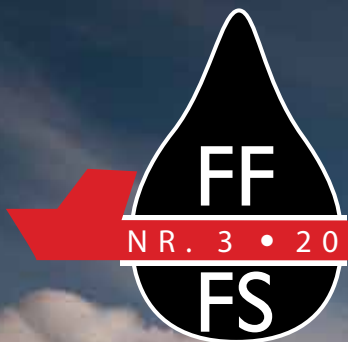




DRÅPEN

NR. 3 • 2013 • 12. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN
STAR

● KRONIKK AV
HARALD ENGELSTAD

● CRUISEINDUSTRIEN

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.





INNHold

Dråpen nummer 3 • september 2013



Nr. 3 september 2013 - 12. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Øyvind Hagen/statoil.no

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Vi får fra tid til annen spørsmål om lovligheten av forskjellige ting	side	5
Kronikk av pensjonsrådgiver Harald Engelstad	side	6-8
Den vidunderlige puten min	side	9
Maritime kulturlandskap - hva er det?	side	10-12
Nye lover innført til sjøs	side	13
Daglig leder i Maritimt Forum, Hege Solbakken skisserer opp fem områder som vil være spesielt utslagsgivende etter valget	side	14
Rettelse	side	15
Turnusarbeid og samværsordning med barn	side	16-17
For hver rose de delte ut under valgkampen, svekket de en norsk arbeidsplass	side	18
Gi fanden lillefingeren og han tar snart hele hånden	side	19
Å høste ære for andres arbeid	side	20-21
Mot tåper kjemper selv gudene forgjeves, men heldigvis ikke FFFS	side	22
Norge er en utmerket forkjemper for menneskerettigheter - utenlands	side	23
Hva er så fortreffelig med skipsregisteret i Togo?	side	24
Human Factor	side	25
Uten å vite bedre skrev vi at vi skulle hatt Jonas G. Støre som sjef	side	26-27
Atles kommentarer	side	28
I følge Haugesunds avis frykter NSF at Høyre vil fjerne norske arbeidsplasser, -har NSF monopol på det?	side	29
Etter mange års arbeid går politiet endelig inn med full tyngde	side	30
Status i arbeidet med etterforskningen av Scandinavian Star	side	31
"Massemorderens kone"	side	32-35
Mystisk fenomen fyller 50 år	side	36-38
Binders	side	39
Cruiseindustrien	side	40-43
Leserbrev	side	44-48
Hva har epler, tomater og ost til felles?	side	49
Hva er vitsen?	side	50
Kryssord	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære medlem

Sent torsdag 18. juli vil for alltid være en kveld vi vil minnes med glede. Da fikk vi beskjed fra Strasbourg om at vår klage mot Norge hadde blitt behandlet og fått sin dom, men vi fikk også beskjed om at utfallet av saken måtte vi ikke gå ut med offentlig før den 18. november. Da først kan vi utbasunere både dom og premisser, og det skal vi gjøre til gagns :). Vi har og fått opplyst at vår motpart i saken også har fått dommen bekjentgjort.

På den bakgrunn synes vi det er litt stakkarslig av domstolen og Staten ved Nærings og Handels departementet, at de ikke gir oss anledning til fritt og kunne bruke dommen. Den vil ha en avgjørende betydning for den saken vi skal ha, på vegne av et medlem, i Borgarting Lagmannsrett 16. og 17. oktober. Den er faktisk identisk med den saken vi sendte til Den Europeiske Sosialpakt, og som nå har fått sin avslutning. Som ankende part i denne saken hadde vi, og ikke minst representantene for motparten som skal prosedere på feile premisser, hatt nytte av og åpent kunne bruke både dom og premisser, all den tid de og vi vet hva Strasbourg har sagt.

- Dersom Flaggruten mellom Bergen og Stavanger legges ned vil Fjord Line kunne tilby daglige avganger på linjen med transport både for passasjerer og gods. Dette forutsetter at myndighetene endrer regelverket slik at fergetrafikk mellom Norge og Danmark kan kombineres med transport innenlands, uten at det krever offentlige subsidier.
Det sier administrerende direktør Ingvald Fardal i Fjord Line

Dette er som en begynnende pælemarkinvasjon, synes vi, skipet blir oppspist om ingen gjør noe. Skal vi som sjøfartsnasjon stillesittende se på at skuta råtner? Er det ikke snart på tide å tenke litt på norske sjøfolk også, er det bare utlendinger som skal kunne forlange, og få det de ønsker? Nå må norske myndigheter ta kabotasje lovene på alvor. Nå må de også høre på de som har sitt virke langs norskekysten, sjøfolkene som snart er historie, om ikke noe blir gjort. Nå må det innføres en eller annen form for beskyttelse for norske sjøfolk og deres arbeidsgivere. Fjordline **må ikke** få lov til å ta last fra Bergen til Stavanger.

I denne utgaven av Dråpen har Cherin Myrdal, sammen med sin kollega Erlend Øen i Deloitte advokatfirma velvilligst tilbudt seg å hjelpe oss i den juridiske jungelen vi alle er en del av, ved å svare på våre spørsmål. Om du har juridiske spørsmål angående noe du lurer på av ting som har hendt/hender i hverdagen, er det bare å sende inn spørsmål til FFFS, eller direkte til Cherin Myrdal.

Det er med stolthet vi kan fortelle at nå har Oslo politiet satt av 8 spesialister, hver på sitt felt, til å arbeide full tid med Scandinavian Star saken, frem til nyttår. Slik vi forstår det, hadde de ikke gjort dette uten at det var meningen å ta hele saken opp igjen. Kanskje er det ikke lenge til de skyldige kan tiltales for drapene på 159 uskyldige mennesker. Vi tar et nytt oppgjør med cruise industrien i dette nummeret, og vil i den anledning takke lesere av Dråpen for den informasjonen vi har fått, men vi ønsker allikevel mer informasjon om dette temaet, vi vet så altfor godt hvordan ansatte på cruise skip har det. Mye av den industrien er en skammens butikk.

Til slutt vil vi ønske alle en fantastisk flott høst.

Vi får fra tid til annen spørsmål om lovligheten av forskjellige ting

Denne gang er det spørsmål om lovligheten av skip til skip avløsning i åpent farvann. Er vi usikre, sender vi spørsmålet videre til Sjøfartsdirektoratet (SD). De er pålagt å vite. Under kan dere lese både spørsmålet- og svaret vi fikk fra SD.

Hei FFFS.

Det er planlagt ship-to-ship avløsning ved hjelp av "spesial"-gangvei. Jeg ser ingenting spesielt med den utenom at den er fleksibel i både horisontal plan og vertikal plan.

Er dette godkjent rundt om? Veldig væravhengig i hvert fall. Føler nesten det er bedre med FRC (Mob. båt). Her skal alle snarveier prøves for å spare penger, er dette lovlig?

Mvh Usikker.

Emne: Gangvei, skip til skip, gjeldende regelverk

Atkomstmiddel for iland- og ombordstigning er regulert av Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere, § 9. Tiltent bruk av gangvei, mellom to skip, gjør at en i utgangspunktet faller utenfor intensjonen i gjeldende regelverk. Det er imidlertid krav om ISO sertifisering av selve gangveien, jf. § 9(6). For øvrig vises til vedlegget til forskriften.

Det foreligger i dag ikke noe forbud som omfatter denne type operasjoner spesielt, men sikkerhetsmessige aspekter i enhver risikoutsatt arbeidssituasjon er regulert i forskrift, hvor rederiet og skipsfører har ansvar for arbeidstakernes liv og helse. I henhold til § 1 -3 (1) i Forskrift av 1. januar 2005 nr. 8 – om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip har rederiet og skipsføreren plikt til å ivareta arbeidstakernes sikkerhet og helse i **alle** forhold som har tilknytning til arbeid eller fritid om bord.

§ 2-2 i nevnte forskrift omhandler plikten til å foreta risikovurdering ved enhver arbeidssituasjon, denne risikovurderingen skal dokumenteres.

Sjøfartsdirektoratet mener det er tilrådelig at en i de interne risiko gjennomganger som skal foretas i forkant av denne type operasjoner, setter opp akseptkriterier for når aktiviteten er forsvarlig å gjennomføre. Slike akseptkriterier kan være definerte verdier for bølgehøyde, vind, sikt eller andre sikkerhetsmessige forhold som vil kunne ha innvirkning på operasjonen.

På denne måten vil skipsfører ha et dokumentert grunnlag å ta beslutninger ut fra, og skal slippe å komme opp i situasjoner der han blir presset til å foreta subjektive beslutninger som kan medføre økt risiko for liv og helse.

Sjøfartsdirektoratet vil også henvise til § 5-6 i ovennevnte forskrift vedrørende verneombudets oppgaver, hvor det i punkt 2 sies at verneombudet bør delta i risikoanalyser.

Med vennlig hilsen
Roar Haugan, Senioringeniør
www.sjofartsdir.no

Sjømannspensjon

INNLEDNING

Dagens sjømannspensjon skriver seg fra Lov om pensjonstrygd for sjømenn av 1948 med tilhørende forskrifter. Pensjonen administreres av Pensjonstrygden for sjømenn – PTS i Oslo. Det har vært mange endringer, og det vrirler av detaljer som vi ikke skal komme inn på her. I denne artikkelen vil jeg trekke fram de viktigste forhold for dem som nærmer seg alderen og som kan ha rett på sjømannspensjon.

