på ulykkesstatistikken for siste 15 år -i sammenheng med alle de tiltak som har vært gjort, så bør man kanskje revurdere noe av det som har vært implementert, samtidig som man kanskje må prøve å se problemet med litt andre øyner.

Leif-Norvald Agasøster



SKOHORN

Har du skohorn? Har du et skikkelig skohorn? Vett du ikkje ka et skohorn e, seie du?

Då eg vokste opp hadde adle skohorn. Et skohorn e ein lange pinne så ser ud som et horn på ein spenstige afrikanske og vegetarianske antilope. Skohornet har ein bue så gjør at det passe på innsida av ein sko, heilt bakerst ved hælen. Viss du fysst stappe skohornet oppi skoen, og så foden din, då vil du oppleve at det e møyje lettare å få på seg skoen. Det e dette så e vitsen med et skohorn.

Me har i adle år, tror eg, hatt skohorn. Ein eller aen plass. Et lide, dumt skohorn i metall. Dette skohornet ska, itte planen, ligga i ei av skuffene nederst i garderobeskabet på gangen. Eg e sikker på at det ligge i ei av disse skuffene. Men det ligge ikkje aleina. I disse skuffene e der i tillegg vanter, skokrem, skobørster, klesbørster, hårklemmer, skjjerf, to tennisballar (kor komme de ifra?), refleksbrikker, ein 200-lapp, fotoapparat, tomme fotoboksar og ei sykkellykt. Og ennå har eg bare nevnt de tingå eg vett ka e, og som eg kan navnet på.

Dette har ført te at eg aldri har hatt bidlå te å leida itte det hersens skohornet. Og eg kan garantera deg at verken sykkellyktå eller skjjerfå fungere spesielt bra som skohorn. Eg har derfor brukt høyre pegefin-

gen min. Eg har enten satt i trappå og hylt då fingeren bøyes dobbelt, eller eg har krylt meg samen i ein halvståande stilling, à la Ringeren fra Notre Dame, med eine finger i skoen og andra håndå støttande i veggen. Det e vondt, og eg bler ofta så andpusten og svette at eg avlyse heile turen og bare tar av meg skonå igjen.

For eg må innrømme at eg ikkje e någon ungdom lenger. Eg e nærmare 40 enn 30 nå (eg e 62), så kver gang eg bøye meg ner for å få på meg skonå så tenke eg om der ikkje e någon aent eg òg kunne gjort, når eg fyssta e her nere.

Men nå har eg det som himmerik på jord. Eg glede meg te å ta på meg skonå. Det e ein fornøyelse. For me har kjypt et nytt skohorn. 60 cm. langt, og det e ein drøm. Det henge på veggen, rett ved sida av skonå. Der e gjerna mange så selge gode skohorn, men nå komme reklamen: Dette skohornet e fantastisk, det e flott å se på, det koste den nette sum av kr.10, og du kan kjøba det på Ikea. Nå kan eg stå, stappa skohornet ner i skoen, og på et tiendels sekund så glir foden min vakert og smertefritt ner i kjerrå te apostelens hest. Så knegge eg, og går ud.

