

DRÅPEN

FF

FS

NR. 3 • 2017 • 16. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



“GRUNNEN VAR AT DET VAR HELT UVESENTLIG OM HAN HADDE MOTTATT 870.000 KRONER ELLER IKKE...”

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

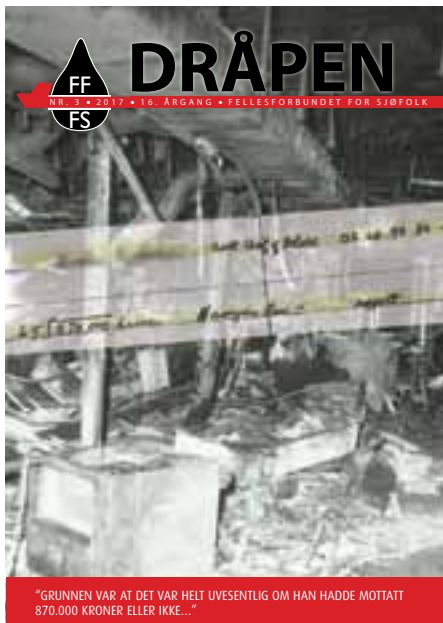
Tennisskjorter med FFFS logo

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 3 • september 2017



Et nasjonalt traume som aldri leges side 6



Cruisenæringa betaler ikkje skatt, ureinar... side 24



Har vi de politikerne vi fortjener? side 37



Human factor side 46

Nr. 3 September 2017 - 16. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 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:
Collage FFFS

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Taler ledelsen i enkelte rederier med to tunger?	side	5
Et nasjonalt traume som aldri leges	side	6-9
Vi gir oss ikke, massedrapssaken skal oppklares	side	10-11
Der virkeligheten overgår den villeste fantasi	side	12-17
Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse	side	18-20
Hva skjer med den norske handelsflåten i tilfelle en skarp konflikt	side	21
"an experience that can only be described as a form for slavery	side	22-23
Cruisenæringa betaler ikkje skatt, legg knapt att pengar i Noreg og er verdsleiande i ureining	side	24-26
Norge har gått i bresjen for at autonome skip skal diskuteres i FN	side	27
Snart er det bare passet til rederne som er norsk	side	28
Er katta endelig ute av sekken?	side	29
Fra gamle dager	side	30-31
Det er av sine egne man skal ha det	side	32-33
Atles kommentarer	side	34
Har vi satt galskapen i system i Norge?	side	35
Den som trodde at et fagforbund var ferdig utviklet da det ble dannet, tar grundig feil	side	36
Enkelte ganger kan man lure på om vi virkelig har de politikerne vi fortjener	side	37
Er NIS-flagget å betrakte som et norsk flagg, eller er det...	side	38-39
Endelig noe å være enige med LO-forbundet NSOF om	side	40-41
Allmengjøring, Norske arbeidsvilkår eller proteksjonisme	side	42
Omsorgspermisjon	side	43
Motorproduksjon i Bergen	side	44-45
Human Factor	side	46
Leserbrev	side	47-49
Tannkost	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære leser

Valget er over og alt er vel bare bra og vi har fått de politikerne vi fortjener? Om vi har fått de politikerne som vil kjempe for trygge arbeidsplasser i det maritime, er vel heller tvilsomt. Nå har nemlig den maritime industrien begynt å lukte på autonome skip. Det vil si skip uten mannskap i det hele tatt. Roboter på havet som skal frakte alt av gods i fremtiden. Vi får bare håpe at det fremdeles drøyer en god stund før vi får se dem. Det sørgelige er at det er norske interesser som sitter i fremsetet når det gjelder dette, og politikerne legger vel alt til rette for dem, om vi kjenner dem rett.

Vi får bare prøve å være litt mer optimistiske å satse på at de tradisjonelle sjømannsyrkene har sin naturlige plass også langt inn i fremtiden. Vi lover i alle fall å sloss for de sjøfolkene som fremdeles er i arbeid, og se etter og presse på så godt det lar seg gjøre å få de nye Stortingpolitikerne til å forstå viktigheten av å ha nasjonale sjøfolk- vi trenger flere. Vi lover også å være like klare i våre uttalelser i fremtiden, som vi har vært.

Det nye Storting vil også få en annen oppgave, de vil nemlig få anken på avslaget på Scandinavian Star- saken i fanget. Det de vil få er noen Pauli ord, om hva kommisjonen Stortinget selv nedsatte, for å se hvor det hadde gått galt i etterforskningen av saken. Det hadde helt sikkert vært lettere og snu hele spørsmålet på hodet- hvor har etterforskningen blitt utført riktig? Det hadde vært mye lettere å finne ut av.

Om kommisjonen hadde lyttet til det Stiftelsen Etterforskningen av mordbrannen Scandinavian Star sa, hadde kommisjonen fått troverdighet for sitt arbeid. Nå blir det opp til det nye sammensatte Stortinget å avgjøre om verdien av rapportens konklusjon holder vann. Da kommisjonens formann frem la sin konklusjon i Odelstingets ærverdige sal, ble det i alle fall tilløp til opprør. Vi i stiftelsen har ikke tenkt å gi oss, politiet og andre som har sabotert oppklaringen av det verste masse-mordet i Scandinavia etter krigen, skal taes.

Videre utover høsten har vi som vanlig mye arbeid å gjøre for våre medlemmer, vi har nettopp levert et prosesskriv til tingretten i Tromsø, på vegne av en av våre medlemmer som har blitt uriktig behandlet av sitt rederi, slik vi ser det. Av saker har vi til nå i år mottatt nærmere 300, det sier litt om hvordan det egentlig står til innen det maritime yrkesfeltet. Vi er det minste av fire forbund, og når vi har fått inn så mange saker sier det litt om saksmengden innen feltet totalt, for det er vel ikke bare FFSS som får inn saker?

E-post adresser: Bare en liten påminnelse fra Bjarte og Reidun. De etterlyser korrekte e-mail adresser til de vi får returer fra i forbindelse med mailutsendelser fra kontoret. Vær vennlig å sjekk at vi har korrekt adresse til deg, har du fått mail fra oss vet du at vi har rett adresse.

Vi ønsker alle våre lesere en fantastisk høst

Taler ledelsen i enkelte rederier med to tunger?

Først blir man overført fra rederi til bemanningsselskap, når alt så, etter flere år går galt med rederiet, som har fratatt dem alt som heter ansiennitet og «familiefølelse» i rederiet, blir mann takket for innsatsen som om man har vært ansatt i rederiet hele tiden. (se under).

Med tanke på mannskap om bord som har tjent rederiet i gjennom mange år trofast med solid og pålitelig arbeidsinnsats, er det veldig tungt å måtte innse at vi ikke lenger har mulighet for å kunne gi arbeid til gode medarbeidere gjennom mange år.

Om de virkelig hadde ment det de skriver, hadde det vel ikke vært nødvendig å sette ansvaret for mannskapet til et bemanningsbyrå. Hadde man hatt mannskapet like kjært som det man gir uttrykk for i ettertid, og ikke hadde revet av årelange band på en slik brutal måte, hadde kanskje mannskapene trodd på brevet de fikk fra rederiet.

Når rederiene i gode tider tenker at de skal tjene enda mer, og setter mannskapene ut på lægd og kutter, på en måte alle ansvarsbånd, da lyder overstående brev veldig lite troverdig. Man føler seg sviktet og redusert til en handelsvare, og ikke som før, en viktig resurs for rederiet. Slik vi har blitt fortalt fra folk som har blitt outsourced (nytt norsk ord for å kvitte seg med..), er at man ikke føler den samme tilhørigheten, som man før hadde med rederiet. Man har blitt en

salgsvare, i stedet for som før, en del av noe større.

I stedet for å bygge noe sammen med andre, blir man solgt og verdsatt som hva som helst annet salgbart. At man setter en pris på seg selv via en tariffavtale, blir noe helt annet enn at noen sitter og diskuterer hvor mye man kan spare, henholdsvis tjene på å selge/kjøpe deg. Følelsen av å høre til forsvinner, og blir erstattet, i mange tilfeller, av likegyldighet for hvordan det går med rederiet, du er jo ikke ansatt der uansett.

Problemet på lang sikt er vel at bemanningsselskapene har kommet for å bli. Det kan se ut som om det blir færre og færre som bryr seg om sjøfolk, slik FFFS gjør.



Foto: Tor Arne Dalsnes/ SCANPIX

Scandinavian Star - et nasjonalt traume som aldri leges?

Man kan påføres et traume på så mange måter. Man kan selv bli direkte rammet av noe forferdelig, som setter dype spor i den psykiske og/ eller fysiske helsen. Eller traumet kan komme indirekte, ved at man for eksempel mister en eller flere personer man har kjær. Dette kan skje i en ulykke, eller det kan være andre årsaker. Det som alle traumer har felles, er at de vanskelig kan bearbeides, hvis hendelsesforløpet forblir ukjent.

Av Fred Heggen Psykiater. Overlege på Lovisenberg Diakonale Sykehus.

MORDBRANNEN

Noen nasjonale traumer er større enn andre. Mordbrannen på passasjerskipet, Scandinavian Star, er et slikt traume. Natten til 7. april 1990 døde det 159 mennesker som en følge av denne brannen.

Man vet fortsatt ikke hvem det var som anstiftet mordbrannen. Politiet mente i 1991 at en dansk lastebilsjåfør var gjerningsmannen. Siden mannen selv døde i brannen, ble saken henlagt. I 2014 konkluderte imidlertid en prosjektgruppe i Oslo-politiet med at det ikke finnes bevis for at den tidligere utpekte dansken stod bak dødsbrannen.

BOKEN TIL KJELL OLA DAHL

Forfatteren, Kjell Ola Dahl, er vel en av de som kjenner historien om dødsbrannen på Scandinavian Star best, og han kom i januar 2017 ut med sin andre bok om denne tragedien. (Den første kom i 2012.) Den nye boken heter "Scandinavian Star. Katastrofen og skandalene." Dahl tar i den velkrevne og spennende boken for seg mange aspekter i denne saken; sannsynlig brannforløp, mulige gjerningsmenn, mangelfull politietterforskning, spekulasjoner om forsikringssvindel, politi styrte lekkasjer til pressen, teorier om sabotasje, og mulige motiver for å forlenge brannen.

Det er utvilsomt en meget viktig bok, nettopp fordi den er informativ, opplysende og utforskende på en gang. Selv om Dahl er kritisk til både Oslo-politiet og Riksadvokaten, leverer han en bok

som verken er dogmatisk eller ensidig påståelig.



Kjell Ola Dahl

BOKEN SOM BLE OVERSETT

Forfatteren stiller flere retoriske spørsmål som påtalemyndigheten ville fått problemer med å svare på. Hvis noen hadde stilt dem disse spørsmålene, da. For det har ikke blitt gjort. I det hele tatt ble boken i 2016 møtt med en øredøvende taushet i pressen. Bortsett fra Klassekampen var det ingen medier som omtalte eller anmeldte boken til Dahl. Det var som om boken ikke eksisterte.

Hvordan kunne det ha seg slik? Var man plutselig ferdig med Scandinavian Star i norsk presse?

OM Å ETTERFORSKE SEG SELV

Når Dahl i boken sin påpeker det underlige faktum at Oslo politikammer i 2014 fikk i oppgave å vurdere og evaluere jobben som Oslo politikammer gjorde i 1990-91, burde vel denne opplysningen i seg selv være tilstrekkelig til å vekke den journalistiske nysgjerrigheten i ett og annet mediehus?

Når forfatteren kritiserer Oslo-politiet for i 2014 å benytte de to samme branntekniske sakkyndige som ble benyttet i 1990, burde vel dette ha ført til kritiske oppfølgingsspørsmål fra et samlet pressekorps? Saken har vært forsøkt gjenopptatt flere ganger. Riksadvokaten avviste til

sammen fire gjenopptakelsesbegjæringer, før han i 2014 beordret ny etterforskning. Saken har i alle år ligget der som et verkende sår i den norske offentligheten, og politiet har måttet tåle mye kritikk.

KRITIKKEN MOT POLITIET

Kritikken har særlig gått ut på at etterforskerne tidlig låste seg fast i teorien om at en dansk lastebilsjåfør stod bak dødsbrannen. Til teorien hører også den påstand at det kun ble anstiftet en brann, og at ingen andre, på noen som helst måte, var involvert i hendelsesforløpet, verken ved nye brannstiftelser, sabotasje eller ved tilførsel av brennbart materiale.

Politiet fikk også kritikk for at de tilsynelatende ikke brydde seg om hvem som faktisk eide skipet da brannen oppstod, eller hvem som ville få forsikringspengene.

Riksadvokaten hadde i 2014 en mulighet til å imøtekomme denne kritikken gjennom en ny etterforskning. Etterforskningen skulle gjelde tidligere politiarbeid og eventuelle nye momenter i saken.

DEJA VU

Riksadvokaten grep dessverre ikke denne sjansen. I stedet for å la et annet politidistrikt få i oppgave å vurdere arbeidet til Oslo politikammer i 1990-91, så valgte altså Riksadvokaten å la Oslo-politiet etterforske seg selv.



I stedet for å hente inn nye sakkyndige for å gå gjennom den branntekniske rapporten som ble laget i 1990, benyttet Oslo politikammer de samme to sakkyn-

dige som laget rapporten den gangen. De samme sakkyndige ble valgt, selv om de, ifølge forfatteren, ikke hadde skips-teknisk kompetanse, og av den grunn kunne lite om brannspredning om bord på skip. Rapporten de kom med i forbindelse med den nye etterforskningen, var da også en repetisjon av den rapporten de kom med i 1990.

DE UBESVARTE SPØRSMÅLENE

Er ikke dette en høyst uvanlig fremgangsmåte når det gjelder gjenopptakessaker, så vet ikke jeg. Jeg kan meget godt forstå at dette må føles bittert for alle dem som siden 1990 har sittet med en rekke ubesvarte spørsmål, og som nå hadde håpet på en uhildet gjennomgang av saken.

Jeg vil anta at ett av disse ubesvarte spørsmålene er relatert til det lange brannforløpet. Hvordan kunne skipet brenne i 38 timer, når det brennbare materialet i korridorene brant opp i løpet av få minutter?

Den første brannen startet kl. 02.10. Allerede ved 8-9-tiden om morgenen anså man denne brannen som slukket.

DØDSBRANNE

Den første brannen var nærmest eksplosiv, og spredte seg svært raskt. En rekke branndører skal ha vært blokkert med stålkile i åpen posisjon. I tillegg stod branndørene inn til bildekket åpne midt på natten, noe som gjorde at brannen i korridorene virkelig skjøt fart. I følge Dahl er det mye som tyder på at ventilering og trekk var manipulert.

Det var i denne første brannen de aller fleste døde, som en følge av forgiftning. Det brennbare laminatet som dekket asbestplatene, frigjorde blåsyregass, som sammen med kullos ble en dødelig gassblanding. De fleste døde mens de sov, eller de falt om i trange, røykfylte korridorer, på leting etter en redningsvei.

DE PÅFØLGENDE BRANNENE

Et annet spørsmål som mange lurer på, er relatert til de påfølgende brannene. Hvorfor begynte skipet på ny å brenne, etter at det var evakuert, og mens det var under slep til Lysekil? Hvordan kunne det da oppstå brann i diskoteket fem timer etter at den første brannen var slukket? Og hvorfor ble den så intens og langvarig? Ble det tilført brennbart materiale utenfra? Kan det ha kommet diesel

fra nødgeneratorrommet som lå i etasjen over diskoteket? Nødgeneratorrommet var for øvrig fullstendig utbrent.

Og da følger automatisk neste spørsmål: Hvorfor begynte skipet å brenne enda en gang, denne gangen mens det lå til kai i Lysekil, mer enn ett døgn etter at den første brannen var slukket?

BESETNINGSMEDLEMMER I SØKELYSET

Det som gjør hele historien ekstra spesiell, er at det om bord i Scandinavian Star befant seg besetningsmedlemmer som fortsatt var ansatt i det selgende rederiet, Sea Escape, og som skulle være med Scandinavian Star i en overgangsfase. Dette gjaldt blant annet maskinsjef, maskinist og elektriker.

Ingen av disse ble ansett å være særlig interessante å etterforske, selv om Dahl antyder at de kan ha vært involvert i både brannforlengende tiltak og sabotasje i forbindelse med brannslukningen. Alle tre ble fløyet tilbake til Scandinavian Star etter at skipet var evakuert, angivelig for at de skulle bistå brannmannskapene. Ikke lenge etter at de var kommet om bord, startet brann nummer to.

Hvis det virkelig var disse tre som forårsaket den andre og tredje brannen, ville motivet ha vært at arbeidsgiveren deres, Sea Escape, som fortsatt stod som eier av skipet, ville komme til å høste forsikringspengene for skadene.

ALVORLIGE BESKYLDNINGER

Dette er selvfølgelig veldig alvorlige beskyldninger å komme med, men ifølge boken unnlot politiet å etterforske dette crewet fra Sea Escape i 1990.

Hvis politiet lot være å etterforske dem på grunn av menneskelige hensyn, bommet de i så fall stort. For skulle det vise seg at de tre fra Sea Escape var helt uten skyld, ville en etterforskning faktisk ha frifunnet dem. De ville da sluppet å ha et mistankens lys over seg i alle disse årene.

For det er utvilsomt besynderlig at det oppstod en ny brann i skipets diskotek noen timer etter at den første brannen var slukket. Like besynderlig er det at denne brannen hadde en intensitet og en varighet som vanskelig kan forklares. Hva var det egentlig som gjorde at brannen vedvarte i mange timer?

VAR DET DIESEL SOM BRANT?

En gjenstridig hypotese er at flammene ble foret med diesel. Denne hypotesen svekkes ikke akkurat av at en kontrollmåling av drivstoffet viste at det var forsvunnet 120 000 liter diesel fra skipet.

Dette er altså diesel som ikke kan gjøres rede for.

120 000 liter er ikke småtter, og en slik mengde drivstoff kan ikke bare bli borte i løse luften. Det er derfor kanskje ikke så rart at noen spør om diesel ble benyttet som et middel for å forlenge brannen, og for gjøre skadeomfanget så stort som mulig.

DET BØYDE HYDRAULIKKRØRET

Når man i tillegg avdekket et bøyd hydraulikkør i styrbord korridor på dekk 4, som godt kunne vært bøyd manuelt for å gjøre det mulig å pumpe diesel ut i korridoren, blir hypotesen om aktiv tilrettelegging for en vedvarende brann, heller styrket. Dessuten var det etter den første brannen blitt kastet brennbart materiale som senger og madrasser fra lugarene ut i korridorene.

De brannteknisk sakkyndige fra SINTEF, og påtalemyndigheten, mente i 1990, og de mener fortsatt i dag, at det bøyde hydraulikkørret var et resultat av den store varmeutviklingen under brannen.

De sakkyndige kan imidlertid ikke forklare hva slags materiale det var i korridorene som førte til en brann som var så intens og langvarig at de døde personene i lugarene ble kremert.

HVEM EIDE SKIPET?

Når det gjaldt eierskapet av skipet, het det seg at den danske rederen Henrik Johansen hadde kjøpt skipet av selskapet, Sea Escape, for 21 millioner dollar.

Da brannen brøt ut, stod imidlertid fortsatt Sea Escape registrert som eier av skipet. Det var derfor Sea Escape som skulle heve forsikringspengene. Likevel gikk Henrik Johansen til politiet i København den 07.04.1990, og meldte seg som eier av skipet.

Burde ikke de uavklarte eierforholdene vært av interesse under etterforskningen? Burde man om ikke annet fått klarhet i dette litt raskt, slik at spekulasjonene om at brannen(e) ble anstiftet som ledd i en forsikringsvindell, kunne legges døde?

HVEM HADDE ET ØKONOMISK MOTIV?

Kjell Ola Dahl mener at selskapet, Sea Escape, kunne hatt et økonomisk motiv for å starte og forlenge nye branner. Dette fordi selskapet, som på det tidspunktet hadde store økonomiske problemer, fortsatt stod som eier av skipet. De hadde riktignok blitt enige med Henrik Johansen om at skipet skulle selges til ham for 21 millioner dollar, men den pågående brannen gjorde plutselig hele handelen usikker.

For kunne de nå være sikre på at Johansen ville garantere denne summen for et brannskadet skip? Det kunne de ikke, og av den grunn var det viktig å få en så stor sum fra forsikringsselskapet som mulig, skriver Dahl. Brannskadene måtte derfor være omfattende.

EN ELLER FLERE GJERNINGS-PERSONER?

Hvem var det som antente skipet? Det er selvfølgelig vanskelig å peke på mulig(e) gjerningsperson(er), så lenge man ikke blir enige om det var en eller tre branner. Hvis det kun var en brann, og denne sørget for to følgebrenner, kan det ha vært en enkelt gjerningsperson som stod bak. Hvis det derimot var snakk om tre separate branner, kan det ha vært flere brannstiftere involvert.

Uavhengig om det var en eller tre branner, er det vel ikke usannsynlig at det var den danske lastebilsjåføren som stod bak den første brannen. Opptakten til, og fremgangsmåten under, brannen på Scandinavian Star kunne godt vært forenlig med hans modus operandi.