HVEM HAR RETT PÅ SJØMANNSPENSJON

Det gjelder i hovedsak to forskjellige typer rettigheter. Den som har betalt avgift på norske skip i minst 150 farts måneder har krav på alderspensjon. Den som har litt under 150 måneder bør merke seg de spesielle unntak som gjelder. Man kan i visse tilfeller få medregnet tid i fiskerpensjon og for vernepliktstjeneste. Sjømannspensjonen varer kun til 67 år. Den som ikke har 150 men minst 36 farts måneder har ikke rett på pensjon men har krav på tilbakebetaling av avgift, og får en engangsutbetaling. Begge deler må kreves. Alders-pensjonen kan kreves med inntil tre år tilbake i tid, mens retten til å kreve tilbakebetaling av avgift opphører kalendermåneden etter at personen har fylt 67 år. Som vi skal se er det likevel mange feller her som virker slik at selv om du har nok fartstid får du ikke sjømannspensjon eller engangsutbetalingen fordi det er flere begrensninger som gjelder. I praksis er sjømannspensjon i dag bare en førtidspensjonsordning for de friske.

HVORDAN BEREGNES ALDERSPENSJONEN?

Det gjelder tre forskjellige pensjonssatser som regnes av grunnbeløpet – G. For overordnet er pensjonssatsen 0,91 % av G for hver opptjent farts måned. For underordnede er satsen 0,65 % av G, mens satsen er 0,76 % av G for underordnedes fartstid opptjent etter 30.april 1993. Full

opptjeningstid er 360 farts måneder (30 år). Har man mer enn 360 farts måneder velger PTS de gunstigste månedene. Det gjelder også et barnetillegg.

Med ny G = 85.245 blir pensjonssatsen for en overordnet 775,73. For en overordnet med 150 farts måneder blir regnestykket slik: $(775,73 \times 150) = 116.360$ kr pr år tilsvarende 9.697 kr pr måned brutto i sjømannspensjon. Ved full tid – 360 farts måneder - blir pensjonen 279.263 kr pr år tilsvarende 23.272 kr. For underordnede blir tilsvarende pensjon beregnet slik ved full opptjening. Full tid opptjent før 1.5.1993: $(554,10 \times 360) = 199.476$ kr pr år / 16.623 kr pr mnd. Full tid opptjent etter 30.4.93: $(647,87 \times 360) = 233.233$ kr pr år / 19.436 kr pr mnd.

HVORDAN BEREGNES ENGANGS-UTBETALINGEN?

Dersom personen har minst 36 farts måneder skal engangsutbetalingen tilsvare 2/3 av et års utbetaling etter de vanlige pensjonsreglene. Om en underordnet oppnådde 36 farts måneder før 1993 blir utbetalingen slik: $(554,10 \times 36) \times 2/3 = 13.298$ kr. Om denne personen oppnådde 100 farts måneder før 1993 blir engangsutbetalingen: $(554,10 \times 100) \times 2/3 = 36.940$ kr. Dersom denne personen oppnådde 145 farts måneder ble engangsutbetalingen 53.563 kr. Vi er ufine nok til å spørre om det var noen som fortalte denne sjømannen om at dersom han hadde jobbet 5 måneder til og oppnådd 150 farts måneder, ville han hatt rett på 83.115 kr pr år i 7 år. Det ville ha utgjort 581.805 kr.

DE MANGE BE- GRENSNINGENE

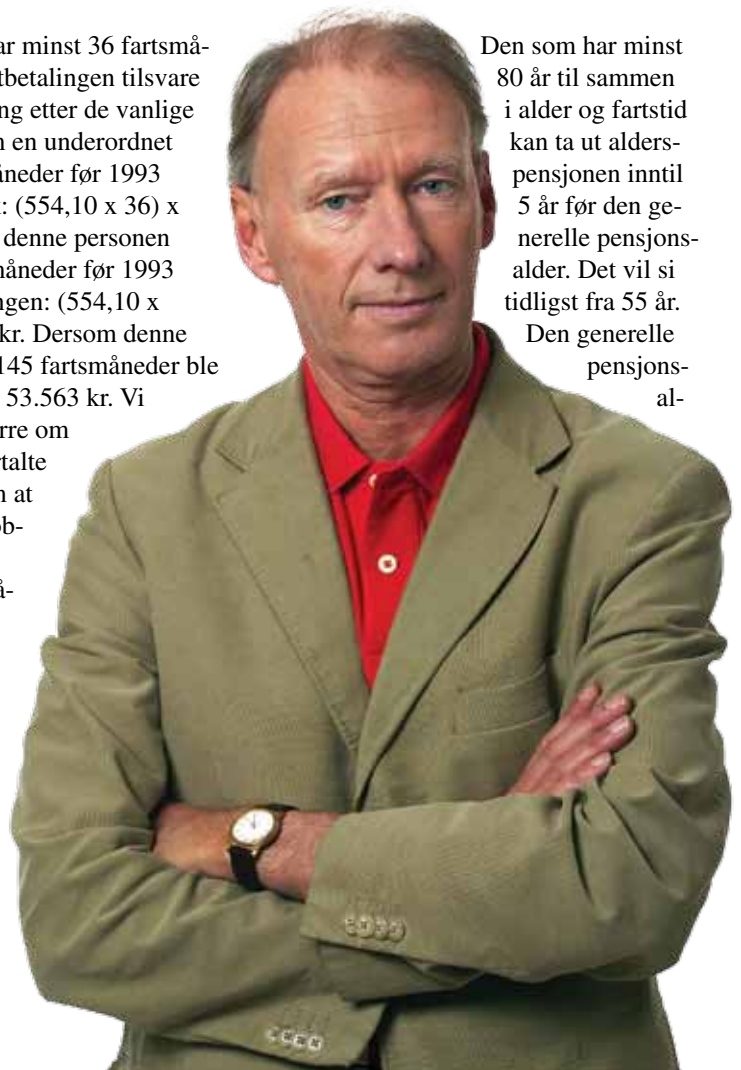
Sjømannspensjonen er et slags lotterispill. Har

du uflaks og blir syk før du har rett på sjømannspensjon, så har du ikke rett på pensjonen du har betalt for. Den mest uheldige sjømann har seilt i 30 år, og blir 100 % ufør rett før han mønstrer av. Han får uførepensjon fra folketrygden men ikke en krone i pensjon fra Pensjonstrygden for sjømenn. Han har heller ikke rett på å kreve sjømannspensjon om han går på arbeidsavklaringspenger AAP.

NÅR KAN PENSJONEN KREVES OG UTBETALES?

Både alderspensjon og engangsutbetaling kreves på egne skjemaer eller på nett via Pensjonstrygden for sjømann – PTS. De har egen hjemmeside – se www.pts.no På grunn av de mange endringer er det i dag minst tre forskjellige regler som gjelder mht. hvor tidlig man kan søke å ta ut sjømannspensjon og engangsutbetaling.

Den som har minst 80 år til sammen i alder og fartstid kan ta ut alderspensjonen inntil 5 år før den generelle pensjonsalder. Det vil si tidligst fra 55 år. Den generelle pensjonsal-



deren er 60 år. Men man må ha sluttet i tjenesten for å ha rett på pensjon. Fra 62 år kan man imidlertid både ha pensjon og lønn fra sjøtjeneste. Når man krever tilbakebetaling av avgift er pensjonsalderen 60 år om man begynte på sjøen før 1. januar 1969. Begynte man etter denne dato sier loven (§4-2) «For arbeidstaker som begynte i pensjongivende tjeneste etter 31. desember 1968, heves pensjonsalderen med en måned for hver to måneder som vedkommende mangler på 120 pensjongivende farts måneder etter fylte 40 år». Dette er en begrensning som virker slik at det er stadig flere som ikke kan ta ut det de har til gode før de er 65 år.

HVA MED ANDRE INNTEKTER VED SIDEN AV?

Her gjelder i hovedsak to forskjellige sett regler. Om du er i arbeid og tjener normalt eller veldig mye, så er det helt greit om du først har fått ut din sjømannspensjon. Det er ingen inntektsprøving på

selve sjømannspensjonen, eller engangsutbetalingen. Er du i dag i Nordsjøen og tjener en million kroner, så har du rett på din sjømannspensjon på toppen av din arbeidsinntekt – uten at det kan trekkes en krone i sjømannspensjonen.

Men går du i land og vil leve av sjømannspensjonen – om du nå skulle ha råd til det, så gjelder det et pensjonstillegg som er inntektsprøvet. Det gjelder forskjellige satser. De som var født mellom 1934 og 1942 fikk sjømannspensjonen påplussset med 23 %. Tillegget trappes gradvis ned slik at de siste kullene som får tillegget – født mellom 1960 og 1964 får bare 5 % i tillegg. For å oppnå tillegget må summen av årlig arbeidsinntekter (pensjongivende inntekt etter folketrygdloven) ikke overstige 2 G (i dag 170.490 kr).

Her ligger enda en pensjonsfelle skjult i systemet. Tenk deg en kar som er født mellom 1946 og 1948 og som har krav

på 17 % i tillegg. Hans fulle pensjon som overordnet er 233.233 og tillegget er dermed ca. 40.000 kr. Han følger ikke godt nok med og tjener en tusenlapp over 170.000 kr og tillegget ryker.

HVA MED ANDRE PENSJONER

Her skal pensjonerte sjøfolk holda tunga rett i munnen. Etter de mange nye omkalfatringer i vårt pensjonssystem ligger det flere pensjonsfeller på lur. Noen er nye og noen har vært der hele tiden. Vi vil ta for oss de viktigste andre pensjonsordningen sjøfolk kan ha.

SJØMANNSPENSJON OG ALDERSPENSJON FRA FOLKETRYGDEN

Ingen har sjømannspensjon etter 67 år – den alder da alle har rett på alderspensjon fra folketrygden. Nå kan mange ta ut alderspensjon før 67 år, mot at de godtar en kraftig reduksjon i den årlige alderspensjonen, livsvarig. Men man beholder sjømannspensjonen i slike tilfeller som før til 67 år. Folketrygdpensjonen



Illfoto: Kystverket

BOA HEIMDAL

regnes heller ikke som arbeidsinntekten for de som søker tillegget.