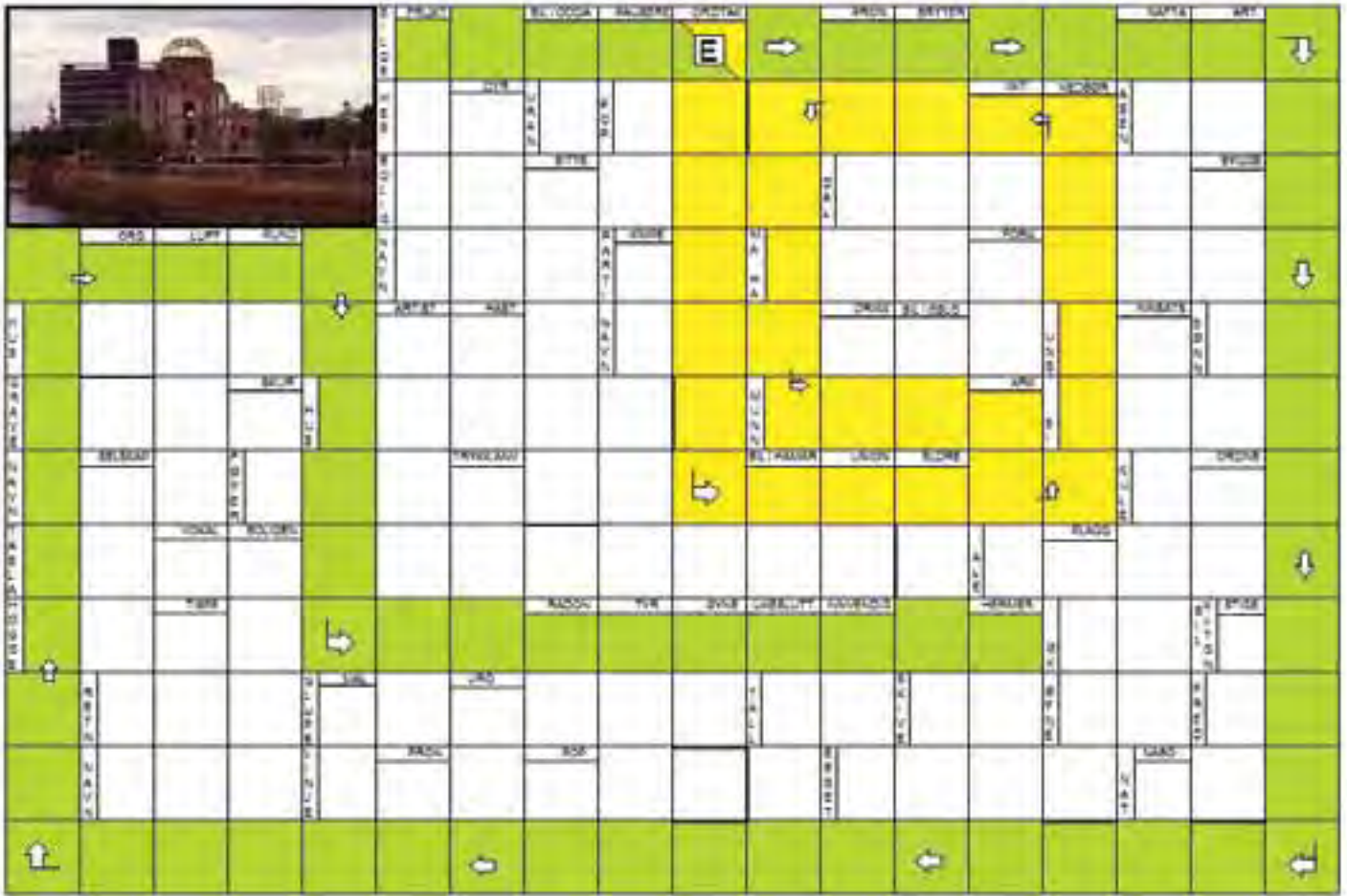
Det e ein drøm. Det e heilt utroligt at det går an. Ein fantastiske oppfinnelse så fortjene Nobels Fredspris. I går tok eg på meg skonå 74 ganger.

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 15.06.15 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 4 2014: Ådne og Sivert Sulebakk, Frekhaug - Svein Elling Austbø, Aksdal - Olav Sletten, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*



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. 315,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 305,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 285,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 260,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 19.09.2014.