LASTEBILSJÅFØRENS MODUS OPERANDI

Mannen hadde tidligere anstiftet flere branner, sannsynligvis i affekt. Han kunne drikke seg full, og forsøke å sjekke opp tilfeldige damer. Ble han da avvist, kunne han reagere med et uansvarlig og destruktivt sinne, som fikk ham til å tenne på sin bolig, før han gikk og la seg til å sove i den samme boligen.

Også på Scandinavian Star hadde han vært beruset, og blitt avvist av noen damer i baren.

Nå døde denne lastebilsjåføren i den første brannen, så hvis de to påfølgende brannene var separate branner, måtte det være andre som stod bak dem.

INGEN KAN DØMMES UTEN BEVIS

Men ingen kan utpekes som lovbrytere uten at det foreligger bevis, og dette gjelder selvfølgelig også for de personene som i boken blir nevnt som mulige brannstiftere. Det er politiets oppgave å bekrefte eller avkrefte en mistanke ved å lete etter bevis.

I følge politiet i 2014 fantes det ikke bevis for at den danske lastebilsjåføren stod bak dødsbrannen i 1990. Selv om politiet i dag igjen mistenker dansken, burde vel den nye etterforskningen ha gått bredere ut i sin leting etter sannsynlig(e) gjerningsperson(er).

Nå kan det imidlertid virke som om politiet tidlig gav opp prosjektet med å finne rette gjerningsperson(er), selv om vi altså står overfor det største massedrapet på nordmenn etter krigen.

Riksadvokaten valgte i hvert fall å henlegge saken i 2016, slik han gjorde det i 1991. Uten at man hadde kommet med oppklarende svar på spørsmålene som mange har stilt i snart tretti år.

MAN MÅ HELST VITE FOR Å KOMME SEG VIDERE

Gjenopptakelsen av saken ble derfor på mange måter en farse. Naturlig nok er det mange som enda en gang opplevde å bli skuffet. Og det er trist. Fordi dette til syvende og sist handler om at folk skal komme seg videre med livene sine.

Men uten å få opplysende og troverdige svar, og uten å få vite hva som egentlig

skjedde, vil det være vanskelig for både overlevende og etterlatte (familiemedlemmer, slekt, venner eller kolleger) å skulle forsone seg med det tragiske utfallet som mordbrannen fikk.

Det er nemlig ikke uvesentlig om det var en eller flere brannstiftere i aksjon. Det er helle ikke uvesentlig om det var en enkelt brann som varte i tilsammen 38 timer, eller om det var nye påtenninger underveis.

Selv om de aller fleste drapene skjedde under den første brannen, er det likevel viktig å få klarhet i om det var personer som sørget for å opprettholde de neste brannene. De døde er døde, og de kommer aldri tilbake, uansett hva som skjedde den natten i 1990. Men de som overlevde, og de som står igjen i sorg, må få vite hendelsesforløpet, så langt det lar seg gjøre, hvis de skal ha noen mulighet til å bearbeide dette traumet.

Hensynet til de etterlatte er en viktig grunn til at man bruker mye tid og ressurser på å lete etter de svarte boksene ved en flystyrt. For selv om alle er døde, spiller det en rolle hvordan flystyrten skjedde.

Var det en ulykke eller var det terror? De som står igjen, trenger et svar for å komme videre.

Hensynet til de etterlatte er en viktig grunn til at politiet så grundig etterforsket massakren på Utøya, selv om man der hadde en gjerningsmann, og selv om

man i grove trekk visste hva som hadde skjedd.

Skjebnen til hvert enkelt individ skulle kartlegges så langt det lot seg gjøre, slik at de som hadde mistet en av sine kjære, skulle kunne danne seg et bilde av hva som hadde skjedd. Det kan være smertefullt å få slike opplysninger, men like fullt er det høyst menneskelig å søke så mye kunnskap som mulig om et hendelsesforløp.

Forsoningsprosessen krever denne kunnskapen for ikke å gå i stå.

YDMYKHET SAVNES

Når det gjelder mordbrannen på Scandinavian Star, kan det kanskje vise seg helt umulig å bli enig om et bestemt hendelsesforløp. Kanskje er det rett og slett ikke mulig å fremskaffe nye bevis. Eller kanskje er det ikke mulig å etterprøve noen av de nye momentene som er brakt inn i saken.

Påtalemyndigheten bør likevel ikke innta en skråsikkerhet i den ene eller andre retningen.

Er man i tvil om hendelsesforløpet, bør man signalisere ydmykhet. I stedet for kategorisk å avvise at det fant sted noen form for sabotasje som startet nye branner og holdt disse gående, ville det vært mulig å si at dette er noe som kan ha skjedd, men som i dag ikke lar seg bevise. (Uansett burde det vært en selvfølge at man oppnevnte nye branntekniske sakkyndige, siden de to fra SINTEF hadde vært gjenstand for så mye kritikk.)

En slik formulering ville gitt de som står igjen, og de som aldri har slått seg til ro med politiets konklusjoner, en viss oppreisning.

Sannsynligvis får vi aldri vite den fulle og hele sannheten om hva som skjedde om bord i Scandinavian Star. Det er likevel viktig å understreke at de aller fleste er enige om at dødsfallene ble forårsaket av den første brannen.

Uenigheten handler først og fremst om de påfølgende brannene.

Denne uenigheten ser det ut til at vi vil måtte leve med.



Minnesmerket over Scandinavian Star 7. april 2015. Foto: Kurt Evert Stenbakk



Av daglig leder for stiftelsen
Etterforskning av mordbrannen
på Scandinavian Star.

Terje Bergsvåg

Vi gir oss ikke, masse- drapssaken skal oppklares

Riksadvokatens kontor har bestemt at saken om Scandinavian Star skal henlegges for godt. I den forbindelse har vi sendt en klage direkte til riksadvokat Tor Aksel Busch. I klagen kan man lese hvor slett etterforskningen av saken har vært, se blant annet de to avsnittene under. De sier litt om alvoret, advokat Sigurd Klomsæt sammen med oss i stiftelsen, legger i saken.

I juni 2015 ble jeg oppmerksom på artikkel i VG for 8 mars 1993, og leste meg til at Oslo politiet — i juni 1990, altså vel 2 mnd. etter 7 april samme år — fikk honorert av forsikringsselskapet «Skuld» kr 1.257.616— i dagens verdi er beløpet omregnet til ca. 8.5 mill. For meg er dette avslørt som iallfall mulig korrupsjon.

Riksadvokaten benekter i svarbrev til meg av 15 juni 2015 kjennskap til slik angitt honorering.

Som kjent er avslørt, hva er grunn til å oppfatte, utbetaling til andre i politiet. I notat gjort av advokat L. Rome, far til Ruth Rome (sangerinnen i skipets orkester) som døde, angis beløp og konkretisert iht. opplysninger gitt i domstol i USA om utbetaling fra rederiet.

Advokat Rome var tilhører under rettsmøte i Miami, USA, hvor ble behandlet konkurshoet til rederiet «Sea Escape» og gjorde seg notater. (Sigurd Klomsæt)

Klagen og mye mer om massemordet kan leses på: <http://stiftelsens-scandinavianstar.no/>

Klagen til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite, ble sendt bare dager etter at komiteen som Stortinget satte ned for å ettergå etterforskningen i Scandinavian Star saken, hadde avgitt sin rapport 1. juni.

Som dere vet, var den full av faktafeil og et makkverk av en rapport. Svaret

på den klagen får vi ikke før i oktober, etter at et nytt Storting er konstituert. Deretter går vel saken til menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg, det ser ikke ut for at Norge ønsker, eller tør å la saken bli oppklart.

Det skal bli godt å få vite hva motivene for henleggelsene, bortforklaringene og treneringen av saken, som ligger bak. Noen vet, men vil holde den vissheten for seg selv, andre er kanskje for feige til å komme frem med det de vet. Selv om rettferdighetens kvern maler langsomt, maler den - det skal vi sørge for.

Sannheten skal komme for en dag, og da er det ikke sikkert at de som har lagt bjelker i veien for å få saken oppklart, har det så godt, men frem i lyset skal dem.

Når riksadvokaten påstår at han ikke kjenner til utbetalingen selv om han på det tidspunktet var assisterende riksadvokat og en sentral part av etterforskningen, forstår ikke vi hvordan pengene kan rettferdiggjøres.

Godt og vel 1,2 millioner kroner, var mange penger også den gang. Som vi



ser er det ikke bare snakk om penger fra Skuld, men vi har også sterke indier på at det ble betalt ut penger til en bestemt mann, selveste påtaleansvarlig i etterforskningen.

Han blir nevnt med fullt navn, yrkestittel, telefon nr. osv. før 870 000 kroner support er skrevet på dokumentet som vi har mottatt fra Louis Rome.

Er det rart at vi reiser bust når vi leser dette. Vi kontaktet først Oslopolitiet og la frem dette notatet, men de var tydeligvis ikke interessert i å snakke med sin tidligere politiadvokat om dette forholdet. Derfor kontaktet vi dem som har ansvaret for at slike ting blir etterforsket, nemlig Spesialenheten for politisaker. Der fikk vi til svar at de ikke ville avhøre den tidligere politimannen om dette.

Grunnen var at det var helt uvesentlig om han hadde mottatt 870.000 kroner eller ikke, fordi saken var uansett strafferettslig foreddet.

Det var altså gått mer enn 10 år siden politimannen evt. mottok disse pengene. Kanskje de får rett når det gjelder henleggelse i det norske rettsvesenet, men vi har fremdeles andre muligheter. Saken er ikke avgjort.

Den forferdelige ugjerningen som Fjotolf Hansen (Anders Behring Breivik har byttet til et mer passende navn) utførte, krevde 77 menneskeliv, knapt det halve av det morderne på Scandinavian Star klarte.

Det rare er at selv om massedrapssaken på Scandinavian Star krevde 159 liv, har staten ingen som helst inter-

esse av å oppklare saken. Det må ligge noe bak- hva kan det være?

Er det rett det vi har grunn til å frykte, har noen mottatt penger for at saken skal legges død? Om så er tilfelle blir saken enda mer alvorlig og kriminell, og viser en farlig utvikling i norsk rettspleie. Kjeltringene var/er tydeligvis ikke bare til vanns, men også til lands.

Vi i Stiftelsen jobber ufortrødent videre for å bidra til oppklaringen av denne fryktelige mordbrannen. I disse dager er vi igjen på reise for å samtale med nye vitner som har kjennskap til hva som skjedde ombord denne tragiske natten for mer enn 27 år siden. På slep har vi denne gangen også et filmteam som på nyåret vil presentere den siste utviklingen.

Der virkeligheten overgår den villeste fantasi, Scandinavian Star, refleksjoner så langt



Foto: FFFS

DEN SPEDE BEGYNNELSE

Den 15. September 2011 brøt det ut brann i maskinrommet på hurtigruten MS Nordlys mens den var på vei til Ålesund. Maskinsjefen og en ung maskinkadett omkom i denne tragiske hendelsen.

Jeg fikk i oppdrag fra Lloyd's å undersøke dette, for så å lage en oppsummerende presentasjon til bruk i intern læring, etter prinsippet «lessons learned». Et av temaene var effektiviteten av de brann-

slukker systemene skipet hadde. Som kjent for mange hadde de et såkalt «total flooding» CO2 system. Kapteinen ville ikke utløse dette da der fremdeles befant seg mennesker i maskinrommet, det var selvsagt også en riktig vurdering.

I dette arbeidet tok jeg også kontakt med foreningen Skagerrak, en interessegruppe som nylig hadde engasjert seg med å forby CO2 som brannslukningsanlegg. Denne gruppen var ledet av Jan Harsem som også frontet støttegruppen etter Scandinavian Star. Jan mistet sin høygravide kone Christine om bord i Scandinavian Star, han reddet seg ut i siste liten med sin ettårige sønn, Halvor, men mistet kontakten med sin kone inne

i infernoet. Det var sterke, grusomme beretninger som gjorde varige inntrykk.

Jan spurte meg om jeg kunne undersøke en del forhold som ikke lot seg forklare eller som ikke var undersøkt i tilstrekkelig grad i 1990/91 og dermed hadde vært gjenstand for gjentatte krav om ny etterforskning og nye undersøkelser, noe som alltid ble avvist av myndighetene. Siste avslag kom fra den norske riksdavokat 30. januar 2012 og sa i klartekst at **avslaget ikke kunne påklages.**

Av Gisle Weddegjerde.
Skipsteknisk utreder for stiftelsen etterforskning
av mordbrannen på Scandinavian Star.

Jeg startet så mine undersøkelser og dess dyper jeg gravde, dess mer skremt ble jeg av den fullstendige mangel av forståelse for selv de mest elementære skips-tekniske og branntekniske forhold som forelå i de eksisterende rapporter (NOU 1991 1A og 1B), samt de dokumenter jeg ble forelagt og selv kunne grave frem.

FØRSTE STORE MOMENTUM I SAKEN

Kjell Ola Dahl, en kjent norsk krim forfatter hadde tatt initiativet til å skrive en bok om det største massedrapet i nyere europeisk historie. Han fikk innvilget støtte av «fritt ord» til å skrive en bok om saken, den ble utgitt i 2012, Scandinavian Star – Dødens seilas. Jeg anskaffet denne øyeblikkelig og leste den to ganger for å få med alle detaljer. Boken åpnet med en analyse av komplekse eierstrukturer og fiktive handler med skipet.

Nå var det viktig å holde tunga beint i munnen, for så kommer det essensielle, den aldeles uforklarlige brannen, eller rettene sagt, brannene, for der var mange. Forfatterens intervju med påtale ansvarlig var meget spesielt og pirret min nyfikenhet ytterligere, at han ikke ville møte forfatteren på en kafe i Oslo, for

der var så mange folk med «lange ører». I all verden, var ikke denne saken opp og avgjort for lenge siden da? Hva hadde han å skjule eller være redd for at noen skulle høre? Dessuten, hans uttalelser var mildt sagt utrolige.

Dernest nevnte forfatteren Terje Bergsvåg, som et vandrende leksikon på saken. Jeg tok kontakt med Terje, og i det året som nå fulgte kunne Telenor ha øket sin omsetning betraktelig om de hadde beholdt sine gamle tellerskritt satser. Terje hadde fått digitalisert hele saken fra riksarkivet, men i ganske så uoversiktlige formater. Ved å systematisere og katalogisere materialet, kunne gravearbeidet for alvor settes i gang.

Dette innbefattet branningeniørene Håkon Winterseth og Ståle Eilertsen fra den gang Skansen Consult, samt Thor Kristiansen (Thor Brannmann), tidligere brigadesjef i Oslo Brannvesen, en nestor innen brann og redning. Han hadde dessuten vært om bord i skipet, mens det brant i Lysekil, etter at skipet hadde blitt slept dit. Flere andre fagpersoner ble knyttet inn i arbeidet, som nok må betegnes som det kanskje viktigste og største dugnads arbeid noensinne for å oppklare

en ekstremt stor forbrytelse. En god støttespiller videre var og er Leif Vervik og FFFS som gjennom medlemsbladet Dråpen virkelig har satt lys på flere av de viktige sidene i denne gigantiske saken og fulgt opp dette gjennom flere år.

DEN STORE PRESSEKONFERANSEN, BERGEN 6 APRIL 2013

Ettersom arbeidet skred frem og man kunne danne seg en total oversikt i det helhetlige bildet, ikke bare de 1,5 timer som ble undersøkt i 1990, var det etter hvert så mye graverende nytt i saken at jeg valgte å kontakte politimesteren i Oslo for å be om et møte. Gjentatte henvendelser ble bare ignorert, det var umulig å få ham i tale. Om dette skyldes egen klønnethet i å fremme saken, amatør som jeg er i så måte, kan sikkert være en del av grunnen.

Vi, i Stiftelsen, diskuterte mulighetene for en pressekonferanse, der vi ville presentere de nye bevisene og materialet som nå lå til grunn for ny «Etterforskning av mordbrannen på Scandinavian Star», derav også stiftelsens navn. Jeg diskuterte dette inngående med tidligere etterforsknings leder Leif A Lier, en meritert politimann som aldri har gitt



Foto: FFFS



opp håpet om at sannheten engang skal seire, at den skal komme frem, for det har den vitterlig ikke gjort ennå, det er vel alle enige om. Leif a, som han kalles, var meget klar; skal dere først holde en pressekonferanse, så tenk stort, ikke bare Norge.

På blokken min hadde jeg notert en hel masse forskjellige mediefolk å kontakte, jeg startet med nyhetssjefen i DR2.

Hans umiddelbare respons var; Hold da Kjæft! Det er dansk og fritt oversatt; I alle dager! Det viste seg at han som ung journalist hadde fulgt saken og referert fra sjøforklaringen for Extra Bladet og han betegnet dette som den største parodi han noensinne hadde opplevd.

Før jeg visste ordet av det var hele den Skandinaviske presse i gang og lokalet til Skansen Consult fylt opp med ivrige journalister og kameraer. Direkte stream på TV2 osv..... Dagen før selve pressekonferansen ble det hovedoppslag i alle nyhets kanaler, da kom også første henvendelse fra norsk politi. Politimester Hans Sverre Sjøvold ringte meg på mobilen og beklaget med en gang at han ikke hadde besvart henvendelsene, men at de nå selvsagt ville ta dette opp på høyeste hold, det kunne han love.

SAMARBEIDET MED NORSK POLITI

Surrealistisk, det er det eneste dekkende ord jeg kan finne. En stund etter pressekonferansen ble vi kontaktet av Oslo Politikammer og invitert til et møte med politimester Hans Sverre Sjøvold og vise politimester Hans Halvorsen. Dette ble dekket av pressen som tålmodig ventet i foajeen til møtet var slutt over en time på overtid. Politimester Sjøvold ble deretter intervjuet og han berømmet vår seriøsitet og vårt arbeid, og betrygget at nå skulle politiet se på dette på en skikkelig måte og at der ikke lå noe prestisje fra Oslo Politikammer i dette, da de som var involvert den gang ikke skulle ha noe med de nye undersøkelsene, dersom det ble besluttet, å gjøre. Vi opplevde dette møtet som veldig varmt, imøtekomende, en lett og ledig tone og Vi fikk umiddelbart et godt inntrykk og et berettiget håp om at saken ville bli tatt seriøst, som lovet.

Neste oppfølgende møte ble berammet til 3 uker etter første møtet, hvor vi da ville avlevere en undersøkelsesrapport med de nye momenter og beviser

som grunnlag for en ny etterforskning. I dette møtet ble vi også presentert for Gro Smogeli, fra Stranda, nå ny visepolitimester i Oslopolitiet, hun skulle ha ansvar for de innledende undersøkelsene. TV fulgte som sedvanlig i foajeen og politimester Sjøvold ble nok engang intervjuet i sin beste uniform. Denne gangen berømmet han rapporten vår, som han betegnet som solid.

Etter at politiet hadde vurdert materialet ble vi invitert til nok et møte, sommeren 2013. Der ble vi presentert for den gruppen som skulle undersøke materialet og vi fikk presentere saken til dem. Samtidig ga de klar beskjed om at de ikke kom til å kommentere det de fikk høre, eller diskutere, de skulle kun ta til seg det vi hadde å si om saken. Det ble uttrykkelig presisert fra politimesteren at der selvsagt var ingen i denne gruppen som hadde noe som helst kjennskap til saken fra før, eller på noen som helst måte hadde tatt del i etterforskningen i 1990. Vi avslørte så at en av de som nå satt der og skulle jobbe med saken var en av lederne i etterforskningen fra 1990, Helge Ludviksen, ut fra at han hadde foretatt en rekke avhør i 1990 (Terje gjenkjente navnet hans). Dessuten, et dykk i VG arkivet viser bilder av etterforskningsgruppen på «pyromanjakt» der sitter han bak sitt store skrivebord, med de andre dandert rundt seg.

Ingen, utenom de som er naive langt utover det forsvarlige vil ha problemer med å forstå at dette måtte politimester Sjøvold, i en slik viktig sak, visst om hele tiden! I tillegg satt der i samme gruppen en som jobbet på dokumenthåndteringen, Anne Karin Blank, for øvrig samme som tidligere forsøkte å utlevere bare en delvis obduksjonsrapport på den utpekte gjerningsmannen, den danske trailersjåføren Erik Mørk Andersen.

Vi ble i dette møtet servert både sjokolade og blåbærmuffins, samtvestlands lefser i egne smarte forpakkninger. Kaffen var aldeles utmerket. Det er, oppsummert alt som var av verdi i dette arrangerte møtet.

POLITIETS PROSJEKT GRUPPE DANNES

På forespørsel beklaget politiet det overstående og satte så ned en egen prosjektgruppe som i et år skulle gjøre innledende undersøkelser i nært samarbeid med



stiftelsens eksperter, vi ble sågar markert i en egen blokk på prosjektoversikten, som også skulle innbefatte ressurser fra Kripos og Økokrim. Ja hva kunne nå gå galt? Kortversjonen- alt, absolutt alt!

Det var en styrt avvikling i 1990 og til de grader repetert nå. Politiet gikk høyt ut og bedyret den enorme innsatsen de nå satt inn. Mens dette pågår, merker vi oss en merkelig holdning. I de møter vi har med denne gruppen blir vi presentert for bare to personer andre ganger tre, men dette skulle jo være en stor og effektiv og seriøs gruppe? Hvor er resten av denne store seriøse og hardt arbeidende gruppen?