SJØMANNSPENSJON OG UFOREPENSJON/AAA FRA FOLKETRYGDEN

Den som har alderen til å kreve sjømannspensjon, men som alt er blitt ufør eller går på AAA har ikke rett på sjømannspensjon. Men har du fått ut din sjømannspensjon og deretter blitt ufør så ryker sjømannspensjonen automatisk. Mange «har hørt» at «det lønner seg med uførepensjon» Dette er etter mitt skjønn ikke sant. Men om en sjømann slutter med sjømannspensjon og får 200.000-250.000 i sjømannspensjon, og blir ufør, så stanser sjømannspensjonen, og han kan få rett på en uførepensjon som både kan vare på 250.000 og opp til 300.000 kr. Hans nye pensjonsinntekt vil med andre ord øke med opp til 50.000 kr, men dette er dyrekjøpte penger. Han får ikke igjen en krone av sine innbetalinger og han sparer PTS for ca. 1,5 millioner kroner.

SJØMANNSPENSJON OG AFP FRA OFFENTLIG SEKTOR

Her gjelder to sett regler – før og etter 65 år. Man kan ikke ha en folketrygdberegnet AFP fra offentlig sektor samtidig med sjømannspensjon. Det har med Samordningsloven å gjøre. Det vil si at en som har sjømannspensjon og som vil slutte i offentlig sektor mellom 62 og 65 år med AFP, bør tenke seg godt om. Da mister

han sjømannspensjonen i alle tilfeller. I perioden 65 til 67 år gjelder helt andre regler. Kort fortalt vil noen «få tilbake» sjømannspensjonen fra 65 år etter visse regler. Det gjelder imidlertid en begrensingsregel, som sier at summen av de to pensjonene ikke kan overstige 66 % av pensjonsgrunnlaget (som regel siste stillings lønn)

SJØMANNSPENSJON OG NY AFP I PRIVAT SEKTOR

Her gjelder også to sett regler, men her går skillet mellom gammel og ny AFP. De som fortsatt har gammel AFP fra privat sektor har ikke rett til sjømannspensjon. Men det er fullt mulig å ha ny AFP fra privat sektor samtidig med sjømannspensjon. Her skal man imidlertid være obs. på en lur regel som egentlig er en pensjonsfelle.

I regelverket for ny AFP for privat sektor er det et vilkår for å ha rett på ny AFP på uttakstidspunktet, at man ikke har en løpende pensjon fra tidligere arbeidsgiver som overstiger 1,5 G. Det er i dag ca. 128.000 kr. Det vil si at en som har en sjømannspensjon under dette beløp før han tar ut AFP kan også få AFP (som kan være en million pensjonskroner i et forventet pensjonistliv). En som har sjømannspensjon over 1,5 G bør vente med sjømannspensjonen til han har tatt ut AFP. Deretter kan han ta ut sjømannspensjonen – og har begge deler. Dette burde PTS ha informert litt mere om.

SJØMANNSPENSJON OG PRIVATE PENSJONER

Du kan ha ubegrenset med private pensjoner – både tjenstepensjoner og egenbetalte pensjoner i bøtter og spann ved siden av en sjømannspensjon. PTS kan ikke trekke en krone i din sjømannspensjon, uansett størrelsen på disse private pensjonene. De regnes heller ikke med som arbeidsinntekt om du søker pensjonstillegget. Det er for øvrig min erfaring at offiserer har ofte tjenstepensjoner eller fripoliser fra rederiet. Disse kommer i tillegg til sjømannspensjon etter regler som er forskjellige fra rederi til rederi. De er ofte tidsbegrensede og gjelder bare fra 60 til 67 år.

MER INFORMASJON

Du finner mye viktig informasjon på hjemmesidene til Pensjonstrygden for sjømenn. www.pts.no Vi kan avslutningsvis nevne at et utvalg er nedsatt for å vurdere sjømannspensjonens framtid. Det er undertegnede oppfatning at det bør etableres en nettoordning, der alle som har tjent til sjøs bør ha rett på en pensjon etter innbetalte farts måneder. Det har i flere tiår vær foretatt en til dels simpel samordning med andre ordninger – verst for uføre, som utenforstående bare kan undre seg over. At disse reglene har vært akseptert av sjømennenes organisasjoner så lenge har jeg aldri forstått. Ingen pensjonsregler er naturgitte. Alt kan endres og forhandles om.

Illfoto: Helge Oksnes



Illfoto: Helge Oksnes

Den vidunderlige puten min

Jeg drev og skiftet på sengen her forrige dagen.

Kvinnen var på foreldremøte på skolen, og når den slags dukker opp, er jeg påfallende ivrig i husarbeidet. Det går en alarm med en gang det kommer innkallinger på mail, enten det er barnehagen, årsmøte i sameiet eller nå som sneipene er skolemodne; skoleinnkalling.

Anyway, jeg stod der med puten min i hånden, og der og da slo det meg hvor glad jeg er i denne puten. Riktignok er den ikke like hvit som den var i sine glansdager, men det er meg revnende likegyldig. Denne gamle puten min er av typen dun. Den sorten som er å foretrekke i en putekrig. Et godt klask av den og migrenen er et faktum. En eller

annen type fjær stikker ut her og der, det er godt mulig fjærene har tilhørt en hardbarket gås, men du verden for en pute. I denne pakker jeg meg en liten grop som jeg parkerer hodet mitt i når det er dags for søvn.

Gropen har flere funksjoner. For det første støtter den tankeboksen min perfekt, den gir meg en indre ro som får meg i vater, men minst like viktig er disse "toppene" som dannes på hver side av hodet mitt. Ettersom jeg ligger nede i gropen med hodet, oppnår jeg en slags versjon av Arkimedes lov. Det overskytende dunet presses opp og former et spir på hver side. Når så kvinnen kommer ålende med kroppen sin for å gribbe varme, møter hun et av spirene. På den måten unngår jeg å få varm pust i trynet når jeg ligger på brekket til å sovne.

Jeg hater varm utpust rett på min innpust.

Fruen har en sånn moderne pute som liksom skal regulere temperaturen i hodet hennes. Altså skal puten bli sval når hun er varm og lun når hun er kald. Jeg testet den en gang. Følte ingen ting annet enn skam over at jeg var utro mot min egen pute. Ja, så glad er jeg i den puten at jeg egenhendig har foretatt et kirurgisk inngrep i den og lappet en flenge i sømmen. Jeg måtte dra til med en seks-syv sting for å få den på rett kjøll igjen og stoppet dermed dunets flukt. Jeg legger en viss stolthet i det at jeg attpåtil brukte en sort tråd på en hvit pute.

Det ligger mye kjærlighet i puten min.

Helge Oksnes

Åbord på Valdrøy i Giske kommune. Denne åborden, restaurert at det lokale historielaget, ble i følge tradisjonen benyttet til fortøying av spanske skuter i klippfiskfart på siste halvdel av 1800-tallet. Ballast ble påvist i sjøen utenfor.



Varpesteiner og –bolt ved Hardbakke, Solund kommune. Varpesteiner ved det sørlige innløpet til Hardbakke. Her har en rodd i land tau, deretter halt inn ved spill eller håndmakt, og således fått seilfartøyet i bevegelse inn i sundet. En 1800-talls varpebolt viser at tradisjonen fortsatte da.

MARITIME KULTURLANDSKAP

- HVA ER DET?

Av Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum

Så lenge folk har bodd ved vann og sjø, har de satt spor etter seg i landskapet. Det kan være sjønære boplasser, naust, støer, fortøyningsinnretninger og mye mer. Dersom vi utvider landskapsbegrepet til også å omfatte havet og vannets bunn, vil vi oppdage enda flere elementer av det vi kan kalle det samlede maritime kulturlandskap. Forliste fartøyer, ballast og kastede og mistede gjenstander inngår.

Det er altså et landskap som viser blant annet det vi kaller kystkultur, men også vitner om det vi kan kalle taus kunnskap, kunnskap en får overlevert og ofte er knyttet til handlinger og lang praksis. Eksempel på taus og handlingsbåret kunnskap kan være båtbygging, kunnskap om fiskeméd, seilingsleder og kurser i leia. Det maritime kulturlandskapet vitner altså om menneskenes bruk av havet.



Boplasspor fra Dimnasundet, Ulstein kommune. Registrerte avslag og redskaper på bildet

Luftfoto med kartfestede prøvestikk. De røde er funntomme, mens de grønne markerer funn av redskaper og avslag av stein. Topografien viser at bassenget til venstre tidligere har vært et ferskvann.



Steinbrudd på Hespriholmen.

Dykkerne står ved hver sin ende av et steinbrudd fra steinalder. Den rette linjen markerer sannsynligvis samtidig vannstand. Avfallet fra steinhoggingen ble dumpet utfor.

Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

Det maritime kulturlandskapet i Norge er gammelt. Utenfor Hespriholmen ved Espevær på Bømlo kan vi den dag i dag se spor av uttak av steinøkser. Uttaket, som er mellom 4 – 6000 år gammelt, viser at folk i tidligere tider har tatt seg ut til øyene for å skaffe råstoff til det arkeologene tolker som praktøkser.

Enkelte steder på Sør- og Vestlandet har en tidligere hatt strandlinje under dagens havnivå. Det skyldes at kystlandskapet har vært påvirket ulikt, noen steder har det hevet seg etter siste istids belastning, mens det andre steder er bøydd nedover ved blant annet sammenstøt av jordplater. Resultatet er at en i dag kan finne boplasspor under vann.

Mange har hatt interesser som gjorde det naturlig å skaffe seg god oversikt over det maritime kulturlandskapet. Et eksempel er nederlendere og skotter, som på grunn av tømmerbehov var interesserte i å kartlegge og få tilgang til kysten vår. Nederlenderne kartla landfallsmerker, gode havner og avmerket og beskrev seilbare farvann. På 1600-tallet laget de trykte lesekartbøker, bøker med



Flere meter høy ballstrøys ved et ladberg eller lasteberg. Det innskutte bildet viser funn ved røysen, typisk nederlandsk keramikk med barokkmotiv, sannsynligvis fra perioden 1650 – 1750. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

kart og forklaringer for en sikrest mulig seilas. Kartene deres er gamle dokument, ofte med forvanskede navn på norske kystlandskap. Har vi så synlige landskapsspor etter hollenderne?