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,

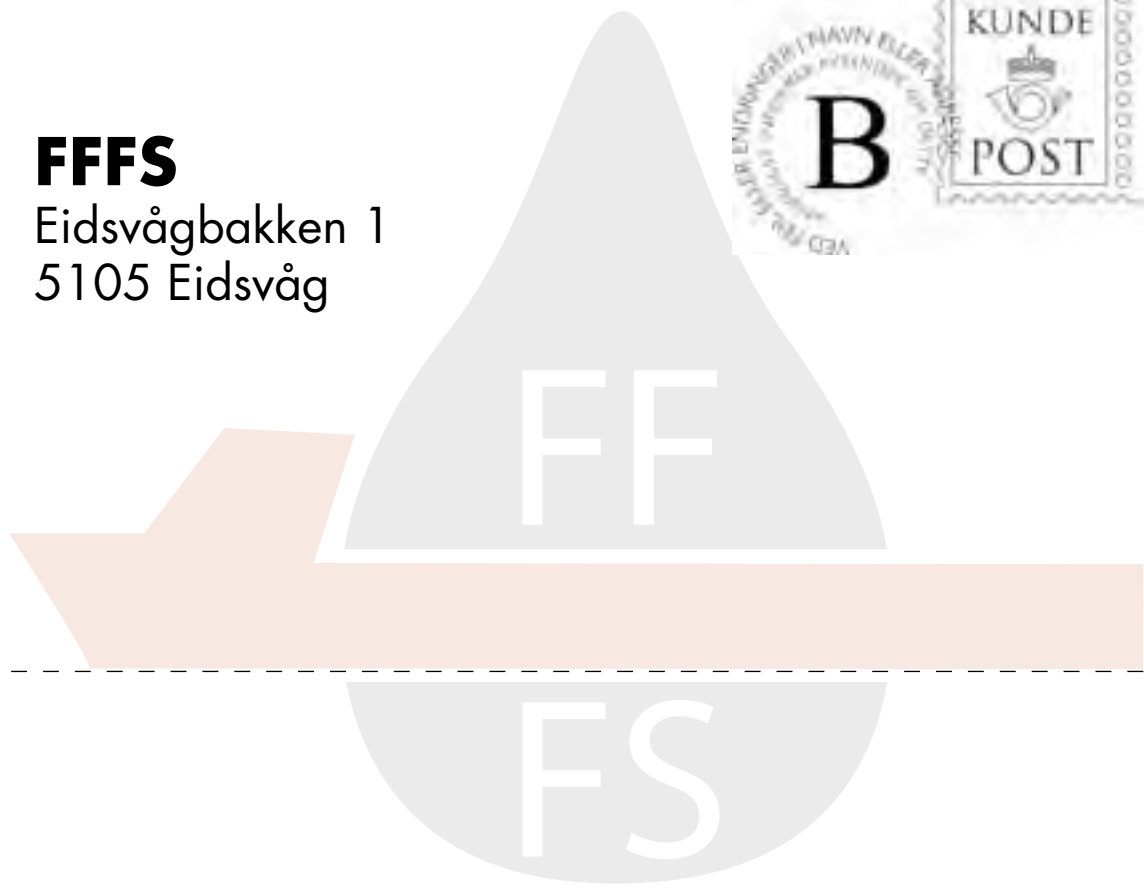
gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



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 flere 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.
<input type="text"/>		
Adresse		
<input type="text"/>		
TEF:	Fax:	E-Post:
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Slip:	Roderi:	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Merk:		
<input type="text"/>		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



STCW 2010

**Fristen for alle som skal oppdatere STCW sertifikatene nærmer seg.
Innen 31.12.2016 må alle ha gjennomført alle lovpålagte kurs.**

Ta kontakt med en av våre kunderådgivere dersom man skulle ha noen spørsmål vedrørende de nye STCW kravene. Nosefo leverer kurs i Bergen og på Tau:

Beskrivelse	Antall timer	Tabell
Grunnleggende sikkerhetskurs	50	A-VI/1, 1 til 4
Grunnleggende sikkerhetskurs, oppdatering	16	A-VI/1, 1 til 4
Videregående sikkerhetskurs	80	A-VI/2-1, 3, 4-1
Videregående sikkerhetskurs, oppdatering	24	A-VI/2-1, 3, 4-1
Medisinsk førstehjelp	24	A-VI/4-1
Medisinsk førstehjelp, oppdatering	8	A-VI/4-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter, "-"- oppdatering	8	A-VI/2-1
Hurtiggående MOB-båt	32	VI/2-2
Hurtiggående MOB-båt, oppdatering	16	VI/2-2
Medisinsk behandling	40	A-VI/4-2
Medisinsk behandling, oppdatering	8	A-VI/4-2
Sjøfolk uten særlige sikringsplikter	5	A-VI/6-1
Sjøfolk med særlige sikringsplikter	9	A-VI/6-2
Passasjer og krisehåndtering	16	A-V/2

Spesialtilpasning:

Nosefo kan også spesialtilpassede kurs for maritime kunder med spesielle behov og ønsker:

- Oppgradere tidligere kursbevis til STCW kursbevis.
- Samsvarsmatriser
- Utarbeide interne kurs for å imøtekomme selskapsinterne krav eller utenlandske krav.
- Kursing om bord eller i utlandet



Norsk Senter for
Offshoreutdanning

Nosefo Tau AS
Breivikvegen 25, N-4120 Tau
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no

Nosefo Bergen AS
Bontelabo 8A, N-5003 Bergen
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no