Det blir mer å mer merkverdig, hvorfor vil de overhodet ikke diskutere sak?

Hvorfor stiller de ikke oppfølgingsspørsmål? Hvorfor føler vi at vi nærmest må tvinge oss på for å få legge frem de forskjellige forhold i saken? Hvorfor sitter deres brannekspert og tegner kruseduller på et papir og gjesper når Thor Brannmann og fagleder Håkon Winterseth forklarer om brannenes utvikling? Hvorfor, hvorfor, hvorfor?

Når politiet bedyrer at de vil diskutere resultatene de kommer til, med oss, deretter motta innspill og deretter konkluderer, så holder de oss rett å slett for narr. Politiet innkaller til pressekonferanse i

Juni 2014 uten at vi har noen ide om hva de kommer med, men vi har en meget berettiget uggen følelse, den slo ikke feil.

PRESSEKONFERANSEN OSLO POLITIKAMMER 13 JUNI 2014 – NY ETTERFORSKNING.

Igjen, en surrealistisk opplevelse. Leder i politiets prosjekt gruppe, Terje Beckmann Dahl presenterer politiets prosjektrapport. Her har de tygget i stykker det de klarer fra stiftelsens materiale. Det de ikke klarer å bryte ned, lar de være å kommentere. Det er i det hele tatt så graverende det de kommer med av umulige påstander at selv en blind vil føle ubehag i bare å holde rapporten i hendene. Her er det igjen feiekostene, ingen vurdering for og i mot, kun imot.

Så er det politimester Sjøvolds scene, alle holder pusten, han møter blikket mitt og blinker lurt, da skjønner jeg det. Hårene reiser seg i nakken min, jeg vet nå at han vil sette i gang en «etterforskning», et narrespill for galleriet. Det er akkurat hva han gjør, en begrenset en sådan, kun økonomi sporet, fordi politiet vurderer slike ting annerledes med de metodene de har i dag enn den gang, som han sier.

Ikke et eneste kritisk ord om etterforskningen i 1990, men som han bedyrer; det er lite trolig vi vil kunne stille noen til ansvar, men vi skal gi noen bedre

svar! Politiet konkluderer også med at de ikke vil stille seg bak konklusjonene fra 1990 når det gjelder utpekelsen av feil gjerningsmann, men med triksing og usannheter forvrenger de bildet av hva som faktisk ble sagt og dokumentert i så måte i 1990/91! I Aftenposten kjører de så hovedoppslag samme kveld etter et intervju med meg, (<http://miniurl.no/1bq>) jeg kaller det det det er, en gigantisk dekkoperasjon!

Det neste som skjer er at riksadvokaten bekrefter i brev av 27 Juni 2014 at ny etterforskning skal igangsettes og at han i tillegg vil ha undersøkt en gang for alle, det mystifiserte bruddet i hydraulikk røret. Han mener også at det er prosessøkonomisk at den samme gruppen som ikke anbefalte ny etterforskning, nå skal etterforske. I tillegg setter han som premiss krav at de samme sakkyndige fra 1990 igjen skal benyttes. Ingen friske uhildede personer skal få røre saken, det sørger «selveste» riksadvokaten for i dette alarmerende skrivet. Han friskmelder egen habilitet og samtidig Oslopolitiet.

Her skal det samtidig kun etterforskes frem til gong gongen slår, 7 April 2015, da inntreter foreldelse av mordbrannen om bord på Scandinavian Star.

Selvsagt skjønner alle, med et snev av rettsfølelse, at både politimester Sjøvold



Foto: FFFS

og riksadvokaten, med enkelhet kan ta grep for å forhindre foreldelse i saken, de foretar seg derimot ingen verdens ting.

STIFTELSEN OG DEN NYE ETTERFORSKNINGEN

Nå inntreer en ny situasjon, alle henvendelser om møte for å presentere nye bevis, personer som vil stå frem, nye ukjente dokumenter, etc. blir besvart på samme måte av politiet; Vi takker for deres henvendelse, men må fra politiets side få komme tilbake til dette ved en senere anledning, av hensyn til etterforskningen.

Dette blir gjentatt hele tiden og vi oppnår faktisk aldri mer å få møte politiet. Selv når nye sentrale vitner står frem i media og forklarer om sabotasjene som vitterlig har funnet sted, konkluderer politiet på samme måte; Deres forklaringer er farget av kontakt med stiftelsens medlemmer.

Eksempelvis, i Februar 2016 var jeg invitert til å holde foredrag ved det tekniske Universitetet i København, sammen med forfatter og journalist i Politiken, Lars Halskov. Tidligere inspektør i den danske sjøfartstyrelsen, Flemming Thue Jensen var også en av de som skulle holde et innlegg her.

Jeg datt nærmest av stolen av det han hadde å berette som den første som foretok tekniske undersøkelser om bord etter brannene. Det han fortalte var en

gjentakelse av det han fortalte i Sjø og Handelsretten i København 11 april i 1990, bare dager etter katastrofen. Det han fortalte førte til store reportasjer i de fleste aviser i dagene som fulgte. Han så jo klart og entydig at det hadde foregått sabotasje av mannskap, andre kunne det umulig være, da disse sabotasjene var utført mens skipet var under slep til Lysekil. Da var der bare mannskap og brann og redningsfolk om bord.

Jeg tok frem mobilen og satte den på opptak, han sier det samme der som i media etterpå, men politiet sier han er farget av samtaler med meg? Herre min gud, er det mulig? jeg har da aldri truffet eller snakket med ham før dette! Er vi i Kongo eller en annen banan republikk, eller er vi i rettskafne og trygge Norge? Det hele er mer og mer absurd.

Hver gang politiet uttaler seg i media, selv etter at vi klarte å få politikere til å vedta lovendring og oppheve foreldelse av mordbrann i siste time, er det samme uttalelser:

Vi klarer nok aldri å stille noen til ansvar men vi skal kunne gi noen bedre svar!

Det er nå helt klart for stiftelsen, dette styres mot henleggelse, det spiller ingen rolle at de skyldige egentlig er avslørt i den nye etterforskningen, dette må ikke oppklares, det er bestemt for lenge siden, skandalene vil bli for store for nasjonen å bære.

NYTT MOMENT, OKTOBER 2014, INN TRER ADVOKAT SIGURD KLOMSÆT

Etter 22 juli massakren kom der en lov endring som tilsier at pårørende har krav på rettsvern i form av bistandsadvokat under etterforskningen. Det blir bestemt at dette nå skal også gjelde den nye Scandinavian Star etterforskningen. Fra stiftelsens side har vi løpende kontakt med nærmere 50 berørte som skal ha slik bistand.

Advokat Klomsæt, har nå fått igjen sin bevilgning etter at statsadvokaten og Oslo politiet forsøkte å sette ham ut av spill, ved å forsøke å bevise at han hadde utlevert et bilde av Anders B. Breivik til VG mens han var bistandsadvokat i 22 Juli saken. En av Stiftelsens medlemmer kontaktet Klomsæt, som da var uten bevilgning, men han var i samtaler med en av stiftelsens medlemmer blitt «briefet» om alvoret i denne saken, som jeg ikke har problemer med å betegne som tidenes aller største rettskandale. Det er ikke en påstand, det er fullt ut dokumentert.

Advokat Klomsæt er tilbake med bevilgning i sept. 2014 – og blir straks engasjert i arbeidet. Han ber om et innledende møte i form av et helge seminar (det skal bli mange slike i Klomsæts regi etter hvert) – dagene før vi skal i møte med Stortingets Kontroll og Konstitusjonskomite. Her deltar også sentrale aktører fra Scandinavian Star, samt Leif A Lier. Det

er et lett valg for en uredd og sannhets-
søkende kapasitet som Klomsæt å gå inn
i denne saken, men den motstand han
møter helt fra starten av er så total at det
rett å slett ikke er til å forstå.

Det første som skjer er at Oslopolitets
saksansvarlige advokat tilskriver Oslo
Tingrett som håndterer oppnevningene
av advokatbistand, samt utbetaling av
salærer etter fri rettshjelp for pårørende
i drapssaker. De krever at han ikke kan
opptre som advokat i denne saken da det
er fare for forspillelse av bevis, tatt fritt
etter det påståtte men usanne bilde bevi-
set. Dette har advokat Klomsæt nå brakt
inn for Strasbourg domstolen. Bevisene
er entydige, han har selvsagt ikke levert
noe som helst bilde til VG. Oslo Ting-
rett, ved tingrettsdommerne Ina Marie
Strømstad og Anne Margrethe Lund
reagerer lynraskt, og nekter advokat
Klomsæt å bli oppnevnt som bistandsad-
vokat for nesten femti (50) etterlatte og
overlevende, som ønsker hans bistand!

Han må nå sette i gang et stort arbeide
med å anke denne avgjørelsen til lag-

mannsretten som enstemmig i januar av-
viste Oslo tingretts nektelse av oppnev-
ning. Dommen derfra er rett ut knusende
for Oslo Tingrett, advokat Klomsæt får
ubetinget medhold fra en samlet lag-
mannsrett. Oslo tingrett hadde ingen som
helst grunn for å nekte ham å opptre som
bistandsadvokat, men tar tingretten dette
inn over seg? Nei, overhodet ikke. Neste
trekk er enda mer utspekulert.

En annen bistandsadvokat har allerede
begynt å spise av kaka, som tiltrek-
ker seg slike imbisiler som fluer til ei
kuruke. Denne advokaten som kun
representerer enka etter den danske
trailersjåføren, har tilegnet seg over 5
millioner kroner av skattebetalernes mid-
ler i denne saken. Hans første salærkrav
var på 499,991, - Han får alle sine krav
utbetalt fullt ut, uten et eneste bilag eller
underlag som dokumenterer kravet, kun
teksten «fellesarbeid».

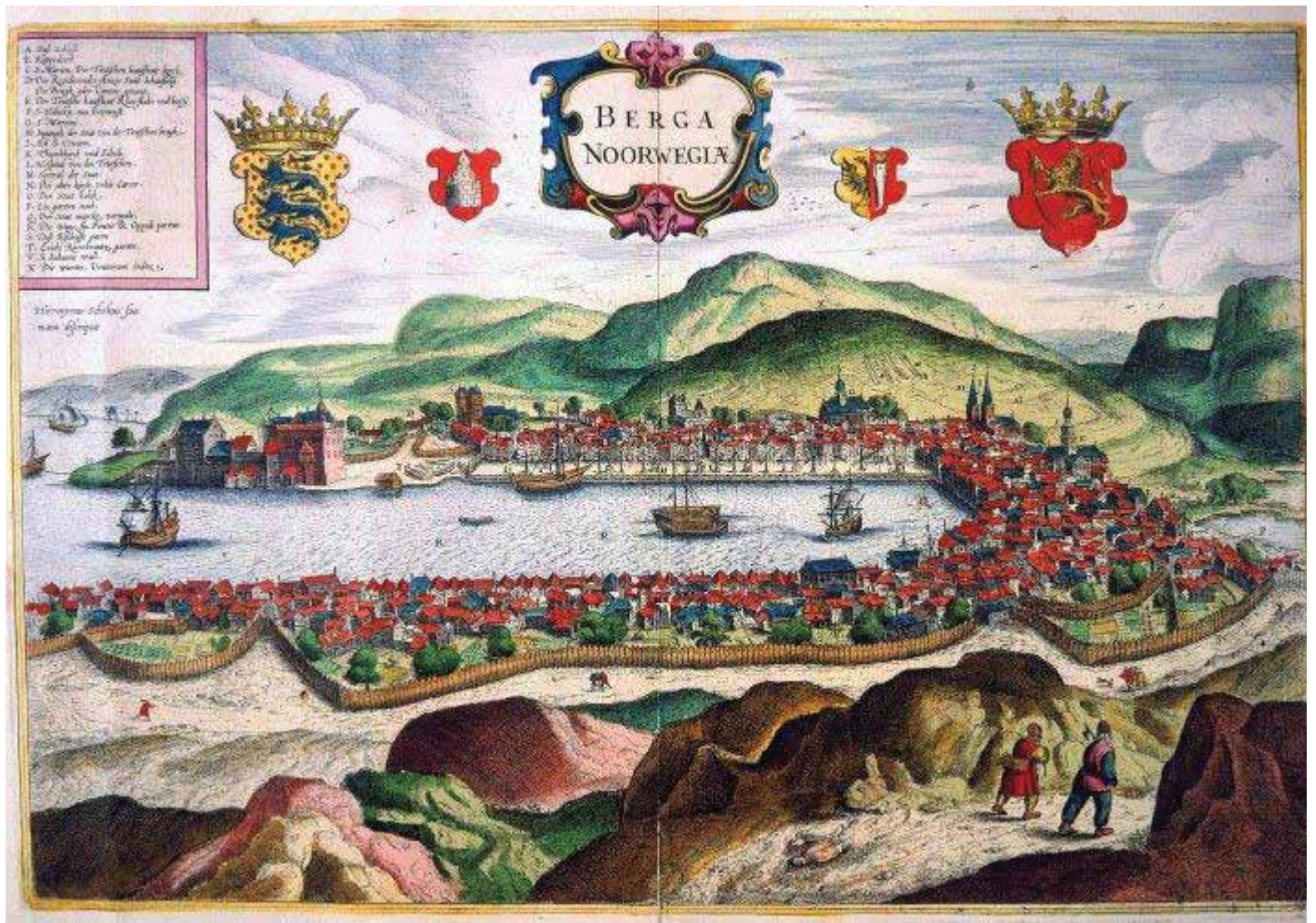
Fra første stund trekker Oslo tingrett i
salærkravene fra advokat Klomsæt uten
å gi en nærmere begrunnelse. Når de
ikke kunne stoppe ham, skal de fryse

ham ut ved å ikke betale for alle de time-
ne han benytter. Når han foretar klient-
reise til Danmark, betales ingenting, med
merkningen; han kan bruke SKYPE! Det
er ikke enkelt for en gammel dame uten
data og med svekket hørsel, uansett hva
Sigurd forklarer, alt blir nektet, ingen
begrunnelse, bare automatisk nektning.

På denne måten får ikke de etterlatte den
bistand de har etter LOVEN krav på,
men Klomsæts protester blir møtt av en
brutal og øredøvende taushet fra våre lov
forvaltere!

*I neste nummer av Dråpen som kom-
mer ut like før jul: Politiets henleggelse
og opprettelsen av granskings kommi-
sjonen.*





Kobbersticket av Hieronymus Scoleus fra ca 1581 viser flere fartøyer til reparasjon i fjæren nord for Bryggen.

Bergens mekaniske verksteder

Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse

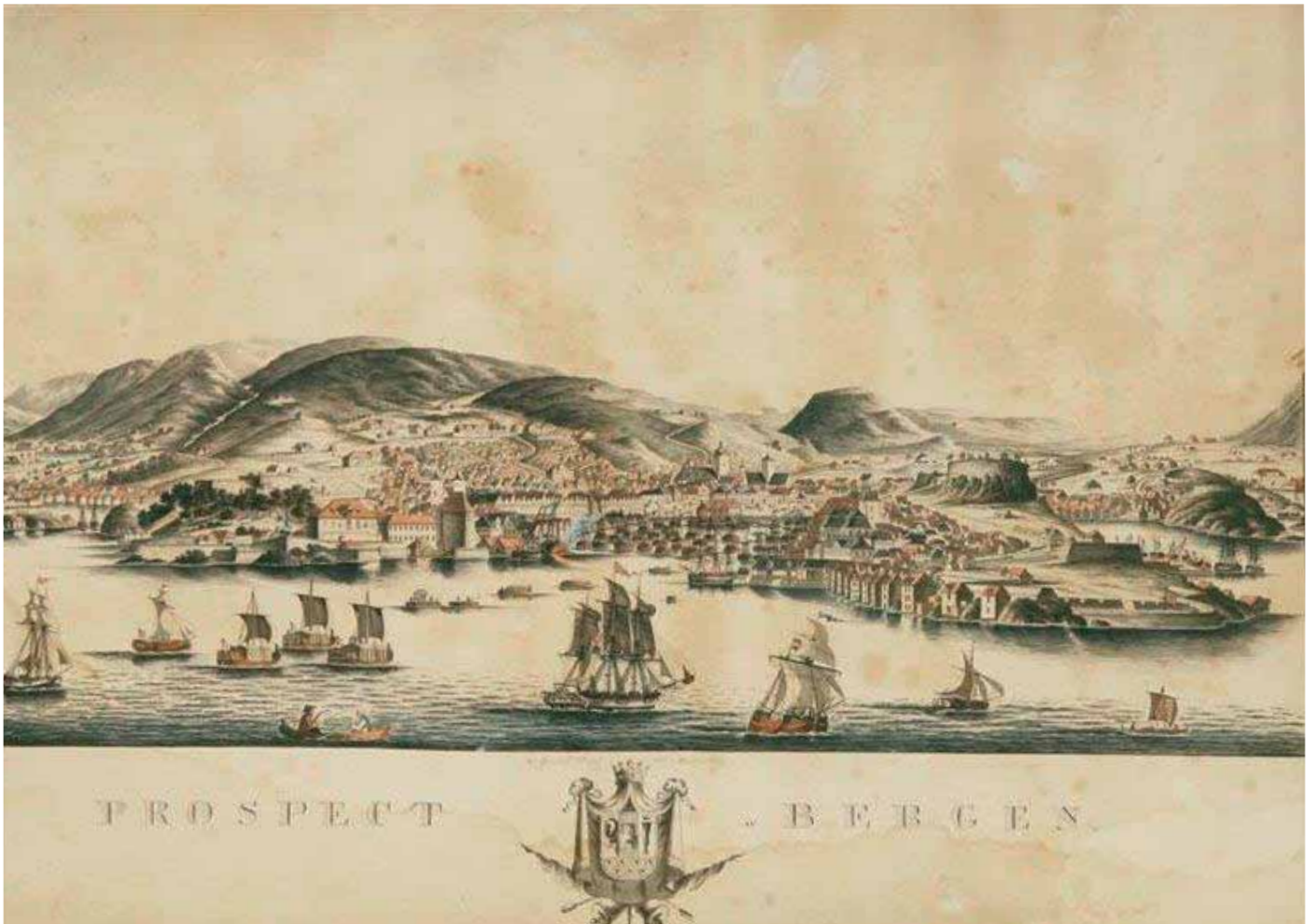
Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum

I noen artikler skal vi se på historien til Bergens Mekaniske Verksteder (BMV). Verftskonsernet ble grunnlagt i 1855, og det ble bygget og utrustet skip ved BMV frem til 1991.

I denne artikkelen skal vi se nærmere på de første skipsverftene i Bergen, forløperne til de store avdelingene BMV hadde i Solheimsviken, på Laksevåg og etter hvert på Hordvikneset.

Bergens stilling som kongesete og handelsby skapte tidlig et behov for bygge- og reparasjonstilbud for skip.

Med bergensområdet mener vi området innenfor Bergens nåværende grenser. Bradbenkens verft var det første skipsverftet en kjenner i området. Vi har skriftlige kilder som forteller om reparasjon av store skip fra 1602, men det såkalte Scoleussticket fra 1580-årene viser allerede da skip til reparasjon i slottsfjæren ved Bergenuhus. Bradben-



Prospekt av Bergen av J. F. Dreyer fra 1829. Kilde, UB, Bergen. Vi ser skipsbyggingsaktivitet ved både Bradbenken i Vågen og Georgernes Verft på vestre Nordnes.

kens verft hadde også en bolverkskai, skråstilt og med muligheter til å kunne kjølhale forholdsvis store skip. Fra 1836 ble det drevet utstrakt nybygging her.

Det er først fra 1782 vi kjenner etableringen av faste skipsbyggingsverft i Bergen. Dette året ble det anlagt et verft ytterst på Nordnespynten. Her ble det bygget noen få skip, blant annet for sukkerfareren på de danske koloniene i Karibien. I 1784 ble de to verftene Georgernes Verft anlagt på sørlige Nordnes og Elsesro Verft i Sandviken. Alle de tre verftene drev imidlertid mest med reparasjon og såkalt forbygging av skip. Skip som var prisedømte, for eksempel under Napoleonskrigene 1800 – 1815, måtte nemlig ombygges til det ugjenkjennelige for at de skulle kunne benyttes i internasjonale farvann uten at tidligere redere kunne gjenkjenne dem.

Vi har tidligere i denne spalten skrevet om Georgernes Verft, men det er mindre kjent at Jens Gran fra Grans Verft, grunnlagt 1805 på Laksevåg også arbei-

det ved Donald Mac Cays verft i Boston i USA på samme tid som Annanias Dekke. Både Dekke og Gran kom hjem og begynte å bygge klipperslip tilpasset for norske forhold. Karakteristisk for disse skipene var skarp, foroverbygget baug, slanke linjer og et symmetrisk undervannsskrog. Vi kan si at de tre skoleskipene våre alle har klippertrekk, selv om de ikke er bygget som rene, hurtigseilende lasteskip.