Svaret er ja.

I de senere år har maritimarkelogene avdekket en rekke ballastsamlinger med spor av kontakt med nederlandene.

Vi nevnte maritime kulturelementer i strandsonen. Det står mange av dem på kysten som vi ikke tenker på eller registrerer i det daglige, enten vi ferdes i rute

eller som tilfeldig gjest. Et eksempel er fortøyningsgodset, enten naturlig eller menneskeskapt.

I denne spalten har våre museumskolleger tidligere vist eksempel på fortøyningsringer, med tradisjon i allfall fra 1500-tallet. En enda eldre tradisjon representerer åbordene, fortøyningspåler hvor det båret og stablet stein inntil. Slike har en flere svært gamle eksempler på. De ble brukt hvor det ikke var trær eller steiner som var lagelig plassert.

Fortøyning og varping kunne altså gjøres ved hjelp av steiner. Vi finner fortsatt

enkelte eksempler på stein som har hatt slik funksjon.

Det maritime kulturlandskapet slutter ikke å overraske. Det inneholder imidlertid ulike elementer landet over. Mens for eksempel de store og ofte prangende handels- og gjestgiveriene nordpå er typiske for denne landsdelen, vil det være andre kulturelementer i kystlandskapet i andre landsdeler. Eksempelene her kommer naturlig nok fra Vestlandet.

Kanskje leserne ferdes med mer oppmerksomhet langs kysten heretter?

Nye lover innført til sjøs

I forbindelse med at det 20. august ble innført nye retningslinjer for norsk og internasjonal skipsfart, legger vi med et relevant spørsmål vi stilte en av våre advokater angående MLC. Som man kan se av svaret har MLC allerede vært innbakt norsk lov i fire år allerede.

HEI

Først en kommentar til Maritime Labour Convention 2006 (MLC). Denne trådte i kraft i august, etter at det nødvendige antall nasjoner nå har akseptert den. MLC ble vedtatt 23.2.2006, og reviderer og innarbeider 68 tidligere ILO konvensjoner. Disse konvensjonene er i norsk

rett gjennomført i medhold av en rekke bestemmelser i sjømannsloven, skips-sikkerhetsloven, folketrygdloven og arbeidsmarkedsloven.

Hensikten med MLC har vært å lage en mer oversiktlig og brukervennlig konvensjon som styrker rettighetene til sjøfolk. Konvensjonen er altså godt kjent og ikke «ny» - men den trer i kraft først nå. Den styrker sjøfolks rettigheter. Ikraft-tredelsen gir en reform «world wide» av sjøfolks arbeidsmiljø og rettigheter.

Konvensjonen er allerede gjennomført i norsk rett, i og med at Norge ratifiserte konvensjonen allerede i 2009.

Så – ditt spørsmål: Forholdet mellom arbeidsavtalen til ***** (et rederi) og Nordic NIS Agreement.

For det første er det altså slik at MLC allerede er innført for norske forhold, slik

at denne i seg selv ikke gjør nye arbeidsavtaler nødvendig her.

Arbeidsavtalen sier at oppsigelsestiden er minst 7 dager. NIS overenskomsten er i tråd med norsk lov og sier 1-3 måneder eller mer. Når arbeidsavtalen i punkt 9 sier at NIS overenskomsten gjelder i tillegg («additional terms»), er det disse oppsigelsesfristene som gjelder, så lenge de er over 7 dager. Kortere frist er dessuten ikke i tråd med norsk lov.

Arbeidsavtalen fra rederiet har en mangel i forhold til kravene i NIS overenskomsten. I overenskomstens punkt 14 sies det at «ansettelsesavtale som inngås i medhold av denne avtale skal ha bestemmelse om at den er underlagt norsk rett og norske domstoler». Avtalen fra rederiet sier ikke dette – og det bør rettes opp.

Mvh/ Per Magnus Falnes



Illfoto: Helge Oksnes

TEDNO



Valget er gjennomført, og mange er spent på hva vi vil se av endringer i blant annet næringspolitikken. De borgerlige har fått et klart mandat, men har et noe ulikt syn på sentrale deler av rammene for maritim politikk. Daglig leder i Maritimt Forum, Hege Solbakken, skisserer opp fem områder som vil være spesielt utslagsgivende.

Hege Solbakken i Maritimt Forum. Foto: Maritimt Forum

Valgets vinnere, de fire borgerlige partiene, har hver for seg sagt mye klokt om maritim politikk i valgkampen. Nå skal de sette seg sammen å bli enige om en felles politisk plattform de neste fire årene. Maritim næring er derfor spent på hvordan den maritime politikken innrettes. Vil for eksempel et Frp som har styrket seg gjennom valgkampen få til samling rundt sin maritime politikk der de borgerlige spriker?

For landets nest største næring er det avgjørende å ha en langsiktig og forutsigbar politikk med konkurranse-dyktige rammebetingelser. Det er altså først og fremst fem områder som Hege Solbakken i Maritimt Forum retter søkelyset mot:

EN ANSVARLIG ØKONOMISK POLITIKK:

Det er avgjørende for den eksportrettede maritime næringen at det føres en økonomisk politikk som ikke styrker en allerede sterk krone. Det er ulikt syn på pengebruk og handlingsregel mellom de fire valgvingene.

NETTOLØNNSORDNINGEN:

De fire borgerlige partiene spriker i synet på en verdiskapingsordning som er bærebjelken for maritim verdiskaping både på sjø og land. Frp vil ha full nettolønn som våre konkurrenter. Høyre og KrF vil ha "en konkurransedyktig nettolønnsordning for norske sjøfolk", men har noe ulike modeller. Venstre sier ikke noe i sitt program, men har i Stortinget argumentert for å redusere nettolønnsordningen.

Sittende Regjering vil trolig i Statsbudsjettet legge frem forslag om en lovfesting av ordningen og en heving av det økonomiske taket i ordningen. Det er viktig at den nye regjeringen viderefører dette.

NÆRSKIPSFART:

De borgerlige partiene har lovet at de vil frakte mer godstransport sjøveien. Avgiftsreduksjon, vrakpantordning, bedre finansierungsordninger, billigere lostjeneste, Stad skipstunnel og bedre farleder og havner er tiltak som flere borgerlige partier har gått inn for i valgkampen.

MARITIM UTDANNING:

I opposisjon har de borgerlige etterlyst en Stortingsmelding for en styrket maritim utdanning, men blitt nedstemt av de rød-grønne. Nå vil de kunne iverksette dette.

Kvalitet og finansiering er to avgjørende stikkord.

FORSKNING OG INNOVASJON:

Den rød-grønne regjeringen har fått mye kritikk fra opposisjonen for manglende bevilgninger til forskning og innovasjon. I partiprogrammene til de borgerlige partiene står det mye fornuftig om forskning og innovasjon som virkemiddel for å utvikle morgendagens konkurransekraft.

Nå bør de bli enige om et løft for maritim forskning gjennom Maroff-programmene, ikke minst for næringsrettet forskning, nye miljøvennlige løsninger og operasjoner på i arktiske strøk.

*Hege Solbakken
Maritimt Forum bergensregionen.*

Rettelse

Som man kan se av mailen vi mottok (under) har vi observante lesere. De retter selv spesialistene på Bergen Sjøfartsmuseum. Dette viser også en annen ting, at Dråpen blir lest av andre, og ikke bare medlemmer, det setter vi stor pris på.

DRÅPEN. nr. 3, 2012, side 33.

Hei Bård Gram Økland:

På indikerte side står det "Liberty-tankeren".

Bildet tyder på at det var en T2 tanker,

ihht. Wikipedia var det en T" tanker med Eliot maskineri.

Dere burde kontrollere kildene deres.

Best regards,

Charlie Kerenski.

HEI

Den observante leseren, Charlie Kerenski, har rett i at bildet ikke viser et Liberty skip. Det er mer rett å si at T2 – tankskipene tilhører samlebetegnelsen amerikanske standardskip. Denne samlebetegnelsen inkluderer også Liberty skip. Når det gjelder T2 tankskipenes maskineri var de utstyrt med dampturbin/elektrisk motor. T2 tankskipene ble bygget i et antall av 536. Av disse kom 8 under Norsk flagg i løpet av den andre verdenskrig, og flere ble innkjøpt senere.

Med vennlig hilsen

Bård Gram Økland

Undervisningsleder
ved Bergen Sjøfartsmuseum



LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER
DU OSS



Turnusarbeid og samværsordning med barn



Hvordan kan samværsordningen tilpasses arbeidstaker med turnusarbeid?

Et samlivsbrudd i forhold med barn gir utfordringer til å finne løsninger som sikrer god kontakt mellom barn og foreldre. Det bærende hensynet er hva som er «barnets beste».

Ved samlivsbrudd kan foreldrene avtale at barnets skal bo fast hos enten den ene eller begge foreldre. Dersom begge foreldre har arbeid med «normal» arbeidstid, vil løsningen ofte bli en tradisjonell 60/40 fordeling, eller den litt mer moderne 50/50 fordelingen. Dersom én eller begge foreldre arbeider turnus vil en slik løsning imidlertid by på utfordringer, men samtidig muligheter for gode løsninger dersom det planlegges godt.

En mye brukt løsning er at foreldrene avtaler at den ene skal ha «vanlig samværsrett» med barnet og at barnet skal bo fast hos den andre forelder. «Vanlig samværsrett» gir i følge barneloven samværsforelder rett til å være sammen med barnet én ettermiddag i uken med overnatting, annenhver helg, til sammen tre uker i sommerferien, og annenhver høst-, jule-, vinter- og påskeferie. Også en slik løsning vil vanskelig kunne gjennomføres dersom én eller begge foreldre arbeider turnus.

Barneloven legger imidlertid opp til at foreldrene selv kan skreddersy egne avtaler som er tilpasset barnet og foreldrenes livssituasjon. Det avgjørende er om foreldrene er villige til å forhandle frem en god avtale, og at avtalen er tilstrekkelig dekkende.

Det er ikke uvanlig at foreldrene ikke klarer å bli enige om samvær og fast bosted. Saken må i slike tilfeller behandles i rettssystemet med forutgående meklings. En slik prosess er ofte svært belastende for de involverte parter. Vi kommer ikke til å gå nærmere inn på behandling i rettssystemet her, men dersom noen har spørsmål knyttet til behandling i rettssystemet kan vi kontaktes

I det følgende vil vi gi noen tips for å få til en god samværsordning.

Ha kontroll på de ulike begrepene og hva de innebærer

Mange forveksler begrepene foreldreansvar og daglig omsorg. Det er imidlertid store realitetsforskjeller mellom disse. I faktaboksen på neste side har vi listet opp de viktigste begrepene som benyttes i barneloven, og hva de innebærer for deg og barnet ditt.

Vurder hvilken løsning som er barnets beste

Forsøk å lytte til hva den andre parten ønsker, og kommuniser hva du selv ønsker og trenger. Uansett hva dere kommer frem til, er det viktigste at dere hensyntar hvilken løsning som faktisk er best for barnet. En løsning kan kanskje virke gunstig for foreldrene, men det er viktig å huske på at det som oftest er barnet som må flytte frem og tilbake og forholde seg til to ulike hjem. Eksempelvis kan man fort tenke at en 50/50 fordeling hvor barnet tilbringer like mye tid hos hver forelder er mest rettferdig. Spørsmålet er hvem denne løsningen er mest rettferdig for. Husk at barn trenger trygge og gode oppvekstvilkår, og mye flytting frem og tilbake kan gjøre barnet urolig.

Skill mellom de ulike konfliktene

Et samlivsbrudd kan bringe en rekke problemstillinger på banen. Eksempler kan være fordeling av innbo, hvem som skal få hytten, bilen, osv. Det er viktig å forsøke å skille de ulike konfliktene fra hverandre, slik at man ikke drar barnet inn i konflikter som det ikke skal ta del i. Barnet skal heller ikke brukes for å få gjennomslag i saker som begunstiger dere selv.

Lag en dekkende avtale

Dersom dere bestemmer dere for å lage en avtale om fast bosted og samvær finnes det en rekke eksempler og maler på internett. Disse avtalene tar imidlertid kun opp åpenbare problemstillinger, som eksempelvis fordeling knyttet til ferie og høytid, overleveringsdag etc.

Problemstillingene som oftest dukker opp er de man enten trodde at man var enige om, eller de man ikke har tenkt ville bli et problem.

Eksempelvis kan man avtale overlevering hver søndag. Når på døgnet? Hvem leverer? Hva skal barnet ha med seg av klær og leker? Hvor mange skift, og yttertøy? Hvordan melder dere fra dersom dere ikke rekker en avtale, og hvor lenge i forkant må dere melde fra? Hva om du skifter turnus, eller ikke kommer deg hjem fra arbeid? Dette er eksempler på problemstillinger som oppstår i praksis, men som man kanskje ikke tenker over idet man signerer en samværsavtale.

Her er det turnusarbeid ofte kan gi rom for individuelle avtaler med mye samvær i friperioder etc. Da er det viktig at partene har oversikt over hverandres skiftordning, og får beskjed dersom det skjer endringer.

Vær realistisk

I forbindelse med det ovenfor nevnte er det også viktig å tenke realistisk. Ofte kan det være fristende å signere kun for å blidgjøre den andre, eller for bli ferdig med saken. Det er viktig å tenke igjennom hvorvidt avtalen faktisk er gjennomførbar eller ikke. Videre om dere eventuelt bør gi hverandre rom noen steder slik at avtalen blir enklere å gjennomføre. Husk at avtalen skal virke lenge og gi en stabil ramme for barnets kontakt med begge foreldre.

Få hjelp

I mange tilfeller kan de være hensiktsmessig å få advokatbistand, slik at dere kan få utarbeidet en avtale som er skreddersydd for deres behov. Noen velger å benytte én felles advokat, mens andre benytter hver sin. Hvilken løsning som er best beror på samarbeidsklimaet mellom dere. Erfaringsmessig ser vi at god kommunikasjon er viktig både før avtalen er på plass, under forhandlingene og i de etterfølgende årene når samarbeidet skal fungere i praksis.

Ikke signer før du er sikker

Dersom det fremdeles er spørsmål som henger i luften, eller du er usikker på om løsningen er barnets beste, kan det være lurt å vente med å signere. Rådfør deg med

advokat eller en annen sakkyndig, slik at du ikke går i noen unødvendige feller.

Husk at det kan gjøres forbehold i en avtale, og det kan (og bør) være mulighet for å gjøre nødvendige forandringer dersom ordningen ikke fungerer, eller dersom skiftordninger eller andre omstendigheter endrer seg.

Gjør avtalen tvangskraftig

En avtale om samvær og fast bosted vil i utgangspunktet ikke kunne håndheves ved tvang slik en dom kan. Avtalen kan imidlertid gis tvangskraft dersom den sendes inn til Fylkesmannen for stadfesting. Slik stadfesting forutsetter at partene har gått i mekling, og kan legge frem gyldig meklingsattest.

Uansett hvilken løsning dere kommer frem til er det viktig å være klar over at barnet ditt har lovbestemt rett på samvær med den forelderen som barnet ikke bor fast hos. Det følger av barneloven at foreldrene har et gjensidig ansvar for å sørge for at denne samværsretten blir oppfylt. I dette bør det også ligge en plikt for omsorgsforelderen til å hensynta ditt turnusarbeid. Etter vår vurdering har den forelderen som barnet bor fast hos dermed en plikt til å legge til rette for samvær, i den grad dette kan gjøres uten at det går på bekostning av barnets beste.

Hva innebærer de ulike begrepene?

Foreldreansvar:

Foreldrene har som oftest felles foreldreansvar, uavhengig av hvor barnet bor fast/ hvem som har daglig omsorg. Foreldreansvaret innebærer bl.a. en rett og en plikt til å ta ansvar for barnets oppdragelse, være med å avgjøre forhold av personlig art for barnet, samt å få informasjon om barnet.

Daglig omsorg/fast bosted:

Den som barnet bor fast hos, har den daglige omsorgen for barnet. Denne forelderen kan ta større avgjørelser for barnet, som bl.a. barnehage og hvor i landet barnet skal bo.

Delt daglig omsorg/fast bosted:

I flere tilfeller en tidligere avtales det delt bosted for barnet. Det vil si at barnet bor like mye hos hver forelder. Foreldrene har i slike tilfeller lik rett til å ta avgjørelser som nevnt over.

Samvær:

Både barnet og den forelderen som barnet ikke bort fast hos har rett på samvær. Omfanget av samværsretten kan avtales. Det skal mye til før den forelderen som ikke har daglig omsorg heller ikke får samværsrett.



Artikkelforfatter Cherin Myrdal

Deloitte Advokatfirma AS er et av Norges største forretningsjuridiske advokatfirmaer med 200 medarbeidere fordelt på 8 kontorer i norske byer. Deloitte Advokatfirma AS er tilknyttet et av verdens største nettverk av advokatfirmaer.

Advokat/partner Erlend Øen og adv.fullm. Cherin Myrdal deler erfaringer med leserne i Dråpen. Send gjerne inn dine spørsmål til oss – kanskje kan dette danne utgangspunktet for neste artikkel!

Vi kan kontaktes per e-post: cmurdal@deloitte.no eller eoan@deloitte.no.

Deloitte Advokatfirma AS
Pb 6013 Postterminalen, 5892 Bergen
Tlf: 55 21 81 00

Deloitte.

Deloitte Advokatfirma

For hver rose de delte ut under valgkampen **svekket de en norsk arbeidsplass**

Dette har egentlig ingenting med AP å gjøre, men om politikere generelt. De står på Stortingets talerstol og sier ting de ikke mener, bare fordi det lyder fint i egne ører. Kanskje tror de at det lyder like fint i andres ører også.

Det hadde det gjort, om vi hadde kunnet stole på det de sa, men det har de fleste av oss sluttet med for lenge siden. Problemet er at politikerne sier er en ting, men gjør er noe ganske annet. Nå har vi sett hva Jonas Gahr Støre gjør/gjorde for å tjene penger (ref. Clipper Harald). Vi vet også hvordan Ap gjorde for det for å skaffe seg goodwill og stemmer før valget - med afrikanske roser. Høyres Ø. Halleraker blandet også roller i forbindelse med bompenger og veiutbygging.

Høyre sier at de vil støtte norsk skipsfart, og de prøver å kapre velgere med å si

at de vil støtte norske arbeidsplasser til sjøs. Samtidig vil de slippe NIS-registrerte skip løs på kysten. Hadde Høyre vært ærlige, hadde de sagt at de ikke har peiling på skipsfartspolitikken. Hadde de lest NIS-lovene hadde de også visst at først må de endre loven, selv ikke Høyre står over den. Om de hadde fått det til, og tillatt NIS-registrerte skip langs kysten hadde de fjernet den siste norske sjømann i løpet av kort tid – jammen snakk om støtte til sjøfolk!

Høyre er også enige med dem som vil fjerne millioner av tonn med gods fra norske veier, med det som resultat at de også kommer til å fjerne ikke bare norske sjøfolk, men også norske trailersjåfører. De vet det selvfølgelig ikke selv, men det er fordi de ikke kjenner norsk skipsfart og dens lovgivning. Det Erna & Co ikke tenker på er at NIS-skip er bemannet med billig utenlands arbeidskraft, som er lønnet på sitt hjemlands tariff, derfor vil disse skipene være med på å fjerne både sjøfolk og sjåfører. Med andre ord vil dette, om det blir virkelighet, bli statlig sosial dumping.