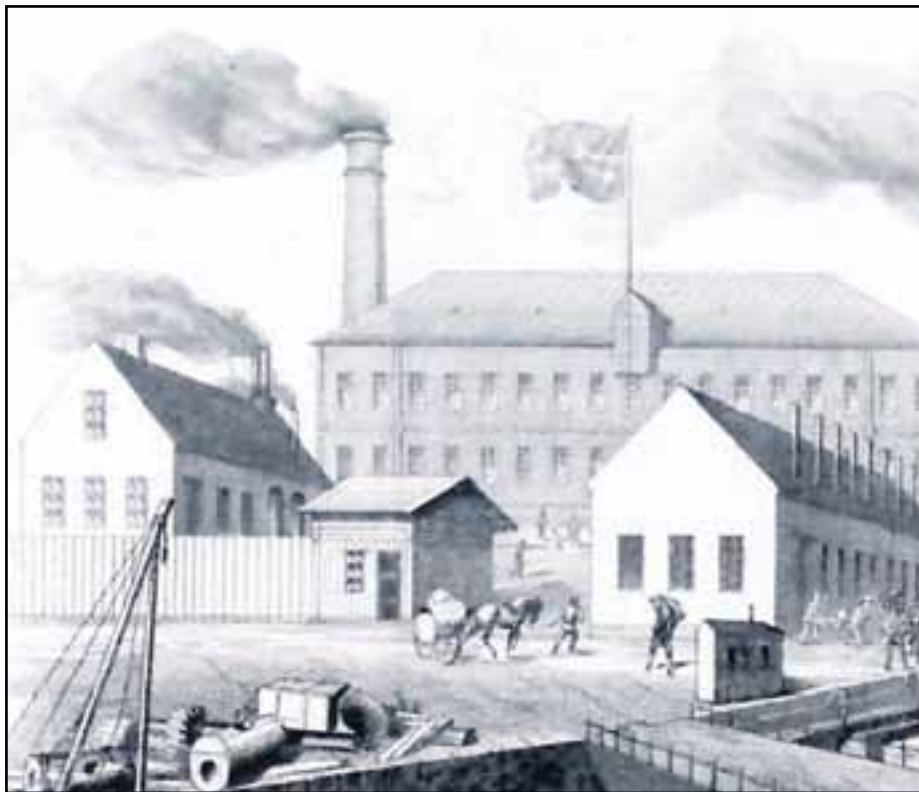
Endelig lå det enda et skipsverft i nordre del av Søndre våg på Laksevåg, kalt Flageverftet etter Knut Flage. Alle verftene bygde for hovedsakelig lokale rederier, treseilskip av varierende størrelse.

Mens seilskipskonjunktorene var gode, i store deler av 1850 – og 1860-årene, ble det stor etterspørsel etter lokale seilskip. Rederiene, som oftest var partsrederier, kunne regne med hyggelige avkastninger på sin kapital, i alle fall bedre enn innskuddsrenten i bankene, som på denne tid var rundt 5%.

TIDSSKILLE OG NY TEKNOLOGI

1870-årene markerer et tidsskille i Bergens skipsfart og skipsbygging. Bergens redere gikk i stadig større grad inn for å satse på jerndampskip i konkurransen om de mest verdifulle lastene med de beste fraktene. Konsekvensene for de bergenske treskipsverftene ble dramatiske. I 1879 innstilte byggevirkomheten på Bradbenken. Flageverftet ble nedlagt i 1897, mens Grans Verft innstilte i 1879. Mellomtyper som tredampskip og seilskip av jern ble forsøkt, uten særlig suksess.

Det er stor forskjell på bygging av tre- og jernskip. Jernskipsbygging krevde mye større investeringer enn treskipsbygging. Mens treskip besto av mindre stykker lokalt tilvirkede materialer formet med billig håndverktøy, besto jernskipene av formede, importerte plater og vinkler av store dimensjoner. Festingen av delene var en prosess som måtte gjøres i en bestemt rekkefølge, av faggrupper med spesialkunnskap. Likevel var det behov for tømrere til forming av



BMV etableres.

spantemaler, legging av tredekk og til innretningsarbeider.

Maskinbygging var også et nytt element i Norge. Dampmaskiner av Compound-typen, som utnyttet dampen mer økonomisk enn de tidligere enkeltsylindrete maskinene, ble for alvor tatt i bruk i 1860- og 1870-tallet. Dampskipene ble derved konkurransedyktige i korte og mellomlange fartsområder. Seilfartøyene

ble derfor fortrengt til de lengre fartsområder, som Atlanterhavsfart med tømmer og ullfart på Australia og tefart på India og Kina, der de fortsatt var konkurransedyktige. Det avgjørende fortrinnet for dampskipene kom med innføringen av trippelkspansjonsmaskinene og stål i skrog og kjeler. Stålskrogene, som ble enerådene fra 1890-tallet, og ga opp til 20% større lastekapasitet enn jernskipene.

BMV gjengitt på et aksjebrev utstedt i 1856. Vi ser en smie, støperi og maskinverksted, samt tørrdokk. På denne tid gikk veien til Laksevåg over dokkporten i forgrunnen. (Bergens Sjøfartsmuseum)

Bergens Mekaniske Værksted ble grunnlagt våren 1855, samtidig som byggearbeidene på anlegget for lengst var igangsatt. Skal vi dømme etter det planlagte produksjonsutstyret ved etableringen, var formålet med bedriften skipsreparasjon, dokking av skip, samt produksjon av dampmaskiner. BMV skulle bestå av tørrdokk, smie og maskinverksted. Innenfor maskinreparasjon og skipsreparasjon ble BMV straks ledende. Bare verksteder i utlandet og på Østlandet kunne gjøre tilsvarende reparasjoner på denne tid. Planen var også at verkstedet skulle foreta reparasjoner for byens redier, blant annet BDS som hadde samme styreformann som BMV, Lars Monrad Krohn. Han var en vidtsett grunnlegger, som så på begge selskaper som nasjonale anliggender som kunne gjøre Norge kommersielt uavhengig av utlandet. Oppstartsfasen ble en tung økonomisk tid. Skipsreparasjonene var det eneste som var lønnsomt, og verkstedet gjorde ferdig et støperi og drev med alt fra saluttkanoner til ovner for å holde på fagarbeiderne. Som vi skal se senere, endret markedet seg, og nye, lokale konkurrenter kom til.



DS Thor, byggenr. 7 fra BMV, 1867, var verftet første kommersielt vellykkede fartøy. Skipet hadde BMVs egenbygde compoundmaskin, og bærer tydelige likhetstrekk med samtidens seilskip. Her har Thor tønnelast, antagelig beregnet på Island. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

Hva skjer med den norske handelsflåten i tilfelle en skarp konflikt internasjonalt?



USS George H. W. Bush, fotografert fra broen til KNM Helge Ingstad under øvelse Saxon Warrior 2017. forsvaret.no

Vi har ved flere anledninger etterlyst et svar på overnevnte spørsmål. Sist stilte vi spørsmålet til andre nestleder i utenriks- og forsvarskomiteen Chr. Tybring-Gjedde, men etter tre måneder har vi fortsatt ikke hørt et ord.

Når vi vet at det snart ikke er noen norske mannskaper igjen om bord i norske skip, kan vi da forvente at mannskaper som ikke kommer fra NATO-land skal føle noen troskap til allierte medlemmer av NATO? Vil de seile skipene i henhold til instruksjoner, om en skarp situasjon skulle oppstå? Det vi har grunn til å tro at i en slik situasjon, vil østeuropeerne sette kursen østover, hvor asiaterne vil gå er litt usikkert.

Noe som ikke er usikkert er at den norske handelsflåten som fikk slike gode skussmål etter siste verdenskrig, ikke vil få det samme en gang til. Den gang var

flesteparten av mannskapene fra Norge, i dag er flesteparten fra alle andre land enn Norge. Hva staten får ut av dette er vanskelig å forstå, det er jo de som har satt oss i en slik situasjon, alt er meget usikkert.

Jeg husker en episode fra den gang jeg selv var aktiv til sjøs, det begynner å bli noen år siden, og verden var politisk helt annerledes. Vi hadde to helt klare fronter NATO og Warszawa pakten, som besto av storebror Sovjet og lydrikene de hadde kontroll over. Jeg var om bord i en tanker som gikk på ordre for Port Said i håp om at vi skulle få en last i PG. På vei innover i Middelhavet fikk vi beskjed om å gå til Novorossiysk (Sovjet) i Svartehavet, og laste for Rio de Janeiro.

Fra vi var ferdig med Bosporosstredet og nesten helt frem til Novorossiysk, sto overstyrmann på poopdekket og uskadeliggjorde NATO papirer, som han brant i en pøs. Ingen NATO papirer skulle falle i russernes hender. Det er selvfølgelig godt at slike tider er forbi, men det onde spørsmålet er enda ikke besvart. Kan vi stole på at norskeid tonnasje vil komme

NATO til hjelp om det trengs?

Med stort sett bare utlendinger om bord på norske skip, har vi virkelig grunn til å tvile. Det å i første rekke å åpne opp for et Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) 1987, var ille nok, men da hadde det i det minste noen begrensninger, da skulle de som et minimum ha norsk kaptein, og den gang fikk ikke slike skip så lett tilgang til kysten vår heller. Nå er det fritt frem for alle skip. Begrensningen NIS skip hadde ble jo fjernet, slik at nå ligger hele norskekysten åpen for hvem som helst, og vi vet hvor mannskapene kommer fra- det store utland. Ikke en gang skipperen er norsk.

Slik vi ser det, er dette med på å svekke den vestlige beredskapen, men det ser ikke ut til å bekymre politikerne i særlig grad. De håper vel på det beste, og at handelsflåten gjør det den gjorde den gang den var bemannet med stort sett nordmenn, at den går til nærmeste allierte havn. Det tror ikke vi, vi er mer redd for det stikk motsatte, og at den blir brukt imot oss. I så fall gjør vel politikerne det de kan best, skyldte på andre og tidligere regjeringers unnfalighet.



Illfoto: Eirik Ask - bergenships.com

“an experience that can only be described as a form of modern slavery”

(En erfaring som bare kan beskrives som en form for moderne slaveri)

Er det virkelig slik vi vil at våre kolleger i cruiseindustrien skal bli behandlet? Når de har problemer, og tar det opp med sine forbund, får de bare tomme ord tilbake fra dem som lever godt på deres slaveri.

Det vi kan lese om på sidene til Novara Media, det har vi også ved selvsyn fått erfare. Det mannskapene forteller er langt fra oppspinn. Det som blir fortalt

i artikkelen er virkeligheten for mange titalls tusen cruise mannskaper. (Solidarity at Sea)

<http://miniurl.no/1be>

”What are flags of convenience? (hva er bekvemmelighetsflagg?)

A flag of convenience ship is one that flies the flag of a country other than the country of ownership.

For workers onboard, this can mean:

- very low wages
- poor on-board conditions

- inadequate food and clean drinking water
- long periods of work without proper rest, leading to stress and fatigue

By ‘flagging out’, ship owners can take advantage of:

- minimal regulation
- cheap registration fees
- low or no taxes
- freedom to employ cheap Labour from the global Labour market”

(Fra ITFs egne sider)

Som man kan se, vet ITF hva det dreier seg om, men gjør de noe med det? I følge artikkelen (se linken) har mannskaperne kun fyord til overs for organisasjonen. I tillegg til at de ikke får noen som helst hjelp, må de betale kontingent av en hyre som i mange tilfeller er langt under det ITF selv har satt som en minstestandard for de spesifikke stillingene om bord.

(<http://miniurl.no/1bf>).

Det vi selv opplevde da vi spurte om hvordan hverdagen deres var, var at den var travel og usikker. Usikker på grunn av at de aldri fikk nok hvile, usikre på om de hadde smilt nok, usikre på om de hadde vært service innstilt nok overfor gjester og ledere. Med andre ord veldig usikre på det meste. Da vi spurte om de ikke hadde klaget til forbundet sitt, NSF i dette tilfellet, fikk vi til svar at det hadde de, men det hadde ingen hensikt, de måtte bare betale kontingent og holde kjef. Forbundet var på rederens side, ble vi fortalt.

En av de ansatte, en tidligere hotelleider, fra et øst-asiatisk land (vi kan ikke avsløre hans identitet da mister han jobben med umiddelbart), fortalte om da han skulle mønstre ut. Han fikk beskjed om at han skulle om bord på et av verdens

største cruiseskip, men ved ankomst, fikk han beskjed om at det hadde blitt litt krøll, og derfor skulle han om bord på et annet av rederiets skip, noe som betydde at han måtte vente i flere dager på skipet. Han ble da innlosjert på rederiets hotell i påvente av at «hans» båt ankom.

Dette medførte at han startet jobben ombord med en stor gjeld til rederiet, oppholdet på rederiets hotell var ikke gratis, og han måtte betale alt selv. Da vi snakket med ham hadde han vært på jobb i fire- fem måneder, og fremdeles skylte han rederiet mye penger. Det var nesten ingenting å sende hjem til familien, men rederiet hadde svinebundet mannen i form av gjeld. Når man ikke har regulerte arbeidsavtaler, eller som i dette og mange andre tilfeller, ikke har et forbund som bryr seg, har man lite å stille opp med. Dette vet rederiene, og det er derfor de ikke ønsker forbund som bryr seg om medlemmene. Det hadde endret spillereglene.

I samtale med indiske mannskaper på et av cruiseskipene på Bergen havn i sommer fikk vi se kontrakter på \$ 545 i måneden, 12 timer skift, og ingen tips. ITF er en internasjonal arbeidstakerorganisasjon, hvorfor setter ikke de makt bak kravene sine, hvorfor støtter ikke

medlemsorganisasjonene i ITF opp? NSF er en av de organisasjonene som kunne gjort noe, men da de ble bedt om hjelpe medlemmer, - skjedde ingenting, ble vi fortalt.

Det ser ut som om det blir opp til andre enn ITF og medlemsorganisasjonene å fortelle omverdenen og de reisende om de problemene de ansatte på slike kontrakter har. Hadde passasjerene vært klar over hvilke forhold cruise mannskaper arbeider under, hadde de holdt seg hjemme inntil forholdene ble rettet opp. At redere og forbund kan være bekjent av at de skor seg på andres ulykke, er for oss uforståelig. En som har arbeidet for cruise mannskaper i mange år, er Klaus Gjukastein, som stiller et betimelig spørsmål (se under).

Korleis i all verda er d mogleg at P&O kan vera kandidat til pris for framifrå service for mannskapet?

For Shipping Company of the Year (sponsored by Garrets):Anglo-Eastern Ship Management; Carnival Cruise Lines; MF Shipping; P&O Cruises; Seaspan Ship Management Ltd

<http://miniurl.no/1bh>



Illfoto: Eirik Ask - bergenships.com



JON HUSTAD, DAG OG TID
laurdag 12. august 2017 10.40
<https://www.dagotid.no/parasittnaeringa/>

Jon Hustad er journalist i Dag og Tid, og vann Kulturdepartementet sin nynorskpris for journalistar i 2016. Tweet on Twitter

Cruisenæringa betaler ikkje skatt, legg knapt att pengar i Noreg og er verdsleiande i ureining

Saka var først publisert i Dag og Tid.

Kva skal vi leva av etter oljen? Sei det, men mange meiner at turismen som er sterkt veksande i Noreg, skal verta den nye oljen.

Eller som ordføraren i Kåfjord, Svein O. Leiros, seier det til avisa Framtid: «Hvis regjeringa tror at reiseliv skal bli den nye oljen, så må de legge pengar på bordet.» Leiros sa dette av di han meinte at det var sett av for lite pengar og merksemd til nasjonale turstiar i Reiselivmeldinga. Der har kanskje Leiros rett i. Derimot vert det skrive nokså mykje om cruise-næringa i meldinga. Ho vert nemnt 32 gonger. Så lat oss sjå nærare på cruise-næringa, den raskast veksande forma for turisme i Europa.

Nemnd i Reiselivmeldinga vert også Innovasjon Norge. For dei har nemleg laga ein rapport om cruisenæringa, fortel meldinga. Innovasjon Norge er glad i turisme og spesielt i cruisenæringa, som dei gjev ut ein årleg rapport om. Er satsing på cruisenæringa lur? Ja, hevdar Innovasjon Norge: «Cruisenæringa er blitt en stor og viktig del av norsk reiseliv», står det å lesa i den siste rapporten, der dei hevdar at kvar person som går i land, nyttar 860 kroner på likt og ulikt når båten ligg ved kai. Sidan det i 2016 var 2,7 millionar dagsvitjingar av cruiseturistar i Noreg, vert det heile 2,3 milliardar i forbruk frå cruiseturistar.

Ja, skal vi tru tala, la cruiseturistane att 267 millionar i vesle Geiranger åleine, om vi går ut frå at dei berre gjekk i land éin gong under opphaldet der. Det lyt ein seia er litt imponerende for ei bygd som berre har 238 fastbuande.

TRUR IKKJE PÅ SVARET

Ein som er djupt usamd i påstandane frå Innovasjon Norge, er professor Svein Larsen ved Universitet i Bergen. Han har publisert fleire internasjonale studiar av kor mykje cruiseturistar nyttar når dei går i land. Funna hans samsvarar med liknande forskning i utlandet. 10.000 turistar har vorte intervjuet om forbruk, og Larsen og forskargruppa hans kjem til at gjennomsnittsturisten ikkje nyttar 860 kroner, men 300 kroner når dei går i land. Tala til Larsen syner at 80 prosent ikkje nyttar pengar på lokaltransport, 66 prosent var ikkje på kafé og 91 prosent hadde heller ikkje vore på pub eller bar.

Meir enn halvparten av turistane nytta mindre enn 200 kroner i land, og berre 5 prosent nyttar meir enn 1000 kroner. Larsen har i fleire artiklar peikt på det han meiner er Innovasjon Norges «helt ubegripelige» tal: «En barnefamilie med

to barn ville da bruke 3440 kroner på land ved hvert anløp – og det gjør i alle fall ikke de vi spurte.» Har Larsen rett, legg ikkje cruiseturistane att 2,3 milliardar, men 810 millionar kroner.

Likevel nyttar norske kommunar og staten store summer på å trekkja til seg cruiseturistar. Losteneste vert bygd ut, hamner utvida og guidar utdana. Slikt gjev resultat. I ein rapport frå 2015 fortel Transportøkonomisk institutt (TØI) at talet på cruiseturistar til Noreg har auka frå 200.000 i år 2000 til nær 700.000 i 2014. Den gjennomsnittlege årsveksten har vore på 9 prosent, og storleiken på skipa og dimed passasjermengda har vorte dobla. Den norske trenden er òg ein internasjonal trend. I 1980 var det 1,4 millionar cruisepassasjerar internasjonalt, I 2006 15 millionar og i fjor 24 millionar. Det som før var ein liten luksusmarknad, har i stadig aukande grad vorte masseturisme. Ein brite kan no få ein tidagars tur til Noreg for så lite som 2500 kroner.

TØI har òg laga ein moderat prognose for den vidare veksten. Dei går ut frå at han veks med 3,5 prosent årleg fram til 2028 og 2 prosent mellom 2028 og 2060. Det gjev om 2 millionar cruiseturistar i 2060.

UREINAR MYKJE

Men igjen: Er dette lurt? Truleg ikkje om vi legg miljø- og samfunnsøkonomiske omsyn til grunn. I ein større artikkel om «Harmony of the Seas», eit cruiseskip ått av Royal Caribbean International, ja, det «norske» cruiseselskapet, går The Guardian gjennom miljørekneskapen til cruisenæringa samanlikna med bilar. Eit skip som «Harmony of the Seas» slepper ut like mykje CO₂ som 83.678 bilar, like mykje NO_x som 421.153 bilar og – hald dykk fast – like mykje små partiklar som 1.050.000 bilar.

Daniel Rieger i den store tyske miljøorganisasjon Nabu har skrive fleire rapportar om cruisenæringa. (Interesserte kan søkja på «This stinks! – NABU's campaign for a cleaner cruise industry».) Han fortel at eit cruiseskip som går i full fart, kan sleppa ut like mange ureinande partiklar som 5 millionar bilar på den same distansen, dette av di skipa «nyttar tungolje som på land ville ha vorte definert som giftig avfall. Tungolje kan innhalda 3500 gonger så mykje svovel som diesel nytta på land». Og når ein veit at desse skipa nyttar minst 150 tonn



tungolje per dag når dei seglar på ope hav, vert det mykje ureining.

LIKER IKKJE TILTAK

Men vi treng ikkje draga til utlandet for å finna ut at cruiseskip ureinar. Sjøfartsdirektoratet kom i mai i ut med rapporten «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk», der direktoratet kjem med framlegg til kvotar for å segla på dei tre verdsarvfjordane i Noreg og til reinseteknologi. Dei skriv: «Ut fra de naturvitenskapelige vurderinger og undersøkelser som er gjort fremkommer det at nivået av nitrogenoksider (NO_x) i Geiranger og Flåm til tider overskrider verdier som kan ha en negativ helsemessig påvirkning.

I tillegg bidrar NO_x sammen med sot/røykpartikler og vanddamp, til dannelse av røykskyer i fjordene. Kombinasjonen av eldre skipsmaskineri, utslipp, antall skip og meteorologiske forhold medfører i perioder mye røykdannelse.» Dei nye krava skal eventuelt berre gjelda for UNESCO-fjordar, og cruisenæringa kan dimed framleis segla med gamle skip til alle byar og dei fleste fjordane i Noreg. Cruise Norway liker likevel ikkje slike krav, fortel dei i eit høyringsinnspel.

«Etter Cruise Norway sitt syn er det den enkelte havn/destinasjon og de lokale aktørene som kjenner sin havn best og som best kan vurdere egnet antall skip/passasjerer sett i lys av øvrig land- og sjøbasert trafikk i området.» Cruise

Norway er heller ikkje lysten på strenge miljøkrav: «Med tanke på verdiskapingen på land, ber vi dog om at det i den videre prosessen legges like stor vekt på de samfunnsmessige og økonomiske aspektene ved denne trafikken, som det miljømessige aspektet.» Men sjølv om Cruise Norway er for å leggja vekt på det økonomiske aspektet, er dei mot å gje cruisenæringa ei avgift for å vitja dei norske fjordane: «Den norske naturen har tradisjonelt vært gratis og tilgjengelig for alle og bør fortsatt være det.» Om dei tre UNESCO-fjordane Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden skal få litt strengare miljøkrav til cruisenæringa, vert avgjort av den neste miljøvernministeren.

DÅRLEG MED SKATT

Så til det samfunnsøkonomiske og det at cruisenæringa vil at norsk natur framleis skal vera «gratis». Samfunnsøkonomisk hadde det sjølvsagt vore lønsamt om turistane framleis kom etter at vi hadde innført ei avgift på til dømes 2000 kroner per cruisepassasjer. Det hadde gjeve oss meir valutainntekter, og stat og kommunar ville fått høgre skatteinngang. Eit cruiseskip er lite anna enn eit flytande hotell. Men likskapen går berre så langt.

Dersom du arbeider i hotellnæringa på land i Noreg, må arbeidsgjevaren betala 14,1 prosent i arbeidsgjevaravgift og skatt på overskot. Vidare må du sjølv betale moms og forbruksavgifter i tillegg til trygdeavgift og inntektsskatt. Alt som

vert konsumert på hotellet der du arbeider, utløyser i sin tur ei rekkje avgifter til staten. Dette gjer at hotellovernatting i Noreg vert dyrt. Det finst knapt det land i verda som har dyrare hotell enn Noreg. Men dette at hotell i Noreg er dyre, gjer at utlendingar som nyttar norske hotell, legg igjen mykje utanlandsk valuta. Og det at arbeidskraft er dyrt i Noreg, gjer at dei som tilset folk, vil at dei tilsette skal vera effektive. Dimed får Noreg høgre produktivitet, og vi vert alle rikare.

Konklusjonen gjev seg dimed sjølv: Ein arbeidsplass i hotellnæringa er mykje meir lønsam for Noreg samla sett enn ein arbeidsplass i cruisenæringa. Om vi får utlendingar til å overnatta for 2000–3000 kroner natta pluss eta i restauranten og drikka i baren, tener AS Noreg mange pengar. Når ein brite drikk seg full i Geirangerfjorden etter å ha ete all inclusive-middagen på cruiset som kosta 2500 kroner, tener Noreg ingenting. Resten av norsk turistnæring vert altså utkonkurrert av flytande hotell som har ei rekkje for-

delar som norsk næringsliv ikkje har. Og når somme får store indirekte subsidiar frå skattebetalarane, som cruisenæringa i røynda får i Noreg, vert den samla økonomien skadelidande.

BETALER INGEN STAD

Skal cruisenæringa kunna segla, er ho avhengig av å kunne kjøpa ting i land. Ho treng i tillegg slikt som kystvakt og redningsteneste, til dømes offentleg finansierte helikopter som kan henta pasasjerar til offentlege sjukehus om noko gale skjer. Cruisenæringa er enkelt og greitt like avhengig av offentleg infrastruktur som alle andre næringar. Men her kjem paradokset: Næringa betaler ikkje for denne infrastrukturen.

I 2013 laga amerikanske NBC ein dokumentar om Micky Arison, administrerande direktør i Carnival, som er nummer 1 på lista over cruisereiarlag, rett føre Royal Caribbean. Forbes seier at Arison no har ein formue på 80 milliardar kroner. NBC synta at dei siste fem

åra hadde Carnival betalt 0,6 prosent av omsetninga på lokalt, nasjonalt og internasjonalt nivå i skatt og avgifter.

I USA omset cruiseindustrien for om lag 250 milliardar kroner. Cruiserreiarlaga har stadig vekk felles øvingar med den amerikanske kystvakta. Men dei betaler ingenting for denne tenesta. Royal Caribbean og Carnival har båd hovudkontor i Florida, men er skatteregistrert i skatteparadis. Dimed slepp dei i praksis også unna det mest av amerikansk overskottsskatt. Carnival betalte 0,7 prosent i skatt av overskotet i 2014, 2,3 i 2015 og 1,7 i 2016, skal vi tru nettstaden The Motley Fool.

I Noreg har vi noko som heiter Garanti-instituttet for eksportkreditt, GIEK, som vert drive med statlege pengar. Berre i desember i fjor garanterte GIEK for 2,3 milliardar i cruiseskip for skipsbyggaren Vard Group AS. Det er tilfeldigvis det same som Innovasjon Norge vil ha oss til å tru at cruiseturistar legg att i Noreg.

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. Tor Steinar Raugstad,

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





III. DNV:GL

Norge har gått i bresjen for at autonome skip skal diskuteres i FNs sjøfartsorganisasjon for å få regelverket på plass (Sysla)

Er Norge i denne sammenheng det offisielle Norge, eller er det et privat initiativ som ligger bak.

Om det er et offisielt opplegg, føyer det seg fint inn i det mønsteret vi har sett når det gjelder å ta vare på egne sjøfolk, eller mangel på sådant. Er det noe som har blitt skjøvet langt ut over sidelinjen de siste årene, er det nettopp beskyttelse av norske sjøfolk. Nå når enkelte ligger helt i spissen for å fjerne de få resterende norske sjøfolkene, med at det vil være bra for sjøfolkene å ha mannskapsløse

skip. Sier det ikke så helt lite om hva folk forstår av betydningen godt sjømannskap.

Han mener fjernstyrte skip også kan gjøre hverdagen bedre for sjøfolk når de kan gå hjem etter arbeidsdagen er slutt.

<http://miniurl.no/1bo>

Vi tviler veldig mye på at konserndirektør Bjørn K. Haugland i DNV GL har sjøfolkene beste i tankene på en positiv måte. Når han snakker om at sjøfolkene vil få det bedre, mener han vel mest sannsynlig tidligere sjøfolk. Når han ikke skal ha mannskap om bord, men at

de allikevel vil få det bedre, er det vel de han har satt på land han har i tankene.

Men om det er slik at den norske stat ligger bak for få førerløse skip i trafikk, minner det ikke så lite om korrupsjon. Så vidt vi vet er det bare et fåtall skip den norske stat eier, bortsett fra marinen som også er tynt bemannet. Om staten skal løpe andres ærend med det resultat at alt som heter sjøfolk skal settes på land, og presse på for å få et internasjonalt regelverk på plass, føyer dette seg fint inn i rekken av andre nedprioriteringer myndighetene har gjort for å fjerne sikre arbeidsplasser til sjøs.



Illfoto: bergenships.com- Eirik Ask

Snart er det bare passet til rederne som er norsk

Når skip og bankkontoer samt mannskaper er utenlandske, er det vel bare å bytte pass også?

Det blir litt vanskelig å forstå hvor politikerne vil, når man opplever at de legger til rette for total utflagging (NIS-registret kan knapt regnes som norsk) av norske skip. Norske fagfolk med maritim bakgrunn blir kastet på land, og skip og kysten fylles opp av ikke-skattebetalende og underbetalte utlendinger. Snart må vel politikerne innse at de har gjort noen feile grep?

Det er ikke bare brasilianskeide båter som har forrang til andre fartøy når jobber skal besettes på den brasilianske sokkelen. Norske redere har også sett at det er mulighet til å bygge sine skip i Brasil, for derigjennom å sende andre «utenlandske» skip ut i arbeidsledig-

het. Rederne er, som man ser, de mest tilpasningsdyktige finansfolk man kan tenke seg. Er det litt for mye å håpe på at de ville klart det samme med norske arbeidsplasser også, om politikerne beskyttet dem på samme måten som andre lands politikere gjør for sine industribyggere?

Med denne båten sendte DOF konkurrenten hjem fra Brasil. Siden 2003 har Austevoll-rederiet bygget 17 nye fartøy i Brasil. Det gir dem noen helt spesielle fordeler, som de bare så vidt har begynt å utnytte. (Sysla15.07.2017)

<http://miniurl.no/1bg>

Med stor nok lommebok, kan man også, som DOF, stanse landets egne borgere fra å delta i arbeidet med å få rikdommene opp av havet. Ikke at vi mener at det er et onde, men det viser at om forholdene ble lagt til rette for å beskytte

sjøfolk med medlemskap i den norske folketrygden, i norske farvann, så er det mulig. Norske redere sitter ikke på gjerdet og venter på at andre snapper godene under nesene på dem.

Når rederne ikke vil at norske farvann skal være nettopp det, norske, er det på grunn av at om det skjer må de betale norske hyrer og holde seg til norske avtaler, og det gir litt mindre i deres egen lommebok. Om mannskapene som blir benyttet på NIS- eller utenlandsk-registrerte fartøy, er underbetalt i de aller fleste tilfeller, har det liten betydning - her mener rederne at det skal det tjenes penger. Når vi ser hvor innovative og økonomiske rederne er, forstår ikke vi hvorfor ikke politikerne tar noen fornuftige grep i den maritime industripolitikken.

Ta også sjøfolkene på alvor, det gjør FFFS.

Er katta endelig ute av sekken?

I flere år har vi hatt mistanke om at NSF er kjøpt og betalt av rederne. Og mistanken styrkes, når vi får vite at mannskaper med medlemskap i NSF blir tilgodesett med 1000 kroner dagen for å delta på rederiets samlinger. Mannskaper med annen fagforeningstilknytning, blir tilgodesett med ingenting!

Under kan man lese utdrag av mailer vi har mottatt fra undrende og opprørte mannskaper i Fjord 1.

Gjennom seks veker skal nær 1100 tilsette i selskapet gjennom ei todagars-samling fordelt på ni puljer og vi håpar dette er noko alle ser fram mot med stor forventning!

Haustens store satsing nærmar seg og vi gler oss stort over å kunne invitere alle fast tilsette i Fjord1 til medarbeidersamling.

For tilsette som er tilslutta NSF så vil det bli betalt ut ein kompensasjon på kr 2000 for dei som deltek på samling i sitt friskift.

På direkte spørsmål om tilskuddet på kr 1000 per dag, bare gjaldt NSF medlemmer ble svaret som følger.

Hei

Dette er ei samling i regi av Fjord1 og ikkje NSF og det er Fjord1 som dekkar alle kostnader.

Beste helsing
Cicilie Færestrand
HR-leiar
Fjord1 AS

cicilie.faestrand@fjord1.no

Dette er en bekreftelse som har kommet oss i hende fra perplekse ansatte som mener at dette er en helt absurd praksis.

Andre i mannskapet som enten er i andre forbund eller som har valgt å stå utenfor av forskjellige årsaker, blir mer eller mindre beordret på samling uten å få dekket sine utgifter i det hele tatt. Når vi ser hvordan rederiet favoriserer NSF medlemmer, er det ikke rart at vi har mottatt mange henvendelser, hvor rederiet gjør at de føler at de er annenrangs ansatte, på grunn av at de ikke er medlemmer i NSF. Det blir også stilt spørsmål ved lovligheten med en slik praksis, og det forstår vi godt. I FFFS sin egen dom i saken mot nettopp NSF i 2008, sier Høyesterett blant annet:

Den 24. november 2008 avsa Høyeste-

rett dom i HR-2008-02036-A, (sak nr. 2008/978)

I motsetning til de tidligere instanser kom Høyesterett under dissens til at Norsk Sjømannsforbund var uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS-avtale § 15 fra arbeidstakere som ikke var organisert i Sjømannsforbundet. Beløpet Sjømannsforbundet hadde mottatt etter at stevningen til tingretten ble uttatt, måtte tilbakebetales. Høyesteretts flertall tok utgangspunkt i at retten til organisasjonsfrihet i tillegg til å være vernet av flere internasjonale menneskerettsinstrumenter - herunder EMK artikkel 11 og Den europeiske sosialpakt (ESP) artikkel 5 - er et alminnelig ulovfestet norsk rettsprinsipp. Dissens 3-2.

Videre skriver advokat Nikolay Skarning i en annen sak:

Det ble ansett å være i strid med arbeidsmiljøloven § 13-4. Videre innebar fortrinnsretten for medlemmer av en bestemt fagforening diskriminering i strid med § 13-1.

Når et rederi velger å favorisere en gruppe ansatte fremfor en annen, basert på fagforeningstilknytning, er det etter vår oppfatning, i strid med loven. Konsekvensen må bli at alle som har vært på medarbeidersamlingen må få den samme godtgjørelsen!





Chiefen og "Cola-jenten"

Etter en travel måned i amerikanske havner var det godt å komme i sjøen igjen. Litt vemodig var det likevel å kaste loss, spesielt mens to snertne damer og en grandios Fleetwood Eldorado stod igjen på kaien. Et eventyr var over, og et nytt ventet. Damene virket fornøyde og vinket energisk mens skipet bakket ut fra kaien.

"Pokker ta, det er synd å reise fra slike engler," sa chiefen, drømmende i blikket, mens han vinket tilbake, "- men jeg tror vi har godt av noen dager til å lade batteriene. Dessuten har vi mye arbeid å gjøre på turen over."

Overfarten fra San Pedro til Singapore var beregnet til tre uker, så tid til nødvendig vedlikehold var det nok av.

"Falne engler, mener du?"

"Og hva skal dere i gang med i maskinen, da?"

Spørsmålene kom automatisk.

"De bertene der var noe av det beste "Hollywood on the Pike" kan oppdrive, det så du selv, stuert. Og ja, jeg kommer til å savne dem en dag eller to," sa chiefen dvelende med et siste langt blikk mot damene, "men vi skal male ned maskinrommet på turen over, så vi får nok å henge fingrene i. Dessuten kan det være greit å være i forkant, såfremt det er noe i ryktet om at skuta skal legges ut for salg."

Overfarten ble spesiell for chiefen. En øyekatarr han hadde pådratt seg på vestkysten, blusset opp, og etter noen dager smittet det over til det friske øyet. Øyelokkene hovnet opp og det væsket. Remediene i medisinkisten hadde ikke ønsket effekt, og chiefen ble både halvblind og rimelig deprimert etter som dagene gikk.

I maskinen organiserte førstemaskinisten malerarbeidet gjennom number-one, som det seg hør og bør. Number-one fordelte villig arbeid, maling og koster, og seks mann tok fatt på malerjobben.

Til tross for arbeidslyst og menn så gikk det sent, og etter en uke ville chiefen med selvsyn ta rede på hvor langt de var kommet. Til tross for at øynene var delvis gjenklistret, stilte han på toppristen for å inispisere arbeidet.

Kineserne var i full sving på sitt vis; på rekke med hver sin fiskebolleboks og en liten pensel. Og de malte seg sakte, svært sakte, bortover skottet. Chiefen fortvilte, mens number-one nikkete smilende: "Men do plenty good painting, chief."

"Men i svarte helvete," sa chiefen ved lunsjbordet den dagen, "- de har faen ta meg ikke malt så mye som en meter

på en uke! Jeg skal pinadø ta meg en tur ned og lære de guttane å male."

"Å, det går seg nok til skal du se, bare gi dem nok tid. De jobber jo som et urverk," sa kapteinen smilende, "la dem bare maule på."

"De vil trenge minst et år for å maule seg ferdig i den farten," svarte chiefen mutt og konsentrerte seg om Chop-Suey'en. Under resten av lunsjen ble ikke malingen nevnt med et ord, men en plan tok form i hodet til chiefen.

Klokken fire, samtidig som førstemaskinisen kom på vakt, var chiefen klar til å demonstrere hemmeligheten med å male raskt og effektivt. Han hadde organisert malertrau, ruller med skaft i forskjellig lengde, vinkelkoster, pensler og maskeringsstape. På hodet hadde han en "Jotun" malercaps og i baklommen hang en malerfille.

Han myste mot kineserne og insisterte på full oppmerksomhet, noe han fikk. Så gikk han i gang med demonstrasjonen.

Først dekket han noen små skilt med maskeringsstape. Så demonstrerte han bruk av vinkelkost i kroker og bak flatjern. Så kom turen til malerrulle med langt skaft. Kineserne stod på rekke og fulgte andektig med. Ansiktsuttrykkene var konsentrerte. Number-one søg seg intenst i tennene. Dette var ren magi. Chiefen, som sjelden og aldri var å se innom toppristen, demonstrerte maler-teknikk i maskinrommet.

Skottet, som chiefen hadde sett seg ut som egnet demonstrasjonsvegg, var ferdig malt på få minutter. Han rev av maskeringsstapen, og tok et par skritt tilbake for å beundre jobben. Det var effektivitet satt i system, en rask og flott demonstrasjon. Kineserne bukket høflig, og number-one fulgte chiefen opp av maskinrommet. "Velly, velly good, chief - good paint, can do!"

Det var en lattermild førstemaskinist som beskrev hendelsesforløpet etterpå: "Da maskindøren smalt igjen etter chiefen, kom number-one raskt tilbake og fjernet malertrau, ruller og pensler. Deretter tok kineserne frem fiskebolleboksene og penslene sine, stilte seg på rekke og fortsatte å male på sitt vis, muligens litt oppglødd over chiefen som hadde vært innom og laget underholdning for dem."



Etter at Long Beach og jentene fra ”Hollywood on the Pike” forlengt var blitt et blekt minne, fulgte uker med behagelig seilas og rolige kvelder i selskap med rund, gylden Chivas og munter prat. Praten dreide seg naturlig nok om Singapore og Cola-jentene på ytre red. Malerarbeidet i maskinen var glemt, og chiefen så relativt lyst på ting. Betennelsen på øynene var i bedring, og han hadde nå full fokus på jentene som etter sigende padlet rundt om på reia i spinkle kanoer med tilbud om kvinnelig komfort og kaldt øl.

Tidlig en morgen anket vi opp på ytre red. Romlingen fra ankerklyset fikk chiefen ut av køya og ut på dekk i bare trusen. Fra øverst på fallrepet speidet han etter nærmeste kano, og mens fallrepet ble låret, vinket og hauket han nærmeste kano til seg. Mens den mørkhårede damen med stråhatt på hodet padlet seg stadig nærmere, skjedde det noe med chiefen. Han fikk en solid reising og bulen på den hvite Fruit of the Loom-trusen løftet seg som et gedigent telt mot morgensola. Han løp ned trinnene for å ta i mot kanoen som la inn til. Det var da det kom; det gylne øyeblikket i det Cola-jenten tittet opp og avslørte for chiefen at hun var passert livshøyden for amorøs camping i telt – med mange, mange år.

Så mens den gamle damen smilte fortrøstningsfullt med tannløs munn og et rynket, skrukket fjes, sank skuldrene på chiefen, og teltet klappet sammen. Det var som om teltstangen knakk. Med lett heng i munnvikene forsvant Chiefen skyndsomt opp fallrepet og inn på lugaren.

”Helvete heller, stuert, hadde jeg fortsatt hatt øynene gjenklistret, så hadde det ikke spilt noen rolle, jeg var jo kåt som faen,” sa chiefen en kveld senere, da vi satt i hagen på takterrassen til Hilton-hotellet med en kjølig Singapore Sling i hånden, ”men den tannløse bestemora var sikkert over åtti år gammel, og det går en grense, selv etter lang tid i sjøen.”

”Klart det, chief – jeg skjønner den. Men, du skal se det ordner seg, natten er fremdeles ung,” svarte jeg ...

Dr. Feel-Good and Mr. No-Hope

Overstyrmann tok jobben som medisinsk ansvarlig meget seriøst og fikk tidlig tilnavnet doktor Feel-Good. Medic-gjerningen kunne til tider være problematisk, eller plagsom, alt etter hvordan en så det, for spesielt kineserne hadde en hang til å tigge om alskens medisin for relativt imaginære plager. Men doktor Feel-Good hadde også stor omtanke for de norske, og nå hadde han over tid hatt følelsen av at førstemasikinen manglet det ”lille ekstra” for at humør og ytevne skulle være helt på topp.

Skipet var underveis fra Singapore til Bombay, da doktoren brakte problemet på banen. Forsiktig pratet han frem på om behovet for trim og god søvn, men ettersom første ikke responderte, begynte han likegodt å titulere han for mister No-Hope. – Noe måtte gjøres mente Feel-Good.

Etter å registrert for ankomst på ytre red i Bombay, gikk turen videre mot Midtøsten og Saudi-Arabia. Ikke noe å rope hurra for, mente doktoren, og absolutt ikke til det beste for mister No-Hope. En kveld stilte han derfor på manøverdøken, et kvarter før vaktavløsning, for å *booste* opp første, noe han i samråd med kapteinen mente var nødvendig. På broen tok kapteinen over vakten.

Dr. Feel-Good hadde for anledningen iført seg hvit legefrakk med tilhørende stetoskop rundt halsen. På hodet bar han det sedvanlige Ziegler pannespeilet. Den hvite første-

hjelpskofferten med rødt kors, var pakket med nødvendig utstyr, klargjort for øyeblikkelig hjelp.