Når man hører politikere og enkelte fagforbund snakke om sosial dumping, må man spisse ører og spør hva de mener - er de for eller i mot? Vi tror begge deler.

De er i mot når noen hører dem snakke om det, og for når de tror at den sosiale dumping foregår i det skjulte. I NIS-loven står det nemlig at det er forbudt å trafikkere norskekysten med NIS-skip, men det kan gis dispensasjon fra Sjøfartsdirektoratet

sammen med sjømannsorganisasjonene.

Når AP, H og LO samarbeider om å gi NIS-skip dispensasjon fra seilingsforbudet, vil det medføre at det blir utlendinger som skal stå for den norske befraktingen langs kysten. Pr. i dag er det 31 skip som har fått dispensasjon, det vil bety at pluss/minus 1000 norske arbeidsplasser er fjernet av dem som står for nulltoleranse når det gjelder sosial dumping.

AP nekter også å handle roser av et norsk gartneri på grunn av at arbeiderne ikke har en tariffavtale. Vi håper inderlig at de har sjekket opp det kenyanske gartneriet, hva tariffavtaler angår.

E24 Publisert: 16.08.2013

Rosegartnere har lite til overs for at Arbeiderpartiet velger kenyanske roser, når partiets viktigste kampsak er å sikre norske arbeidsplasser.

*- Snakk om dobbeltmoral! Mange sier USA er det fremste landet på dobbeltmoral, men Norge er ganske langt opp. Jeg blir provosert. Jeg er oppgitt over denne regjeringen og håper det blir et skifte. De jobber for norske arbeidsplasser, samtidig som de snur ryggen til dem, sier Eilif Nordfjæran, som driver Nordfjæra Gartneri, til Kapital.
<http://e24.no/naeringsliv/norske-rose-gartnere-kritiserer-ap-for-dobbelmoral/21357805>*

Mester Grønn får ikke levere en halv million roser til Arbeiderpartiets valgkamp. Årsak: Firmaet har ikke tariffavtale for sine ansatte.

<http://dt.no/nyheter/ap-dropper-lier-roser-1.6004553>

Gi fanden lillefingeren og han tar snart hele hånden

«Nytt håp for Fjord Line. Etter å ha stanget mot veggen i byråkratiet, åpner nå politikere for at Fjord Line kan få frakte lastebiler med sjåfør mellom Risavika og Bergen.

» <http://www.aftenbladet.no/energi/Nytt-hap-for-Fjord-Line-3240544.html#Uh2uq0w4V9A>

I Stavanger Aftenblad 27.08.13 hevder politikerne at de er forbauset over at Fjordline ikke får ta med seg lastebiler og gods mellom Bergen og Stavanger.

Grunnen er, i følge Fjordline, at lovene ikke tillater at sjåførene kan handle uten at de betaler moms på det de handler om bord.

Fjordline er et danskregistrert rederi, og om alle utenlandske rederi skal få lov til å frakte gods mellom norske havner er det snart over og ut for norske redere og norske sjøfolk.

Hva skal vi med kabotasje- regler når politikere sloss om å være mest populære på andres bekostning?

Lokale representanter som jakter stortingsplass eller regjeringsmakt var til stede i salen, selv om de for tiden er inne i en hektisk valgkampmaraton. Hallgeir Langeland, SV, Ketil Solvik-Olsen, Frp, Eirin Sund, Ap, og Geir Pollestad, Sp, noterte det forsamlingen tok opp. Solvik-Olsen slo følge med statssekre-



Illfoto: Erik Ask - www.bergenships.com

tær Svensson: - Dette er molbopolitikk. Her er det ledig transportkapasitet som burde vært en enkel sak å ordne, likevel klarer ikke regjeringen å få dette på plass. Hvorfor er har ikke regjeringen klart det?

På våre hjemmesider før valget lå svaret FrP ga på spørsmål fra Thomas Hellevang og det hadde en langt mer positiv vinkling på norsk maritim politikk.

Der sa FrPs maritime talsmann nemlig blant annet:

Fremskrittspartiet står fast på at vi ønsker norske sjøfolk på norske båter og har også synliggjort dette i vårt nye program.

Vi ønsker nå også å vurdere en innføring av full nettolønnsordning for norske sjøfolk ikke bare i NOR registeret, men også for norske sjøfolk i NIS registeret

nettopp for å sikre den Norsk bemanning på norske båter.

*Harald T. Nesvik
Maritimpolitisk talsmann*

Heldigvis er det ikke Solvik-Olsen som er maritim talsmann for FrP.

Isolert sett er det som Solvik-Olsen sier ikke så dumt, om han kun tenker økonomi og miljø for strekningen Bergen-Stavanger, men en stortingspolitiker bør vite hva han snakker om før han uttaler seg. Har man i sitt eget partiprogram at man skal støtte norsk maritim industri, bør man kunne stole på at så er tilfelle. Er man kun ute etter popularitet bør man heller finne seg andre ting å gjøre på.

Gir man først slipp på noe, kommer andre med samme interesse og forlanger samme behandling, og snart har fanden også tatt hele armen.

info@fffs.no – www.fffs.no

Å høste ære for andres arbeid

I forrige nr. av Dråpen skrev vi om folk som på uærlig vis tok æren for andres arbeid. 20. august skjedde det igjen!

Statssekretær Trygve Svensson (AP) i Nærings- og handelsdepartementet skriver om den store begivenheten - Norge har fått ny Skipsarbeidslov. Han nevner ikke med et ord bakgrunnen for dette. Han sier ingen ting om at FFFS har vært nødt til å ta den gamle Sjømannsloven til retten flere ganger, til og med hele veien til Strasbourg.

Han nevner heller ikke at det som han og regjeringen fremhever som de viktigste sakene i den nye loven, er saker FFFS her tatt opp og forlangt forandring på i årevis. Blant annet det som står under. De to øverste kulepunktene er kjerne-saker for FFFS, vi har faktisk tatt dem gjennom hele det norske rettsapparatet. Og de som nå slår seg på brystet og skryter over hva de har fått til, har vært våre verste motstandere. Og nå vil de, paradoksalt nok, ha æren av å ha fått det innført! De øvrige kulepunktene har vi tatt opp ved flere anledninger i Dråpen.

FAKTA OM SKIPSARBEIDSLOVEN

De viktigste punktene i den nye loven er:

- Aldersgrensen for sjøfolk heves fra 62 til 70 år.
- Stillingsvernet for sjøfolk styrkes.
- Rett for sjøfolk til å fortsette i stillingen ved tvist om en oppsigelse er lovlig.
- Utvidelse og klargjøring av sjøfolks permisjonsrettigheter.
- Arbeidstakernes rett til drøfting og informasjon styrkes.

- Rederiet gjøres solidarisk ansvarlig for arbeidsgivers økonomiske forpliktelser.
- For NIS-skip er det gitt unntak slik at konkurransedyktigheten til NIS ikke påvirkes i vesentlig grad.
- Ny terminologi: Av hensyn til en kjønnsnøytral lovgivning er uttrykket «sjømann» erstattet med «arbeidstaker» og den nye loven heter derfor «skipsarbeidsloven» (og ikke lenger sjømannsloven).

Svensson nevner heller ikke at LO har kjempet for den gamle loven med nebb og klør gjennom medlemsforbundet NSF. LO nektet nemlig et av sine medlemmer støtte i kampen mot paragraf 19 i Sjømannsloven, paragrafen som fratok sjøfolk oppsigelsesvernet og som nå er fjernet. FFFS tok saken opp i retten første gang i 2006 og til retten to år senere, men tapte i alle norske rettsinstanser. Dermed klaget FFFS Norge inn for i Den Europeiske Sosialpakten, som den første klagen mot Norge noen sinne. Nå er de samme som vi klaget inn for domstolen

glade for at sjøfolk har fått oppsigelsesvern fram til de er 70 år- snakk om kuvending.

Videre skriver Svensson om styrking av stillingsvernet. FFFS tok opp saken første gang i 2006, og til retten 2 år senere. Det som er helt klart er at om ikke FFFS hadde tatt den gamle Sjømannsloven til retten så mange ganger som vi har gjort de siste 13 årene, hadde vi heller ikke fått noen ny lov. Det er først etter at andre har lagd nok bråk for å få rettferdighet at de med forhandlingsrett gjør noe. De tar æren for andres arbeid!

Det har skjedd store ting i forbindelse med overforstående klagesak, men vi er beklageligvis avskåret fra å offentliggjøre noe nå. De som urettmessig har tatt æren for andres arbeid bør gjøre forsvarstalen sin klar, og den bør helst stå til troende.

På bakgrunn av den nye aldersgrensen som nå er innført, bør man også begynne å tenke på innslagspunktet for reduksjon av Loss of Licence forsikringen. Med det mener vi at reduksjonen ikke bør

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



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

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

Advokatfirma Ræder DA

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



begynne før etter at men har fylt 60 år. Dette vil medføre at den nye aldersgrensen som ble gjeldende fra 20. august, vil bli utslagsgivende for reduksjonstidspunktet. I dag har man krav på full dekning - 100 %, til og med fylte 50 år, som er basert på en aldersgrense på 62 år, derfor må innslagspunktet nå avspeile den nye aldersgrensen på 70 år.