Overraskelsen virket etter planen og første ble umiddelbart satt ut, men spilte med og la seg villig ned på døken for en nærmere undersøkelse. De to kineserne som hadde vakt i maskinen, en motormann og en smører, ble stående på respektfull avstand. Hvite menn var ikke alltid like enkle å forstå.

Dr. Feel-Good sjekket rutinemessig puls og sørget for frie luftveier. Stetoskopet ble flittig brukt på bryst og mageregion. Første lå apatisk med åpen munn. Doktoren sikret åpent svelg med en plasttube fra oksygenkofferten. Med tuben installert i munnen var første avskåret fra å kommunisere med doktoren. Kineserne trakk enda lenger unna, usikre på hva som egentlig foregikk på maskindøken.

Selve undersøkelsen tok sin tid, og Feel-Good snakket med lav, beroligende stemme. Pasienten lå taus med blikket festet på skylightet. I det kvarten kom for å løse av, var undersøkelsen i ferd med å avsluttes. Litt forundret så han på mens doktoren foreskrev nødvendig medisin, og hentet deretter frem en flaske Jägermeister, glass og to kalde pils fra førstehjelpsskrinet.

Medisinen ble helt inn gjennom tuben. Mr. NoHope kviknet til og ble hjulpet opp i sittende stilling. Tuben ble fjernet og doktoren skjenket godt mål på neste dose, kombinert med gjentatte ønsker om rask bedring. Pasienten takket hjerteligst for god behandling. Medisinen hadde tydeligvis god effekt, for da de to kameratene forlot maskinrommet en halvtime senere, var det med lett gange og lystig latter.

Dr. Feel-Good var en sann venn og bekræftelse på at ordtaket; *når noden er størst er hjelpen nærmest*, stemte på en prikk. Det hendte at første fikk akutt tilbakefall og så seg nødt til å ringe broen for øyeblikkelig hjelp. En formiddag bad han om øyeblikkelig hjelp. Overstyrmann gled inn i rollen som dr. Feel-Good, om enn litt forundret over tidspunktet, da skipet lå til kai i Bombay. Etter at nødvendig medisin var inntatt, dro første frem en fillesekk.

”Se på disse, doktor,” sa han og holdt frem flere flotte silkekjoler, ”de ser jo for pokker helt nye ut.”

Hele fillesekken var full av flotte kjoler, alle i skarpe farger og ulike mønstre, de fleste hele og fullt brukbare.

”Ja, disse kan vi kanskje lage litt show med. Hva sier du til en liten moteoppvisning, mr. No-Hope?” - svarte doktoren.

Første var i utgangspunktet skeptisk, men ettersom medisinen fikk tilsiktet virkning, ble han mer enn begeistret over doktorens plan, og kort tid etter troppet begge offiserene opp på dekk, iført lekre kjoler og bare knær i tillegg til hjelmer med distinksjoner. Sjauerne trakk seg unna, og formannen fulgte vaksomt overstyrmann med blikket, men holdt behørig avstand. Det var først da Henry, vår eminente skipshandler, dukket opp til lunsj at Feel-Good og No-Hope trakk inn fra dekket. Henry hipset på den tunge, hvite navyshortsen, spente inn livremmen et ekstra hakk og spurte sarkastisk: ”Training for new jobs at 4711, boys? – But beware, they lock you up in cages if you don’t behave.”

Fortellingene er utdrag fra boken ”SJØMANNSHISTORIER” (CMS-Bok 2015) Boken kan bestilles på: www.cms-bok.no eller send en E-post til: sivertsen.arne@cms-bok.no

Det er av sine egne man skal ha det

Norske lovgivere har laget lover som prioriterer utenlandske arbeidstakere fremfor norske. Tro det eller ei, men det er disse personene som er våre fremste tillitsvalgte.

Hva skyldes økningen i antallet dispensasjoner?

– Dette er et spørsmål som direktoratet ikke kan gi noe kvalifisert svar på – vi er satt til å forvalte regelverket. Men i 2016 har vi som et eksempel sett en økning i antall skip i NIS, noe som trolig kan forklare noe av årsaken til økningen, sier Aarhus i Sjøfartsdirektoratet, som forvalter regelverket.

Mens norske sjøoffiserer går ledige, gis det flere dispensasjoner enn noensinne fra kravet om å bruke kapteiner fra EØS-land på norske skip. (Sysla/Maritim)

Hei FFFS.

Leste dette stykket på Facebook sidene deres i går og ble ganske forbannet.

Dette er rett å slett diskriminering av Norske arbeidstakere av den Norske regjeringen, gjennomført via sjøfartsdirektoratet. Hvordan kan det ha seg at en Norsk sjømann må betale skatt, mens en utenlandsk arbeidstaker i den samme stillingen og eventuelt på det samme fartøy er fritatt skatt.

Dette er ikke forenlig med Norsk rettferdighetsoppfatning. Det den Norske staten gjør er å delfinansiere den utenland-

ske arbeidstakerens kostnad ved å ikke skattlegge denne arbeidstakeren. Skulle likt å visst med hvilken lov som gir dem rett til å diskriminere den Norske sjømannen. Kommentaren til Hans Sande må være at den Norske regjeringen har helt klart gått bort fra å sikre Norsk kompetanse. Hvis det i det hele tatt har vært et mål noen gang.

- 1 Men det jeg skulle likt å visst er om de med loven i hånd kan si opp en Norsk ansatt, for å erstatte han med billigere arbeidskraft?*
- 2. Kan de forlange skatt av meg på Norsk båt (NIS), men ikke av en Polakk, hvordan ser det ut etter MLC Regelverket (Maritime Labour Convention)?*



BW ZAMBESI

Illfoto: bw-group.com



Foto. Sysla/Maritim Grønt = innvilget, rødt = avslag.

I stedet for å beskytte norske arbeidsplasser, selger regjeringen seg ut som om det vil styrke norsk økonomi. Det eneste det dette styrker er redernes bankkonto, ikke noen andres. Med en slik politikk har regjeringen faktisk lovliggjort en utnyttelsespolitikk, som favoriserer misbruk av folk som i utgangspunktet har det vanskelig fra før. Det som skjer er at norsk arbeidsliv blir uthult av de som ønsker billigst mulige ansatte. Går det til sjøs, er det vel ikke lenge før det samme skjer til lands.

En slik politikk har FFFS advart mot i mange år, men det ser ikke ut til at våre tillitsvalgte på tinget vil høre. FFFS har forlangt proteksjonisme i norske farvann for å unngå å komme i en slik situasjon som dette. Som man ser under er det regelen fremfor unntaket å gi dispensasjon til å gå uten lovbestemte mannskaper om bord. Om ikke lenge er regelen av i dag blitt så innarbeidet at man ikke trenger å søke om dispensasjon, og da er det ikke lenge før alle norske sjøfolk, underordnede så vel som offiserer, sitter på land uten arbeid.

Det rare er at myndighetene ikke vil ta vare på fremtidige arbeidsplasser og erfaring innen det maritime. Når oljen tar slutt, vil det fremdeles være et enormt behov for transport på alle verdens hav

og den vil foregå uten en eneste norsk sjømann tilstede, kun med norske redere.

Mens norske sjøoffiserer går ledige, gis det flere dispensasjoner enn noensinne fra kravet om å bruke kapteiner fra EØS-land på norske skip.

<http://miniurl.no/1bi>

Vi finner det slett ikke overraskende at folk reagerer på det overstående. Norske politikere og norsk lovgivning har satt landets egne borgere i siste rekke, med hensyn til arbeid. De som er så heldige at de har jobb, betaler skatt, og er med på å subsidiere utenlandske arbeidstakere på bekostning av norske. Forstå det den som vil.

Er dette takken for at vi har gitt politikere et tillitsvotum og medfølgende gode lønninger, som rettferdiggjør deres handlinger mot norske sjøfolk. Nå må det bli slutt på diskrimineringen av egne borgere. Start heller med å innføre proteksjonisme og beskyttelse for de samme. At myndighetene har solgt seg til de med penger får være en sak, men at de også skal ofre norske sjøfolk, blir noe helt annet. Det kan vi ikke finne oss i lenger.

Hadde det ikke vært for skipsfarten, frem

til det ble funnet olje i norske farvann, hadde Norge vært et av de fattigste landene i Europa enda, men som det er sagt så mange ganger før- heldigvis hadde vi handelsflåten. Det samme ble sagt av de allierte etter krigen- heldigvis hadde vi den norske handelsflåten og dens dyktige sjøfolk. I dag har disse dyktige sjøfolkene blitt solgt av landets styrende elite, nå sitter de fleste på hver sin holme og blir underholdt av NAV, mens underbetalte utlendinger som ikke bidrar med skatter eller andre avgifter til den norske økonomien, sliter om bord på «norske skip» med minimumshyrer om bord på skip i bekvemmelighetsregisteret NIS.

I 1987 da NIS-registeret ble åpnet, ble det bestemt at det skulle være noen norske mannskaper om bord, og da som et minimum - norsk skipper. Nå har myndighetene snudd tingene på hodet, nå dispenserer de bort alt som heter nordmenn om bord, samtidig som de subsidierer utenlandske mannskaper i norske farvann. Som man vet var betingelsen opprinnelig, at var skipet registrert i NIS, var det ikke tillat å gå med frakt eller passasjerer mellom norske havner. Nå er det fritt frem. Loven om kabotasje blir sikkert det neste som skal fjernes.

Atles kommentarer



Vedlikehold av «kompetansesertifikater»

Disse kommentarene kommer kanskje litt sent- alt for sent vil kanskje mange si. Men likevel. Det har alltid vært vanlig kutyme at de kompetansesertifikater en sjømann har med seg til et rederi, skal vedlikeholdes slik at han har samme rettigheter når han forlater rederiet.

Dette gjelder sertifikater eller kurs og alt som skal til for å kunne praktisere i samme jobb videre i livet. Så vidt jeg vet har ikke dette vært en fremforhandlet eller avtalefestet rettighet, men vanlig kutyme. Da det ble klart at alle maritime sertifikater skulle fornyes fra 1. Januar 2017, ble det en del «brudulje» om dette, fordi ett vesentlig kurs nå, var kommet i tillegg for å opprettholde sertifikatet, nemlig høyspentkurs.

Vi sjøfolk mente at rederiene måtte koste de kursinger, som skulle til etter de nye kravene. Dette ble for så vidt akseptert, men med ett unntak; Kravet om høyspentkurs for maskinsjefer. Her klarte man å få inn klausulen om at maskinister eldre enn de som er født 01.01.67, skulle slippe dette kurset. Dette var imidlertid aldri ment som et generelt fritak for rederiene til å «nekte» sine ansatte maskinister dette kurset. Det var ment for den enkelte maskinist for å si at: «Jeg kommer aldri mer til å seile ut om fartsområde 4, eller på skip med høyspentanlegg, så jeg søker om fritak for dette». Men noen rederi tolket

dette som deres fritak på generelt grunnlag, og dermed fikk ikke disse ta dette kurset for rederiets regning. Dette gjorde at disse mistet sine rettigheter for seiling ut om fartsområde 4.

Altså kunne ikke, pr. 01.01.2017 en 50-åring seile som maskinsjef på et fartøy ut om dette fartsområdet, uten at han kostet dette kurset selv. Det vil si at skal vi seile rundt Stad, må vi enten ha disp. eller så må rederiet skaffe en maskinist som har tilstrekkelig sertifikat. (Selv om skipet ikke har høyspent om bord). Selv om vi drar på årene etter hvert, er vi gode å ha for ferjerederiene når det trengs, og da burde rederiene være såpass raue at vi fikk denne «goodwill'en», selv om vi strengt tatt ikke trenger det for å bemanne en gammel ferje fra fartsområde 4 og innover. Nå ser jeg at Maskinistforbundet allerede

har tatt tak i dette og undersøkt det hos likestillingsombudet, og her går det klart fram at dette er diskriminering på grunn av alder. Og det er pr. definisjon ulovlig. Når jeg nå leser det Maskinistforbundet sier på sine sider i sakens anledning, så vil de nå ta ut stevning mot et bestemt rederi, som har hatt denne uheldige praksisen. Det er bra. Men kun for deres medlemmer. De burde etter min mening, når det gjelder en sak som denne, gjort slik som vi, FFFS, gjorde ang. tvangstrekk av den såkalte tariffavgiften, stevne dem på generelt grunnlag, selv om det kun var 3 av våre medlemmer som sto bak stevningen. Dette førte til at vi fikk stemplet dette som ulovlig. Det burde Maskinistforbundet gjøre i denne saken også, slik at man får stemplet diskriminering på grunn av alder- er ulovlig.

Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



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

 EUROJURIS

Adresse:
Oslo Postboks g. 2A, 003 Bergen
Tlf: (+47) 55 21 34 00
Fax: (+47) 55 21 34 25

Postadresse:
Postboks 1124 Sentrum
5809 Bergen
E-post: bergen@eurojuris.no

Adv. Anne Trine
Tlf: (+47) 56 38 74 74
Fax: (+47) 56 38 95 18

Adv. Anne Berit Selmer
Sørums
Tlf: (+47) 56 32 20 90



Hvor skal nødutgangene være? Foto: Tordis Ødbehr.

Har vi satt galskapen i system i Norge?

Vikingskip-kopien Saga Oseberg ble pålagt, av Sjøfartsdirektoratet, å ha blant annet varselskilt om nødutganger for å få lov til å seile med passasjerer. Det er ikke småtterier når myndighetene først setter i gang, nå forlanger de at en vikingskip-kopi skal ha både maskineri og nødutganger.

Hadde våre forfedre, vikingene, visst at deres etterkommere skulle bli så opptatt av sikkerhet at de glemte å bruke hodet, hadde de sikkert tenkt at det har ingen hensikt å seile hjem igjen til gamlelandet etter endt tokt. Vi blir her i vesterled, eller hvor de nå enn måtte være, til de som har fått tildelt litt makt, tar til fornuft hadde de tenkt. Det samme tenker vi. Einar Chr Erlingsen i Stiften Nytt Osebergskip forteller at den største vanskelighe-

ten de har hatt i prosjektet med å bygge skipet, har vært departementet.

Saga Oseberg tapte en halv million. Vikingskipkopian Saga Oseberg tapte en halv million på seilingsforbudet i sommer. Det skriver Tønsbergs Blad. Tapsinntektene relaterer seg til at skipet, grunnet krav fra Sjøfartsdirektoratet, har måtte ligge ved kai hele denne sesongen. Grunnen var at direktoratet klassifiserer skipet som passasjerskip og måtte blant annet ha motor, redningsflåter og varselskilt om nødutganger for å kunne seile. (NRK)

<http://miniurl.no/1bm>

Om saga Oseberg må forholde seg til påleggene fra Sjøfartsdirektoratet, er ikke båten noen kopi av et vikingskip lenger. Den blir da det som den islandske Nobelprisvinneren i litteratur Halldór Laxness for mange år siden svarte da han ble spurt om hva han mente om nynorsk, svaret kom kontant; det er en ondsinnet etterligning av Islandsk. Det samme vil Saga Oseberg bli - en dårlig etterlig-

ning av et ekte viking skip. Hvorfor skal ildsjelene i det hele tatt bry seg om å ta vare på norsk kultur og norske verdier, som har vært det store spørsmålet i hele valgkampen, når myndighetene selv sier at; det får dere ikke lov til.

Erlingsen sier videre at de har bare brukt gamle metoder og verktøy, slike som vikingene i sin tid selv brukte under bygging av skip. Nå skal skipet skjemmes med motor, store redningsflåter og rømningsveier. Hva det siste angår er ikke mulighetene så mange, det må vel bli å hoppe over rekka, men hvorfor skilt?

I utgangspunktet er det ikke så veldig stor plass om bord i et slikt skip, når det er noen og tjue roere, og andre som også skal ha plass om bord. De fleste vet vel hvor store «tønnene» med redningsflåter er, det samme gjelder også motor. Slike ting stjeler plass. Heldigvis, avslutter Erlingsen med at; vi har fått dispensasjon enn så lenge, men hvor lenge er han, i skrivende stund, ikke sikker på. Vi krysser fingrene og håper at fornuften seirer til slutt.

Den som trodde at et fagforbund var ferdig utviklet da det ble dannet, tar grundig feil

«FFFS har ikke forhandlingsrett. Det er ingen mening i å melde seg inn i en "fagforening" som verken har, eller krever tariffavtale for sine medlemmer...»

Utsagnet over kom som en reaksjon på vårt FB innlegg (under). Det kan se ut som om noen tror at alt er klappet og klart den dagen et forbund blir startet. Det er langt fra sannheten.

Hver eneste dag fra oppstart og fremover må det kjempes. De kampene vi ikke kan ta gjennom forhandlinger på vegne av medlemmene med rederiene, må vi ta på annen måte. Dette har heldigvis sjøfolk etterhvert begynt å forstå at FFFS har gjort og gjør. I disse dager har vi nettopp sendt av gårde en ny rettsstevning på vegne av et medlem.

Er det ikke snart på tide at vi begynner å kreve vår rett?

Hva med å forlange at arbeid i norske farvann SKAL utføres av mannskaper med medlemskap i den norske folketrygden eller ha bostedsadresse i Norge. Nå er utsiktene for den maritime industrien lysere enn på lenge, og det er på tide å stille krav til forbundet ditt om at de tar deg og ditt medlemskap på alvor. Hadde FFFS vært større, hadde en aksjon vært i gang om beskyttelse av norske arbeidsplasser, for lenge siden. Er du ikke allerede medlem i FFFS, er det bare å melde seg inn- www.fffs.no. (vårt FB innlegg).

At sjøfolkene har begynt å forstå hva vi

har å slite med ser vi på innmeldingsstatistikken i FAGFORENINGEN vår. Flere og flere ser at det ikke bare er prat vi driver med. Mer enn 30 rettsaker har blitt utkjempet i det norske og det internasjonale rettsvesen på vegne av medlemmer, og enda en er i gang. Urettferdighet skal ikke belønnes med taushet og fredning av forbund som ikke tar andre enn seg selv på alvor. Kontingenten er ikke til for at ledelse og ansatte skal kunne flutte seg med reiser og middager, som vi har hørt at andre har gjort og gjør. Kontingenten skal være et middel i kampen for medlemmenes rett og sikkerhet i arbeidet.

At det snart ikke er flere sjøfolk igjen, er ikke bare på grunn av rasjonalisering og tekniske fremskritt, det har også veldig mye med hvordan forbundene har forvaltet sitt mandat - gitt av medlemmene. Det er ikke bare i de siste årene at norske mannskaper har måttet vike plassen for lavtlønnede utenlandske mannskaper.

Det har pågått i flere tiår og forbundene har hele tiden vært tilstede, og de har hatt og har, både forhandlingsrett og tariffavtaler. Men hvorfor skal man være medlem der når man ikke har beskyttelse for jobben?

Vi har jo sett utviklingen i årevis, den ene sjømannen etter den andre blir jo sendt hjem til arbeidsledighet.

Når man så kommer med en slik ytring som det ovenfor, sier det mer om vedkommende skribent enn om FFFS. Vi har kjempet fra dag en for medlemmenes rettigheter, eller mangel på det samme. FFFS har vist gjennom 17 år at vi ikke er noen døgnflue, som legger oss ned i

avmakt - nei vi slåss. Da NSF sa at de hadde krav på de underordnede, uorganiserte, og medlemmene i nystartede SOF/FFFS sine penger, sa vi nei, og fikk etter en lang omgang i det norske rettsvesenet, medhold for vår påstand, men ikke før vi kom til Høyesterett.

Det samme måtte vi gjøre da det norske rettsvesen sa at det var greit med aldersdiskriminering. Da fikk vi hele det norske rettsvesenet inklusive Høyesterett imot oss, men ga vi opp? Nei det gjorde vi ikke. Vi tok saken med oss til den Europeiske Sosialpakten i Strasbourg (ESP), som var enstemmige i sin dom om at norsk Høyesterett hadde dømt feil. I Høyesterett var det fem dommere, to var enige med oss, men tre sa nei. I Strasbourg var det tretten dommere som alle var enige i at FFFS hadde rett.

Dette viser at det er ikke alltid at det er forhandlingsrett og tariffavtaler som er det beste, men det viser at man ikke må gi opp, og at man må slåss for det man tror på til alle utveier er prøvd. Man må stå på til det ikke er flere muligheter igjen, det fortjener medlemmene.

Det blir mange saker vi selvfølgelig kommer til å slåss for inntil vi har de samme rettigheter som de tre andre forbundene har. Grunnen til at vi la ut det lille avsnittet på FB 11.08 var på grunn av at nå kan det se ut for at de verste nedgangstidene er over, og vi minnet om at det er på tide å stå sammen om å beskytte norske arbeidsplasser, da spesielt de få arbeidsplassene vi har igjen til sjøs.

FFFS tar sjøfolk på ramme alvor.

info@fffs.no – www.fffs.no

Enkelte ganger kan man lure på om vi virkelig har de politikerne vi fortjener

Når man går inn på linken under, og leser det denne politikeren har å formidle, blir man hoderystende oppgitt. Man kan faktisk lure på om hun i det hele tatt vet hva hun selv skriver.