***Skipsarbeidsloven** er den største reformen for norske sjøfolk siden 1975. Deres rettigheter blir nå i hovedsak tilsvarende som arbeidsmiljøloven. Et viktig fremskritt er heving av aldersgrensen fra 62 til 70 år. Dette er i tråd med regjeringens målsetting om at flere skal arbeide lenger, og gir samtidig tilgang til økt arbeidskraft i en næring hvor det er utfordringer knyttet til rekruttering.*

***Videre innebærer** loven en styrking av stillingsvernet på flere områder, bl.a. styrking av fortrinnsrett, samt lovfesting av en rett til å stå i stilling ved tvist om oppsigelse er lovlig. Det innføres også en drøftingsplikt ved bruk av midlertidige ansettelser, samt at arbeidstakere som har vært ansatt i minst fire år, har krav på fast ansettelse.*

*Trygve svensson (ap) Statssekretær
Nærings- og handelsdepartementet*

Publisert: 20.aug. 2013

*[http://www.bt.no/meninger/debatt/
En-historisk-dag-for-sjøfolk-2950312.
html?xtor=RSS-2#.UhNOjEw4V9A](http://www.bt.no/meninger/debatt/En-historisk-dag-for-sjøfolk-2950312.html?xtor=RSS-2#.UhNOjEw4V9A)*

***I krafttredelse av skipsarbeidsloven og kunngjøring av forskrift til loven** Lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) trer i kraft 20. august 2013, med unntak av kapittel 10 som trer i kraft 1. januar 2014. Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 oppheves fra 20. august 2013, med unntak for denne lovens kapittel 11a som oppheves fra 1. januar 2014. Samtidig med skipsarbeidsloven trer også ILOs Maritime Labour Convention (MLC) i kraft. Se Nærings- og handelsdepartementets pressemelding. Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift 19. august 2013 nr. 990 om skipsarbeidslovens virkeområde, med ikrafttredelse 20. august 2013. Se kunngjøringen i Norsk Lovtidend.*

-Konvensjonen er et viktig virkemiddel for å motvirke sosial dumping i internasjonal skipsfart, sier Giske.

Som man ser er Giske opptatt av at man må stanse den sosiale dumping. Da hadde det kanskje vært en ide om han stoppet de som gir dispensasjoner (SD og de andre sjømannsforbundene) til NIS-registrerte skip som nå trafikkerer norskekysten som de ønsker. Pt. har 31 skip fått dispensasjon til å gå på kysten. Det betyr i praksis at pluss/minus 1000 norske sjøfolk er satt på land. Dette er sosial dumping med lovens velsignelse.

***Bedre arbeidsvilkår** Maritime Labour Convention gir regler om blant annet helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer. I tillegg kommer regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og yrkesskade. (Agder avis)*

*[http://avisenagder.no/index.
php?page=vis_nyhet&NyhetID=21830](http://avisenagder.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=21830)*

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

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

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

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

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

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

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

Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



BIKS
INDUSTRIOPPLÆRING

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

Mot tåper kjemper selv gudene forgjeves, men heldigvis ikke FFFS

«Til alle kapteiner.

Skipsarbeidsloven (fork. SAL) skal erstatte gjeldende sjømannslov og trer i kraft 20. august 2013. For å sikre at det ikke er noen tvil knyttet til Rederiets pensjonsalder sendes denne melding til dere. Som kjent har Rederiets pensjonsalder for sjøansatte vært 62 år, denne grensen vil fortsette etter at SAL trer i kraft.

HR vil fortsette å sende ut informasjonsskriv til den enkelte når det nærmer seg pensjonsalder slik som har vært vanlig praksis.

Vennligst sørg for at skipets ledelse blir informert.

Med vennlig hilsen Color Line

Einar Monstad

Konserndirektør HR.»

Dette er et utsnitt av mailen som kan leses i sin helhet under. Slik det ser ut for oss er det noen som tror de har grepet gud i foten og dermed står over loven. Det skal vi vise dem at de ikke har. Monstad må ikke inbille seg at han står over loven. Når en ny lov blir inført i Norge, er det fordi tidligere lover enten har vært diskriminerende, som i dette tilfelle, eller av andre årsaker er blitt utdatert, og da gjelder den nye loven for alle- også Monstad og Color Line.

Det HR konserndirektøren skriver i mailen sin, er at han gir blaffen i norsk lov. I tillegg legger han utidig press på andre for at de skal bryte loven. Slik oppførsel er selvsagt forbudt, og må stanses. Siden andre ikke har mot til å gjøre noe mot dette, blir det FFFS sin oppgave å stoppe denne galskapen.

Som Monstad er klar over, har denne problemstillingen også vært oppe til doms i den Europeiske Sosialpakten i Strasbourg, beklageligvis kan vi ikke uttale oss om dommen før den 18 november, men Monstad har helt sikkert blitt

informert av Rederiforbundets advokat H.A.Peterson, om resultatet av dommen. Derfor vet han også at det ikke bare er Norges lover han trekker på tærne. På grunn av hemmelighetskremmeriet om en avsagt dom i Europarådet, kan det se ut for at folk bryter loven, og vi kan ikke gjøre noe med det. Slik vi har forstått norsk lov, er det opp til enhver borger av dette landet, å rapportere om urett blir begått. Slik denne saken ligger an, er vi av staten pålagt taushetsplik om en dom, som kunne ha

avverget ytterligere diskriminering av eldre borgere.

At en Konserndirektør HR, til de grader er i mot sliterne i eget rederiet, må bunne i det faktum at han er så fersk i jobben at han ikke har fått noe forhold til rederiets seniorer- menneskene som har slitt for at rederiet skal bli både stort og flott. Ikke bare for de ansatte, men hver dag for at passasjerene til en hver tid skal trives og ha det best mulig.

Hovmester Oceanic (Fantasy)

From: Restaurantsjef (Fantasy)
Sent: 8. august 2013 18:59
To: Hovmester Bar (Fantasy); Hovmester Buffet (Fantasy); Hovmester F&B (Fantasy); Hovmester Oceanic (Fantasy); Hovmester Promenade (Fantasy)
Subject: FW: Informasjon om ny skipsarbeidslov

From: Hotellsjef (Fantasy)
Sent: 8. august 2013 13:23
To: Resepsjonssjef (Fantasy); Gjestekoordinator (Fantasy); Arrangement Sjef (Fantasy); Butikksjef (Fantasy); Husøkonom (Fantasy); Kjøkkensjef (Fantasy); Restaurantsjef (Fantasy)
Subject: FW: Informasjon om ny skipsarbeidslov

Vedlagt info – rederiets pensjonsalder vil forbli 62 år som det er i dag

Mvh
Bjorn

From: Einar Monstad
Sent: 8. august 2013 12:30
To: Kaptein (Magic); Kaptein (Fantasy); Kaptein (Superspeed 1- Kristiansand); Kaptein (Superspeed 2 - Larvik); Kaptein (Viking); Kaptein (Bohus)
Cc: Trond Kleivdal; Svein Sørensen; Jan Helge Pile; Mette Krabberød; Terje Rølli; Helge Otto Mathisen; Boge Gulbrandsen; Frode Hansen; Odd Grønberg; Øivind Næss; John Juul Nielsen; Thomas Gudbjerg; Marianne Gade Gerbitz; Leif-Roar Pettersen; Knut Morten Johansen; Grethe Stabæk Andersen; Einar Monstad
Subject: Informasjon om ny skipsarbeidslov

Til alle kapteiner,

Skipsarbeidsloven (fork. SAL) skal erstatte gjeldende sjømannslov og trer i kraft 20. august 2013. For å sikre at det ikke er noen tvil knyttet til Rederiets pensjonsalder sendes denne melding til dere. Som kjent har Rederiets pensjonsalder for sjøansatte vært 62 år, denne grensen vil fortsette etter at SAL trer i kraft.

HR vil fortsette å sende ut informasjonsskriv til den enkelte når det nærmer seg pensjonsalder slik som har vært vanlig praksis.

Vennligst sørg for at skipets ledelse blir informert.

Med vennlig hilsen
Color Line

Einar Monstad
Konserndirektør HR
+47 23 11 80 20
+47 91 73 12 23

Norge er en utmerket forkjemper for menneskerettigheter - utenlands

Men det står verre til med den kampen på hjemmebane.

På hjemmebane er det politikken som styrer. Om det ikke passer de styrende får man ikke støtte for menneskerettighetskampen i Norge. Dette er muligens en tøff påstand, men det er slik vi opplever dagens rettssystem. FFFS har vært nødt til å gå til retten med flere klart diskriminerende saker. Vi har vært nødt til å gå hele veien til Høyesterett for å få medhold i tvangstreksaken. Enda lenger måtte vi gå i aldersdiskriminering saken, da måtte vi helt til Strasbourg.

Nå har vi en annen diskrimineringssak; kontingent-skattesaken. FFFS medlemmer får ikke lov til å trekke kontingentutgiftene av på skatten. Dette er en rett som blant andre LO/YS medlemmer har! FFFS tapte saken i Oslo tingrett i januar i fjor, men saken er anket og kommer opp i Borgarting lagmannsrett 5. november. Det ville ikke undre oss meget om den saken også, om noen år, blir behandlet i Strasbourg.

Norge var en av ti nasjoner som 5. mai 1949 opprettet Europarådet, med hensikt å fremme fred og rettferdighet i Europa, og i dag har organisasjonen vokst til hele 47 land. Norge har, så vidt vi vet, ratifisert (underskrevet og godtatt) alle lover derfra. Det er derfor underlig at FFFS må gå helt til rådets egen domstol, Den Europeiske Sosialpakt, for å få Norge til å forstå at de med eller mot bedre vitende bruker feil lover og paragrafer mot egne innbyggere.

Det blir litt underlig å lese hva regjeringen sier om sitt eget arbeid for menneskeretter, når vi har den erfaringen vi har. Her hjemme slåss de i rettsvesenet for å få lov til å drive diskriminering av forbund og organisasjoner som nekter å danse etter deres pipe. I utlandet ønsker de å fremstå som den svakes beskytter,

og de bakker opp sitt eget image med å dele ut fredsprisen. Menneskerettigheter

Fremme av menneskerettigheter og demokratiprinsipper ligger i hjertet av norsk utenrikspolitikk. Gjennomføringen av denne politikken utføres både i multilaterale fora som FN, OSSE, Europarådet og på landnivå.