Derfor lover vi å lovfeste konkurranse-dyktig nettolønnsordning, et kundeorientert Sjøfartsdirektorat og konkurranse-dyktige skipsregistre og rammevilkår for norsk maritim næring. Dette er historie, kunnskap og erfaring som Høyre vil at skal forbli i Norge, ikke sendes ut av landet til Polen og Bahamas på grunn av særnorske skatter og konkurransevilkår

Og det har gitt resultater. Nå går arbeidsledigheten ned, veksten går opp og siden begynnelsen av 2016 har det blitt flagget hjem 47 skip til Norge. Nye tall fra skipsregistret viser at 40 av disse skipene har flagget hjem på grunn av lettelser i regelverket vi har gjort hittil i fireårsperioden

<http://www.vol.no/meninger/2017/08/11/%E2%80%93-Flere-jobber-og-skip-flagger-hjem-til-Norge-15137650.ece>

Vi håper at alt det hun har fortalt, var en del av valgkampen, for da er det visst god tone å smøre på litt, men ikke så mye at det blir latterlig, som i dette tilfelle. Nå går arbeidsledigheten ned, sier hun og begrunner det med at det er flere skip som får norsk flagg.

Det med flagg er sikkert riktig, men skipsregisteret heter NIS, og det betyr at det norske flagget like godt kunne vært byttet ut med et av de mer kjente bekvemmelighetsflaggene.

Etter at industriministeren (H) var den

som satte navnet sitt under loven som sikret skip i NIS å seile i norske farvann, har vi ikke fått flere arbeidsplasser med norske vilkår, enn før skipene byttet flagg. Den største forskjellen er at nå har norske skattebetalere fått en ny oppgave, vi skal betale nettolønn for ungdommer fra EØS området. Norske ungdommer blir tilgodesett med ledighet og lønn fra NAV.

Når, eller om en norsk ungdom får lærlingplass, får han eller hun, i de fleste tilfeller oppsigelse med en gang læretiden er over.

Det som skjer i virkelighetens verden er at det er færre og færre norske sjøfolk med fast arbeid, de blir utkonkurrert av underbetalte utenlandske sjøfolk. Etter at blant annet partiet til Tina Bru tillot NIS registrerte skip å operere i norske farvann, har det bare gått en vei med sjøfolk med medlemskap i den norske folketrygden, og det er rett ned. Nå når valgkampen er over håper vi at politikere fra alle partier begynner å snakke sant igjen.

foto: Stortinget.

Tina Bru, stortingsrepresentant for Høyre



Er NIS-flagget å betrakte som et norsk flagg, eller er det bare et bekvemmelighetsflagg enkelte kan gjemme seg bak?

Etter hvert vil alle våre ni skip seile under norsk flagg. Beslutningen er tatt og vi vil flagge hjem så snart det er praktisk mulig, sier Christoffer Syversen (Administrerende direktør i Volstad Maritime) smp.no

<http://miniurl.no/1bj>

Det var en fantastisk nyhet å få. Volstad Maritime har jo vært gjennom veldig krevende tider, en krevende omstrukturering som de fikk på plass i siste minutt før ferien, og nå har de besluttet at de skal flagge hjem alle sine skip. Det betyr at politikk virker, sier Mæland til skipsrevyen.no

Her kommer statsråden med to påstander vi har vondt for å svelge. Det kan vel ikke være så stort at et rederi velger å flagge om til NIS, det er jo nesten rent tap for staten Norge. Det er i alle fall ikke å flagge hjem og at mannskapet blir

norsk, det er snakk om. Det andre er at hun påstår at regjeringens politikk virker. Vi mener at begge utsagnene er feil. Det at Volstad flagger «hjem» får liten positiv betydning for norske sjøfolk, heller tvert imot.

Men først og fremst gjør Volstad dette fordi vi har åpnet for og styrket nettolønnsordningen slik at deres mange norske offiserer som kan ta del i netto-lønnsordningen og som gjør de konkurransedyktige, bidrar til å redusere kostnadene til Volstad. Dette er et viktig bidrag til å sikre norsk, maritim kompetanse, og ikke minst sikre arbeidsplasser i hele landet. (skipsrevyen.no)

<http://miniurl.no/1bk>

Om det går som hun sier vil norske ungdommer bli nektet en karriere til sjøs. Det betyr at etter hvert som offiserene går av for aldersgrense, er det ingen norske til å fylle deres jobber. Da er alle problemer snikløst og det er på tide å gjøre det enkelte har hatt lyst til å gjøre hele tiden: Ansette lavtlønnede utlendinger uten å søke om dispensasjon. Det vil

ikke være noen norske sjøfolk igjen, og skal næringen få lov til å fortsette, må de på lovlig vis få lov til å hente mannskaper i utlandet. Så jeg håper dere kan svare på noen spm?

I tall som Sysla har kommet frem til er 22 skip fra andre flagg stater flagget inn til NIS, av de 22 er 12 skip fra NOR. Spm er da :

1. Hvor mange Norske sjøfolk fra kaptein og ned til Lærling har fått jobb på disse 50 skipene som er Flagget inn til NIS?
2. Hvor mange Norske Sjøfolk har måttet gå fra skipene i NOR i forbindelse med overgangen til NIS?
3. Når det gjelder ordlyden når dere åpnet for NIS konstruksjonsskip, så ble det sagt at det skulle være 12 NORSKE stillinger, derav 8 faste stillinger og 4 opplæringstillinger, etter den trådte i kraft viser det seg at de 12 NORSKE stillingene er nå forandret til å gjelde EØS borgere i henhold til EØS avtalen.



Illfoto: Helge Oksnes

Resultatet har vi bla dokumentert på gruppen Vi Som Vil At Alle Norske Sjøfolk Skal Være Med Inn I Fremtiden. der det nå kan gå skip mellom Norske havner uten en eneste Norsk Kaptein ombord.

4. Sett i lys av spm 3. Har regjeringen tatt hensyn til sikkerheten langs vår sårbare kyst, når det nå åpnes for ingen Norske sjøfolk som kjenner kysten, værforhold og har et forhold til kysten vår?
5. Når dere åpnet for NIS mistet mange i forpleining og deksarbeidere jobben og ble satt på land. Hvordan ser regjeringen på muligheten for at Norske ungdommer og Norske sjøfolk i fremtiden kan jobbe i underordnede stillinger ombord i Norske farvann eller på Norsk sokkel. Eller vil de stillingene være forbeholdt billigere arbeidskraft i EØS området eller lavkostland i ASIA.
6. Hvordan stiller regjeringen seg til opplysningene som kommer frem

i Sysla om den utvidede bruken av dispensasjoner i EU. Og konsekvensene dette får for Norske arbeidsplasser på Skip i NIS.

Jeg gjør oppmerksom på at disse spm og forhåpentligvis svarene, blir offentliggjort på gruppen. Da dette jeg har tatt opp har vært av stor interesse av mange.

Hvorfor industriministeren mener dette, har vi vanskelig for å forstå. Hun har vel kanskje ikke tenkt gjennom saken, bare lyttet til dem som snakker høyest- lobbyistene på Stortinget. Hun har neppe tenkt igjennom konsekvensene av at norskekysten er lagt helt åpen for hele verden. Da blir vi for alvor en skipsredernasjon, men hvor blir det av omtanken for norske sjøfolk?

Vi vet at da Når dere åpnet for NIS mistet mange i forpleining og deksarbeidere jobben og ble satt på land. Hvordan ser regjeringen på muligheten for at Norske ungdommer og Norske sjøfolk i fremtiden kan jobbe i underordnede stillinger ombord i Norske farvann eller på Norsk sokkel. Eller vil de stillingene

være forbeholdt billigere arbeidskraft i EØS området eller lavkostland i ASIA. Når dere åpnet for NIS mistet mange i forpleining og deksarbeidere jobben og ble satt på land. Hvordan ser regjeringen på muligheten for at Norske ungdommer og Norske sjøfolk i fremtiden kan jobbe i underordnede stillinger ombord i Norske farvann eller på Norsk sokkel. Eller vil de stillingene være forbeholdt billigere arbeidskraft i EØS området eller lavkostland i ASIA.

Regjeringen åpnet for NIS ble mange underordnede på dekk/maskin og i forpleining sendt på land. Hvordan har regjeringen tenkt seg at rekrutteringen av unge norske sjøfolk skal foregå i fremtiden, når det bare er offiserer som skal få nettolønnsordning?

Fremtidens arbeidskraft må hentes i form av norsksubsidierte mannskaper fra EØS området, eller enda mer sansynlig, fra lutfattige i lavkostland i det fjerne Østen.

Men en ting er i alle fall sikkert-FFFS vil ta norske sjøfolk på alvor så lenge de finnes.



ESVAGT NJORD

Photographer: Jan Arne Wold / Woldcam

Endelig noe å være enige med LO-forbundet NSOF om

Ikke alt selvfølgelig, men at vi må beskytte norske sjøfolk og vår maritime industri, det må vi enes om.

ITF-gruppen «Seafarers Right International» har undersøkt 136 lands praksis knyttet til cabotage. Av disse var det 45 som ikke hadde noen som helst beskyttelsestiltak i egne farvann. Norge er blant disse. Alle andre store sjøfartsnasjoner har en eller annen form for begrensninger for andre skip og sjøfolk i nasjonale farvann. Det er seks begrunnelser som går igjen: (SMP 02.07.2017)

Hans Sande adm. dir. i Norsk Sjøoffisersforbund har fem punkt han mener er

viktig for at vi i fremtiden skal ha norske sjøfolk i arbeid. De fleste kravene, er viktige nok, men de bør grunngis. Å bare presentere ord uten bakgrunn blir, etter vår mening veldig svakt, og kan plukkes fra hverandre uten motstand.

1) Ønsket om likeverdige konkurransevilkår:

For hvem da- rederne? - politikerne har ikke forstått ønsket om likeverdige konkurransevilkår. Etter fire år i regjering, kan det se ut for at M. Mæland har begynt å forstå at hun har tatt feil, og forsøker nå å flikke litt på det hun har gjort, som utvidelsen av NIS registerets virkefelt, for eksempel. I tilknytning til begrunnelse nr. 1 vet vi at rederne er de

eneste som har hatt fortjeneste av at vi ikke har beskyttet våre egne havområder. Konkurransen har vært lik mellom rederne hele tiden- og kun der, det har bare ikke blitt fanget opp av våre sentrale tillitsvalgte.

I alle år har rederne hardnakkert hevdet at norsk skipsfart over hele verden blir rammet hvis vi innfører kabotasjetiltak på norskekysten. (ifølge SMP)

2) behovet for å bevare maritim kompetanse og erfaringsoverføring.

Dette er et krav FFFS har hatt, og har skrevet mye om siden oppstarten av forbundet i oktober 2000. Vårt ståsted har vært og vil alltid være; sikkerhet for



Illfoto: Viking Vision - eidesvik.no



Illfoto: LN-KYV Kystverkets overvåkningsfly

norske arbeidsplasser til sjøs. At rederne har tenkt mer på penger enn moral og sikkerhet for egne ansatte, sier mer om deres egne behov og sitt store ego enn om redelig forretningsdrift. At rederne skal tjene penger, er alle enige i, men at de vil være med på at andre mennesker blir utnyttet som mindre verdifulle mennesker enn dem selv, kan vi ikke være enige i.

3) muligheten for å rekruttere nasjonale sjøfolk.

Dette bør skrives om til å lyde- KRAV om rekruttering av nasjonale sjøfolk.

4) promotering av maritimt næringsliv nasjonalt.

Trenger ingen kommentar, dette er bare ord. Det samme gjelder punkt fem.

5) opprettholdelse av sikre skip og beskyttelse av miljø,

6) nasjonal sikkerhet.

Dette er blant de sakene FFFS har etterlyst hos blant andre forsvarskomiteén. Andre nestleder i Utenriks- og forsvarskomiteen Christian Tybring Gjedde ble kontaktet, og spørsmålene våre til ham var blant andre; hvordan stiller

Norge seg til NATO og vissheten om at den norskeide flåten vil sette kursen til en norsk eller alliert havn i tilfelle en internasjonal konflikt som vil involvere Norge. Vi vet at langt over halvparten av utenriks, nå også kystflåten, er bemannet med utlendinger, mange fra Øst-Europa. Ligger lojaliteten til disse mannskapene til Norge? Svaret fra Tybring Gjedde, som han lovde oss, har vi ennå ikke fått. Seafarers Right International har, som vi ser, undersøkt forholdene i de fleste store sjøfartsnasjoners forhold til egne sjøfolk, samt restriksjoner i egne farvann. Norge er som ventet et av de 45 landene som ikke hadde noen som helst sikkerhet for egne sjøfolk eller farvann. Hva som gjør at norske politikere ikke vil at Norge skal være blant de 91 landene som beskytter sine sjøfolk og farvann, er for oss helt uforståelig.

Når rederne påstår at det å innføre kabotasje-regler langs kysten vil true norsk skipsfart, taler de mot bedre vitende. Det som blir truet er deres egne inntjeningsbehov. Da kan de for eksempel ikke bruke elendig betalte utlendinger, for å øke sin egen formue. De har mye mindre makt over sine egne ansatte. Om de må bruke norske sjøfolk i norske farvann, vet de at de blir nødt til å følge norsk lov.

Vi har med selvsyn sett hvordan det er på

skip med bare utlendinger: Smil og jobb eller reis hjem, uten å ha noen jobb å komme tilbake til. De har ikke rettsvern i det hele tatt.

De rødgrønne partiene har lenge ønsket å sikre norske vilkår for alle sjøfolk på skip som seiler på norsk kontinentalsokkel og i norske farvann. (SMP)

Når Sande kommer med slike påstander svekker han sitt eget gode innlegg. Han vet like godt som oss at en slik påstand ikke holder mål. Både AP, SP og SV har hatt store problemer med å si rett ut at vi skal støtte sjøfolkene. Leserne har ikke så kort hukommelse at de ikke husker at dette har vært et stridens kapittel for alle partier i mange år. La oss heller være enige i at nå er det langt på overtid; nå må vi snu om vi skal ha norske sjøfolk om ti år. Nå må det bli slutt på den forbaskede fargekoden. Om det er Rødgrønt, Blåblått eller kufiolettilla spiller ingen som helst rolle, bare noe blir gjort.

Innfør proteksjonisme i norske farvann.

Ta sjøfolk på alvor.

<http://www.smp.no/meninger/ytring/2017/07/02/%C2%ABVi-m%C3%A5-avlive-mytene-sammen%C2%BB-14966074.ece>

Allmenngjøring, Norske arbeidsvilkår, eller som FFFS har ment i årevis- proteksjonisme

Nå er det slått fast av flere jurister at vi kan bestemme selv, om vi vil ha rettfærdige forhold innenfor våre egne grenser, enten det er til lands eller til vanns.

I flere år har FFFS sagt at det ikke strir mot noen lover å beskytte egne arbeidsplasser innenfor egne nasjonale grenser. Da vi gikk ut med at vi ville ha proteksjonisme i egne farvann, lo andre av oss og sa at det ikke var lovlig, men vi hadde diskutert dette med advokater samt en jussprofessor (emeritus), for å få vite om lovligheten av et slikt ønske. Svaret var at vi er en selvstendig nasjon og kan lovfeste dette, om vi får lovgiver med. Nå, flere år senere er latteren forstummet, og de som før lo og var imot, har nå snudd trill rundt, nå vil også de har norske forhold i norske farvann.

Veldig god utnyttelse av fjellvettregel nr. 8, må vi si, og ønsker velkommen etter. Hadde vi ikke stått så alene da vi tok opp problemet om beskyttelse av egne farvann, hadde sikkert mye vært annerledes. Det er ikke sikkert at vi hadde fått noen utvidelse av NIS-området, det er

ikke sikkert at så mange av våre kolleger hadde sittet arbeidsledige heller. I følge forståegpærne, bryter vi ikke noen lover om vi legger forholdene til rette for en rettfærdig avlønning av utlendinger på sokkelen - heller ikke EØS loven:

Bryter ikke EØS-rett ved å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår.

I en fersk rapport konkluderer professorene Finn Arnesen og Tarjei Bekkedal ved Universitetet i Oslo med at EØS-avtalen ikke er til hinder for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk kontinentalsokkel.

Professorene har kun sett på situasjoner der fartøyet benyttes i tilknytning til virksomhet underlagt norsk jurisdiksjon, og tar som utgangspunkt at folkeretten gir norske myndigheter adgang til å stille krav til lønns- og arbeidsvilkår om bord i skip som fører andre lands flagg.

Utredningen legger til grunn at norske myndigheter i utgangspunktet kan bestemme at arbeidstakere om bord på fartøyer som er engasjert i aktiviteter underlagt norsk jurisdiksjon skal tilstå norske lønns- og arbeidsvilkår. Spørsmålet som behandles er derfor utelukkende

hvilken betydning EØS-avtalen har for regulering av lønn og andre arbeidsvilkår om bord på slike fartøyer. (sysla)

<http://miniurl.no/1bn>

Som man ser har vi hatt rett hele tiden. Det de andre forbundene har betalt dyrt for, sa vi i fra om helt gratis for flere år siden. Heldigvis har de kommet frem til samme resultat som oss. Det vi kalte proteksjonisme er i realiteten ikke noe annet enn det professorene nå har kommet frem til. Når det blir innført norske lønninger og vilkår, vil det fungere som proteksjonisme. Hvilke redere vil hente folk på Filipinene til å jobbe i norske farvann på norske vilkår? Vår oppriktige mening er; ingen.

Med en slik ordning i hånd, kan vi kanskje være så håpefulle at også mannskapene på cruise- skipene blir løftet ut av treldom og inn i et mer rettfærdig system. Som sagt det er lov å håpe. Om forbundene som også representerer medlemmer om bord i slike skip også tok medlemmene sine mer på alvor, ville verden fått sett hvordan disse mannskapene egentlig blir behandlet.

FFFS tar alle sjøfolk på alvor.

Illfoto: Helge Oksnes

Omsorgspermisjon

Vi har fått mange henvendelser i forbindelse med permisjoner, under kan du se hva loven sier om hvordan du skal forholde deg til spørsmålet.

Omsorgspermisjon er lovregulert i Skipsarbeidsloven og i Arbeidsmiljøloven § 12-3.

§ 7-3. OMSORGSPERMISSJON

- (1) Faren har i forbindelse med fødselen rett til to ukers permisjon for å bistå moren. Bor foreldrene ikke sammen, kan retten til permisjon utøves av en annen som bistår moren.
- (2) Adoptivforeldre og fosterforeldre har rett til to ukers permisjon i

forbindelse med at omsorgen for barnet overtas. Dette gjelder ikke ved stebarnsadoptsjon eller hvis barnet er over 15 år.

Fars omsorgspermisjon gir ikke rett til stønad fra folketrygden.

Når det gjelder lønnskompensasjon så er det overenskomsten som forteller deg om du kan lønnskompensasjon eller ikke. Nå det gjelder praksis, så er det forskjell på hvilken avtaler du seiler under.

For offshore flåten får du 14 dagers permisjon med opparbeidet fridager. (NR avtalen).

Ved permisjon i henhold til skipsarbeidsloven § 7-3 gis rett til permisjon med lønn inntil 14 dager med tilhørende fritid. Retten til lønn gjelder 14 dager fra og med fødsel, eventuelt fra den dagen

arbeidstaker kommer hjem fra fartøyet. Rett til lønn gjelder kun for de dager som faller i en arbeidsperiode.

For innenriksflåten får du 14 dagers permisjon (NHO avtalen)

I forbindelse med fødselen har faren rett til to ukers permisjon med lønn for å bistå moren.

Men denne avtalen sier ingenting om det skal være med opptjening. Praksisen er at mange av rederiene betaler lønnskompensasjon for 14 dager. Med andre ord betales det for 7 dager med tilhørende fritid.

Kontakt rederiet for å få vite hvordan de beregner dagene i omsorgspermisjon, for her risikerer du å havne på minusdager.



KRISTIAN GERHARD JEBSEN

Illfoto: Redningsselskapet



Bilde fra BMV ca 1960, FOTO: Jan Torleif Midtun

Motorproduksjon i Bergen

På begynnelsen av 1900 tallet var det mange motorprodusenter i Norge, opptil flere bare i Bergen. I dag er det bare en i hele landet.

AV BJARTE ERSTAD.

I denne artikkelen skal vi prøve å finne ut litt mer om hvordan Bergen Engines, som de i dag heter tok spranget fra ett sideprosjekt i ett skur ved BMV i Solheimsviken, til å bli en av de største industriarbeidsplassene i Hordaland. Mange av våre lesere har nok erfaring med lys motorer, reservemotorer og framdrifts maskiner produsert i Solheimsviken og på Hordvikneset.

OPPRINNELSEN I SOLHEIMSVIKEN

Uten at dette skal bli en artikkel om Bergens mekaniske verksted, blir det vanskelig å unngå å skrive litt om opprinnelsen av moderbedriften der alt hadde sitt

utspring. I 1855 fikk Bergen sin første mekaniske bedrift av betydning. Konsul Michael Krohn og Verkseier Oluf P. Wingaard sto i spissen da bedriften ble stiftet 21. april 1855. Tørrdøkk ble bygget allerede samme år, og rundt denne spratt det opp smie, støperi, kontor og arbeiderboliger. Bestyrer ble rekruttert fra Sverige, i form av Ingeniør Fred Hanson.

Allerede i 1856 tegnet BMV kontrakt på sitt første skip. Hjuldamperen Bygdø ble ferdigstilt året etter, og utstyrt med en 15 hesters direktevirkende dampmaskin. Den 70 fot lange båten sto ferdigstilt året etter. Utover 1800tallet og begynnelsen av 1900tallet utviklet BMV sine egne dampmaskiner, og laget større og mer komplekse motorer. Den største dampmaskinen var til D/S Texas i 1908. Bare lavtrykksylindere på motoren veide hele 11 tonn. I mellomkrigstiden fortsatte utviklingen, og den første oljefyrtedampmotoren fra Solheimsviken havnet i D/S Anderson i 1924. Den siste damp-

maskinen fra BMV ble levert i 1947. Breidablikk.

Andre motorprodusenter i Bergen I 1911 og 1912 fikk BMV to konkurrenter i Bergensområdet. Det var Norsk Motor AS, som i utgangspunktet produserte totakts forbrenningsmotorer under navnet «Normo» som ble startet i 1911 og i 1918 etablerte de seg i Damsgårdssundet med verksteder, opplagsplasser og ikke mindre enn fem slipper for fartøyer opp til 100 fot. De utviklet også 4-taktsmotorer og hadde agentur på svenske Penta motorer og amerikanske Evinrude påhengsmotorer.

I 1912 ble AS Vestlandske motorfabrikk startet, med ingeniør Fredrik Carl Schuman som initiativtager. Schuman var en størrelse i industrimiljøet i Bergen, som leder og medeier i Wingaards Jernstøberi, og interesser i Teknisk Bureau Ltd. og metallstøperiet Luna AS. Det er nok mulig at Schuman kanskje ikke var pri



Wingaards jernstøberi, ca 1860. Bilde: Bergen Byarkiv.

mært interessert i motorproduksjon, men heller søkte å utvide produksjonen ved Jernstøberiet, men konseptet med å kjøpe inn lisenser for å produsere teknologisk utviklet andre steder fungerte bra.

I utgangspunktet baserte Vestlandske motorfabrikk seg på å produsere motoren Hein, en danskutviklet motorserie som hadde som sitt største fortrinn at den kunne kjøres på tomgang ubegrenset, da glødehodet var varmt nok hele tiden. Det vites ikke så veldig mye om driften ved Vestlandske det første året, utover at produksjonen startet høsten/vinteren 1912, og at de første motorene som ble produsert var blant de minste Heinmotorene, i form av ensylindrede firetakts glødehodemotorer med ytelse på 4/5 HK og en variant på 7/8 HK.

Styret i AS Vestlandske hadde store planer, og i 1913 startet prosessen med å samle små isolerte motorprodusenter langs kysten i en industrigruppe. I tillegg

til Vestlandske, ble fem motorfabrikker fra Svolvær til Flekkefjord fusjonert inn i gruppen, som nå bar navnet De Forenede Motorfabrikker, eller FoMoFa som de ble kjent som.

Eneretten til lisensproduksjon av Heinmotorer ble med inn i det nye selskapet, og ganske snart ble det produsert Heinmotorer ved alle de seks søsterbedriftene langs kysten. De neste årene ble det produsert Heinmotorer i forskjellige størrelser og konfigurasjoner, den største ensylindrete motoren var på 32/35 HK, og det ble annonsert en tosylindret motor på 50, og en firesylindret på 100 hestekrefter.

Årene fra 1910 til 1914 var preget av gode år for næringsliv, fiskeflåte og skipsfart.

Glødehodemotoren fikk sitt virkelige gjennombrudd i fiske og frakteflåten, men den ble også benyttet i lystbåter i

begrenset grad. Både FoMoFa og Norsk Motor nøt godt av den økte etterspørrelsen etter motorisering av kystflåten, men det skulle ikke vare. Krigsutbruddet i Europa i 1914 skapte problemer, usikkerheten rådet, en generell prisstigning bremsede økonomien og leveringsproblemer på grunn av krigen førte til at FoMoFa i mars 1915 var nødt å innstille sine betalinger og starte forhandlinger med kreditorer og bank. Bedriften overlevde gjennom en ganske brutal prosess, med hard nedskrivning av aksjekapital, utstedelse av nye aksjer for å få inn friske penger og avhending av de fleste av fabrikkene langs kysten.

Ved utgangen av 1915 var det bare fabrikken i Lofoten som var i drift av kystfabrikkene i FoMoFa utenom Bergensfabrikken. Ting snudde mot slutten av første verdenskrig, og FoMoFa hadde noen gode år fram til 1920. Rike fiskerier og ett større marked for lystbåter førte til økt produksjon. Men i 1919 begynte salget av Hein motorer igjen å slite, nå var interessen rettet mot totaktsmotorer, og det var nå viktig for FoMoFa å utvikle en ny og mer moderne motor, men økonomien i Norge og resten Europa var inne i en bølgedal.

I 1923 var situasjonen så prekær at Bergens Privatbank tok opp spørsmålet om nedlegging av selskapet. I grevens time sto en ny og mye mer moderne motortype klar, en totakts, ensylindret motor på 20hk, konstruert av Alf Søyland. Denne motoren, kjent som Union motoren ble vurdert som såpass lovende at bedriftens styre gikk inn for å utvikle serien til en kraftigere variant på 30hk, og senere tosylindrete utgaver. Banken må ha vært enig i vurdering, for de ga sin velsignelse, og FoMoFa var igjen reddet.

Fortsetter i neste utgave av Dråpen...



Human Factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Kyndige sjøfolk er selve essensen i håndtering av risiko om bord i avanserte fartøy og det krever gode system for trening og opplæring, men har treningen klart å holde tritt med den rivende teknologiske utviklingen? Hvordan skal man kvalifisere kandidater til å bemanne dagens avanserte fartøy?

Før var koblingen mellom kunnskap og ferdighet mer innlysende og naturlig. Når det oppstod en situasjon så var systemkunnskapen viktig for å vite hva man måtte gjøre for å løse et problem. I dag har digital teknologi tatt over både overvåking og operasjonen av de fleste systemene om bord og gjort besetningen til monitorer. I et miljø hvor kunnskap og ferdighet glir inn i et digitalt univers

blir evaluering av kandidater en diffus og flytende materie. Teknisk kunnskap er ikke nok for å være en god instruktør og hva er da kriteriene for å evaluere operativ kvalitet?

I luftfart er det utviklet noe som kalles "evidencebased training" som er i tråd med kravene til trening i høyteknologiske operative miljø. Det er beskrevet et antall kompetanser og hvordan en kandidat anvender disse vurderes av en instruktør. Noen kompetanser som brukes er "workload management", "problem solving" "decision making" etc. Med andre ord human factor elementer. For de som driver med trening så er ikke dette ukjente begrep. Problemet er at det er vanskelig å måle disse parameterne spesielt hvis man ikke kan koble de direkte til kunnskapen om system.

For en instruktør så er det viktig at noe kan observeres. Derfor blir kompetanser knyttet til adferd. Beskrivelser av adferd som en instruktør skal se etter vil kunne

gi en god indikasjon på prestasjon og i et slikt system så har alle kompetansene et antall adferds-indikatorer som en instruktør skal se etter. Disse vil bli vurdert i forhold til en ønsket adferd under gitte forhold som gjør det mulig å registrere data som er knyttet til prestasjon selv om man ser bort fra det rent tekniske. Noe som kalles non-technical skill assessment.

Adferds-basert evaluering er et komplisert konsept, men skal man få god trening i høyteknologiske operative miljø så er det ingen vei utenom. Man må bort fra å krysse av i bokser for det er ikke evaluering, men registrering. Det stiller også helt andre krav til instruktører enn lang fartstid og god forståelse for de tekniske systemene om bord.

Når man kommer inn i dette så vil det gi en ganske annen innsikt i hvordan besetninger løser oppgaver og hva som må til for å heve kvaliteten på sjøfolk enn med den tradisjonelle måten å drive trening på.



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



Er norsk skipsregister (NOR) under angrep?

Det er spørsmålet vi bør stille oss.

1 mars 2016 ble det åpnet for NIS i Norske farvann og på Norsk Sokkel, og det ble innført nettolønn, ifølge regjeringen skulle det skape nye Norske arbeidsplasser. Det vi ser er at det har åpnet for noen få nye offiserstillinger mens menige sjøfolk har måttet gå på land. Flere skip som før var i NOR har nå gått over til NIS og Norske sjøfolk har mistet jobbene sine.

For å få avtalen i land så fikk ESA inn, at i stedet for 12 Norske stillinger så skal det være EØS stillinger. Samme som f.eks. i verftsindustrien på land. Dermed åpnes det nå for at rederiene kan bruke billige sjøfolk fra lavkostland og en kaptein som arbeider for dårligere lønns og arbeidsvilkår enn sin norske kollega, i norske farvann.

Følger man med i debatten, så kan mye tyde på at enkelte ikke ser hele bildet, når vi snakker om norske lønns og arbeidsvilkår.

Norske lønns og arbeidsvilkår dreier seg ikke bare om lønn. Det dreier seg også om rettigheter norske sjøfolk har kjempet for i årtier.

Sammenligner en med sjøfolk på NIS, fra lavkostland, så jobber de på kontrakter med opptil 9 måneders seilingsperioder. Konsekvensen er at faser man ut NOR-registeret og erstatter det med NIS- registeret, så er norske sjøfolks dager talte.

Når vi snakker om Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), snakker vi ikke bare om et flagg, vi snakker om et bekvemmelighets flagg og ditto register. Et sterkt Norsk skipsregister (NOR) er garantisten for å sikre norske sjøfolk jobb i norske farvann. NIS bør brukes som det det var ment for, gå i farvann utenfor Norge, ikke mellom norske havner slik vi kan risikere om det fortsetter slik det gjør nå.

Det kan se ut som at mange tror at norske Sjøfolk er sikret, nå når regjeringen har snudd og vil utrede norske lønns og arbeidsvilkår. Dessverre så er vi ikke kommet så langt. Dette er bare starten.

MVH

Jan Nilsen

Grunnlegger av FB- gruppen. Vi som vil at alle Norske Sjøfolk skal være med inn i fremtiden.



Leserbrev



Da Norled kom til oss

I februar 2014 ble det oppstart med det nye rederiet som hadde vunnet anbudskonkurransen for det som ble kalt «Vågsfjordpakken», det vil si Stangnes – Sør/Rollnes, Stornes – Bjørnerå og Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy.

I forkant av dette hadde det vært møter med bedriften, men vi fikk ikke vite hva fastlønnsavtalen totalt gikk ut på, for eksempel, da det var en intern sak for de ansatte. Litt rart syntes nå jeg, for hvordan skulle man da kunne vite hvilke betingelser som gjaldt, og det er jo av en viss betydning for om man tar jobben eller ikke.

Det var i det hele tatt flere ting som ikke stemte med både timeregnskapet for den ordinære arbeidstiden, og også regnskapet for feriedagene. Da vi tok kontakt med Norled fikk vi vite at «det var inngått avtaler med tillitsmannsapparatet» (de tradisjonelle organisasjoner) om dette. Men de hadde aldri disse «avtalene» med seg da de var på møter her nord, og de kom aldri pr. mail eller post heller. Så her syntes det å være en svær informasjonssvikt!

Da vi la sammen timene i Bjarkøysambandet kom vi snart til, akkurat som Norled hadde kommet til (før oppstart), at den ordinære arbeidstiden ble omkring 105 timer for en tre ukers periode. Det skulle jo passe bra da vi gikk tre skift i sambandet.

Imidlertid så sto det kun 96 timer (!) på de ferdig utfylte timelistene som kom fra Norled. Altså et 9-timers kutt i forhold til hvordan vi reelt arbeidet. Striden varte til i fjor høst, men etterbetalingen gikk tilbake til mai 2016. De tre forbundene som har forhandlingsrett, satt på saken i over 2,5 år, før vi endelig fikk ett svar. Så aksepterer de å gi bort 9 arbeidstimer pr. 3 ukers periode til Norled, for nesten tilsvarende tid.

Når så folk kom over fra Stornes sambandet til oss, det var to personer som skiftet samband, da ble det ikke utbetalt alle timene de hadde innestående av «overskuddstimer» (Stornes er et overskuddssamband, som har mer timer enn nødvendig). Begrunnelsen for dette var at de måtte ha timer for å dekke minus-timene i dette sambandet.

Likeså opplevde vi problemer med feriedagene våre, og da jeg tok ut i praksis alle 6 ukene i 2016 i forbindelse med min overgang til pensjonist, så ble jeg trukket i fastlønnen. Da jeg poengterte at dette ikke sto nevnt i fastlønnsavtalen, så påsto de på Norled, at der forelå en avtale om dette som de hadde på kontoret, men på forespørsel så har jeg til dags dato ikke sett denne avtalen.

Det resulterte i at da jeg i oktober 2015 fikk utbetalt den 6. ferieuka så fikk jeg kr. 7747,11 noe som tilsvarer ei årslønn på litt over kr. 300 000,-?

Det virker som om at da man skulle ha noe utbetalt, så var det etter den gamle

skala hyra, men hvis noen skulle trekkes, da var det etter fastlønnen, hele tiden med henvisning til at dette er et minus-samband og at det er inngått avtaler om dette, uten at de har dokumentert sine påstander en eneste gang!

Da var det jo merkelig at de høsten 2016 endret de forutberegnete timene til omkring 105 timer, og det, uten at seilingstiden var endret. Altså rutene i sambandet var de samme som før.

Så er det jo også merkelig at HR Direktør B. Grassdal i mars 2016 sier i en mail at de har forklart dette så mange ganger for oss, at det gjør hun ikke flere ganger. En rask telefon runde avklarte snart at ingen kunne huske å ha fått en slik orientering. At hun kunne uttale seg så skråsikkert på et så spinkelt grunnlag gjør meg forundret. Den samme Grassdal sitter som meddommer i rettsstaver Stavanger. Kan man stole på at hun gjør riktig og en rettferdig jobb i domstolen, når man ser hvordan hun håndterer sine ansatte?

Til slutt må jeg bare få minne om Advokat Per M. Falnes' artikkel i Dråpen nr. 2- 2016.

DISKRIMINERING AV ARBEIDSTAKERE MED BAKGRUNN I MEDLEMSSKAP I ARBEIDSTAKERORGANISASJONER.

Der henviser han bla til § 10 i Skipsarbeidsloven der det står at det ikke er anledning å diskriminere, direkte eller indirekte, på bakgrunn av politisk syn

Leserbrev

ELLER MEDLEM I ARBEIDSTAKERORG.

Så vidt jeg kan skjønne, så vil det her, når arbeidsgiver ikke vil snakke med organisasjonen FFFS for at den ikke har forhandlingsrett, være et eksempel på diskriminering.

Ingen har krevd forhandlinger her, men er i stedet ute etter å tolke gjeldende praksis i bedriften, som etter vår mening

praktiseres til skade for den enkelte sjømann, med tap av lovmessige retter, og i strid med gjeldende lover og forskrifter. Så for å oppsummere; Det kan synes som om Norled i denne saken har STARTET med en konklusjon og beslutning.

Videre har de avvist enhver henvendelse med den begrunnelse at de har avtaler på dette. Disse avtalene har de aldri lagt fram, og flere enn jeg betviler at der

finnes noen avtaler i det hele tatt.

Det skulle tatt seg ut om rettsvesenet fungerte slik. Tenk om alle rettsaker åpnet med dom uten hensyn til hva som senere kom fram, og i tillegg nektet å snakke med involverte personer. Spesielt HR Direktør Grassdal burde se at dette er dårlig saksgang, å vite at slik fungerer ikke samfunnet.



RYFYLKE

Illfoto: norled.no



Tannkost

Va på jobb i Kristiansand på fredagskvelden, og sko vidare te Bergen dagen ittepå. Bodde på Hotell Norge, i Dronningensgård i Kristiansand.

Frokost te 11. Det e luksus, og deiligt. Hadde vekkaruret på 10. Barberte meg, tog ein kjappe dusj, og sko pussa tennene, før frokosten. Eg fant ikkje tannkosten. Eg hadde glømt tannkosten hemma. Har aldrig hendt før. Eg blei heilt forvirra, og tenkte ikkje på aent onna heila frokosten. Eg bor på hotell 100 netter i året, eg har levd av dette i 30 år, og eg har alltid med meg barbermaskin, deodorant, tannkrem – og tannkost. Det sama udstyret så eg bruke hemma, eg har aldrig forstått vitsen med å ha to sett.

Nå hadde eg glømt tannkosten. Ka sko eg nå gjør? Eg prøvde å ikkje pusta på, og snakka med någen, for eg va øvebeviste om at ånden min va ein blanding av rakfisk, roquefort og knallgass. Itte frokosten sprade eg rundt på Markens, og grubla. Sko te Bergen, og jobba om kvelden. Då måtte eg jo snakka med någen. Og eg kunne ikkje snakka med någen sånn så eg følte meg. Måtte pussa tennene, og få gode ånde. Heilt plutselig slo det meg. Svaret, løsningen, va jo så enkel, naturlige og innlysande at det mesten va nifst: Eg kjøbe meg ein nye tannkost!

Du tror det gjerne ikkje, men dette e heilt sant. Eg har jo aldrig før kjøpt tannkost eg. Korfor sko eg det? Der står jo alltid ein tannkost i glasset på badet, ein så mor eller Anne Mette har kjøpt. Så korfor sko eg kjøba tannkost sjøl?

Eg smilte og lo av meg sjøl. Nå sko eg kjøba tannkost, heilt aleina. I ein alder av øyeblikk 60 år sko eg kjøba tannkost for fysste gang. Akkorat så ein voksen mann. Eg va krye så ein hane då eg gjekk inn på Apotek 1. Fant ein flotte tannkost, så der va 30% avslag på (heldige med den), betalte 30 kroner kontant i kassen, sa ”Nye tannkost” te damå, og

sprada vidare på Markens, med kosten i brystlommen, sånn at någen gjerne sko få øya på han. Den flonkandes nye tannkosten min, lagde i Jordan.

Eg syns jo det va litt råflott, siden eg har ein gode tannkost hemma. Den e sikkert ikkje merr enn någen få år, og fjerne av børstene på han står ennå mesten oppøve. Tannkostar ska jo ikkje ver for myge, så den nye eg kjøpte va ”middels”. Det va ei høytidsstond på badet på hotellrommet, då eg sko innvia den nye kosten. Litt trist at eg va aleina, ville gjerne hatt någen tilskuare så eg kunne imponert. Men men, kan’kje få alt heller. Han va ikkje lette å få ud av eskå. Knallharde plastikk, så va sykt vanskelige å tygga håål på. Det va rett før eg måtte ødelegga tennene mine, for å få de reine.

Teslutt fant eg ud at eg sko riva av ein slags klaff på bagsida, og så lirka ud kosten. Egentlig et jysla smart system, hvis du bare e klar øve det.

Så va det å pussa tennene. Seint og forsiktig. Urpremière på den nye tannkosten. Heilt nydeligt, og jysla vellykka. Eg følte meg så et nytt menneske ittepå. Ein fra Flekkefjord, tror eg.

Så va det drosje te Kjevik flyplass, siden flybussen i Kristiansand ikkje går i helgene. Halvaen time te flyet sko gå, så eg gjekk rundt i terminalen og snakte med adle eg traff på. Sånn at de sko få nyda den gode ånden min.

Nå har eg to tannkostar. Den nye e best, men den gamle e koseligst. Så då e problemet: Korfor ein ska eg ha hemma, og korfor ein ska vera med på tur?


Det e ikkje lett dette her...

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



	MÅL	RETN.	AVIS	BIDL PARTI	DYR	RANDEL	FLAGG	KORT	ALYNE	SPILL	SKIVE	DOM	
													↓
			SPIDRE	HÅLKE									↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓
													↓

Riktig svar sendes innen 20.11.17 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinner nummer 2 2017: Siv Wulff, Tusna - Erling Todal, Tusna - Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:





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/kranfører, matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, fyrbøter, butikkmedarb, motormann, 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



FF

FS

E-post adresser

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

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

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

Navn	Dato	Medlemsnr.
Adresse		
Tlf:	Fax:	E-Post:
Slip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



FFFS har nå inngått en samarbeidsavtale med Dekkhandel AS

Avtalen omfatter ett meget stort utvalg av dekk, felger, batterier og olje til kraftig reduserte priser, til alle FFFS medlemmer og Dråpen lesere!



Opptil
48%
på dekk og
felger!

Opptil
48%
på olje og
batteri!

Stort utvalg av kjente merkevarer

HANKOOK
driving emotion

TOYO TIRES
driven to perform

NEXEN

NEXEN TIRE



MARSHAL

NORDEX
- great tires

Continental



MICHELIN

nokian TYRES

Ta kontakt og bruk
referanse: FFFS017
for partneravtale rabatt.

Priseksempeler 4 dekk:

195/65R15
Hankook Kinergy
K425

kr. **2.645,-**

225/40R18
Hankook Prime3
K125

kr. **5.562,-**

225/40R18
Nexen N`Fera SU1

kr. **5.150,-**



DEKKHANDEL AS

Klavusteinen 49 •

5146 Fyllingsdalen • Tlf. +47 53 69 60 70

E-post: post@dekkhandel.no • www.dekkhandel.no

Gratis frakt
ved kjøp av 4 dekk eller 4 felger
Levering i hele Norge og
normalt innen 24 timer!