Spørsmål knyttet til menneskerettigheter og demokrati er høyt prioritert både utenriks- og utviklingspolitisk. Enten det dreier seg om å støtte menneskerettighetsforkjempere, fremme ytringsfriheten, motvirke dødsstraff eller å bidra til demokratiske konstitusjoner og frie valg, står rettighetsbegreper sentralt. Prioriterte grupper i norsk menneskerettighetspolitikk er menneskerettighetsforkjempere, minoriteter, kvinner, barn og urfolk.

http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/tema/menneskerettigheter/arbeid_mr.html?id=714932

Hva er så fortreffelig med skipsregisteret i Togo?

Er det på grunn av at de har så iherdige skipskontrollører? Eller er det på grunn av det motsatte?

Uansett årsak er sandfraktbåten M/S Maribo, som grunnstøtte på Mørkekysten i juni, registrert i det lille Vestafrikanske landet, men det er ikke der hun har sitt virke. Moksheim Dampskipsselskap AS, som eier skipet, har i sin økonomiske klokskap tatt norsk avgiftspolitik på alvor. Når norske lover pålegger norske redere så høye avgifter at det ikke er mulig å drive rederivirksomhet med skip registrert i Norge, må man ty til det nest beste. Man flagger ut, hiver norske sjøfolk på land og ansetter billig utenlandske arbeidstakere.

I mange tilfeller beholder rederiene den norske kapteinen, og ansetter resten av mannskapet fra utlandet. Dette medfører at mannskapet både har manglende lokalkjennskaper, og at det oppstår språkvansker. I følge de rapportene vi mottar, fører denne ansettelsespolitikken til at kapteinen ofte tar lengre vakter enn det som er normalt. Og som en konsekvens blir heller ikke Hviletidsskjema riktig utfylt. Man vil ikke fortelle noen om at man ikke klarer jobben, man tar heller belastningen det er å jobbe flere timer gratis.

Natt til 10. juli skjedde det igjen. M/S Maribo, gikk rett på land ved Nordre Vartdal på Møre. Vi skal ikke her komme med noen forklaring på hvorfor Maribo grunnstøtte, og vi vet heller ikke om det var kapteinen som sto til rors. Det som er

viktig å konsentrere oss om, er hvorfor et skip fra Togo i det hele tatt var på Møre, det mest naturlige hadde vært at det fraktet sand på Afrikakysten.

Eier man et foretak i Norge og driver med frakt av varer og tjenester langs norskekysten, ønsker man jo å tjene penger på det arbeidet man utfører. Det hadde også vært utrolig bra om man ikke også var nødt til å kjempe en kamp man er dømt til å tape, på grunn av en gjeng inkompetente politikere, som i sin «visdom» har gitt utenlandske redere en kjempefordel fremfor norske redere/velgere. I mange tilfeller er det slik at rederen bor i Norge, rederiet er registrert i et tredje land. Utenlandskregistrerte skip er begunstiget med færre og mindre utgifter spesielt i form av mannskapsutgifter.

I samme diskusjon er det kanskje også betimelig å kaste inn en annen brannfakkel. Hvordan ligger det an med farledsbevisene til de som bemanner alle disse utenlandskregistrerte fartøylene? «Onde tunger» forteller oss at farledsbevisene mer eller mindre blir «kastet» etter utledingene, mens det er nesten umulig for nordmenn å få de samme papirene.

Politiet fikk melding om mulig grunnstøting ved Nordre Vartdal litt over klokka 01 natt til onsdag.

Skriver Sunnmørsposten 10.07.13

- Vi fikk melding via Hovedredningssentralen om at et 55 meter langt lasteskip mulig har grunnstøtt. Redningsskøyta Emmy Dyvi er på vei til stedet for å

sjekke nå, sier operasjonsleder Kenneth Sætre ved Sunnmøre politidistrikt til smp.no klokka 01.40.

Redningsleder Bjørn Jarle Åmlid ved HRS sier til smp.no klokka 02 at en lastebåt har gått på grunn.

- Det var seks personer om bord i lasteskipet. Ingen er meldt skadet. Redningsskøyta bistår nå for å sjekke materielle skader på skipet, sier Åmlid. Tar ikke inn vann.

Ifølge politiet er det ikke meldt at båten tar inn vann.

- Den står på grunn, ifølge Sætre.

Skipper Tom Kausanrød på redningsskøyta "Emmy Dyvi" sier til smp.no at de forsøkte å dra havaristen av grunn. - Vi måtte gi opp forsøket selv om det var flo sjø. Nå venter vi på større fartøy som kan bistå seinere. Mannskapet på Maribo blir om bord inntil videre, sier Tom Kausanrød.

"Rett fram"

Ifølge nettsiden marinetrassic.com er det lasteskipet "Maribo", registrert i Togo, som har grunnstøtt. Som en ser av skipets registrerte kurs, har det gått rett mot land.

- Båten ligger med baugen mot land, bekrefter Kausanrød.

Destinasjon ifølge AIS-data var Ørsta.

<http://www.smp.no/nyheter/article7906285.ece>

info@fffs.no – www.fffs.no

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Sikkerhet og mennesker

Er det et spørsmål om bemanning?

Vi trener mennesker i å operere maskiner, vi utvikler teknologi for å gjøre jobben enklere og vi lager omfattende regelverk for at arbeidsforholdene skal bli sikrere. Med et slikt fokus på teknologi og kompetanse er det et paradoks at ulykkene øker.

Det er en stor misforståelse at når fartøy blir mer avansert og får bedre hjelpemidler så kan man redusere bemanningen uten at sikkerheten påvirkes. Det er en farlig misforståelse og jeg er redd for at dette er noe av årsaken til de dystre tallene vi nå ser.

Sjøfartsdirektoratet har gjort undersøkelser som viser at menneskelige faktorer er direkte eller indirekte skyld i et stort flertall av ulykkene. Det at mennesker svikter er en konsekvens ikke en årsak. Det er ikke noe ukjent fenomen at når man blir satt til å arbeide på nattetid så fungerer vi mennesker ikke optimalt, for å si det pent.

Av årsaker som er basert på økonomiske vurderinger eller at man ønsker å skåne folk fra å arbeide om natten så blir bemanningen redusert når man i realiteten burde øke den. Det at mann-

skaper gjør feilvurderinger og sovner på jobben vitner om et system som ikke tar hensyn til de begrensningene vi har. Under slike forhold vil faren for ulykker øke uansett hvor avanserte hjelpemidler man måtte ha.

Når vi som mennesker blir satt til å overvåke systemer i stedet for å operere dem reduseres vi til monitører hvilket er noe av det vi mennesker egner oss dårligst til. Når man i tillegg blir satt til å være monitor på natten med minimum crew ombord, i et fartøy med mye automatiserte system så er det ikke bare sannsynlig at det kommer til å gå galt, det er bare et spørsmål om tid. En slik disponering av besetninger er et klart tegn på at man ikke har tatt innover seg hvilken risiko som ligger i de menneskelige begrensningene.

Vi mennesker er enten den største trusselen til at ting går galt, eller den viktigste resursen når problemer skal løses. Når et fartøy skal bemannes må dette gjøres i forhold til risiko og da må vi mennesker inngå i den vurderingen. Da tenker jeg først og fremst at vurderingen må gjøres på bakgrunn av de begrensningene vi har, og ikke hvordan ansvaret juridisk

sett, er definert blant offiserene og besetningen for øvrig, eller minimumskravet til bemanning.

I prinsipp kan man si at menneskelige faktorer er "skyld" i alle ulykker. Mennesker har tross alt vært involvert i samtlige prosesser fra tegnebrettet til å operere på broa. Vi må være mer konkret i forhold til hvordan sikkerheten skal forbedres ved å ta i bruk den menneskelige faktor. Dette er et komplisert felt og det byr på store utfordringer å implementere dette i trening, men det er imperativt at det blir gjort.

Man kan skylde på kapteinen så mye man vil, uten at det vil ha noen som helst effekt. Man får en "syndebukk", men ingen forbedring som bidrar til økt sikkerhet. Man kan stole blindt på teknologi og skjære bemanningen ned til "beinet" og gjøre sikkerheten verre.

Man trenger ikke ta hensyn til menneskelig faktor når man lager trening, fordi det ikke er et krav. Da må man heller ikke forvente at antall ulykker kommer til å gå ned, men vil fortsette å øke.



Foto: Arbeiderpartiet.no

Uten å vite bedre, skrev vi i Dråpen nr. 4- 2012, at vi kanskje heller skulle hatt Jonas Gahr Støre som øverste sjef for skipsfarten i Norge

Siden fant vi ut at han har vært med på å undergrave norske arbeidsplasser i skipsfartsnæringen! Dessverre er han ikke alene.

I NIS-lovens paragraf fire står det: *NIS registrerte skip kan ikke i dag delta i norsk innenriksfart. Det er imidlertid adgang til å dispensere fra denne hovedregelen gjennom godkjenningsprosedyre som også involverer norske fagforeninger.*

Helt ut av det blå fikk vi vite at enkelte NIS-registrerte skip går i fast rute mellom norske havner, og at snart eks statsråd Gahr Støre og familien hans, har eller har hatt interesser i denne businessen. Blant annet har vi fulgt hans (?)

skip Clipper Harald på AISen og selv sett hvor båten går. Som vi vet, har skip registrert i NIS ikke anledning til å gå med last mellom norske havner. Da han var medeier i båten ble det søkt om, og innvilget dispensasjon fra NIS- loven for Clipper Harald.

Vi har fått opplyst at Støre selv har trukket seg fra direkte eierforhold, men ikke før det var gått flere måneder etter at saken var oppe i media. Skipet han var med å skaffe dispensasjon for går fortsatt med last mellom norske havner. Gjennom sitt eierskap var han dermed med på å fjerne norske arbeidsplasser (les sjøfolk). Dette er ikke mindre enn sensasjonelt, men det verste er likevel at dispensasjon ikke kan gis uten at NSF, DMNF og NSOF går med på det.

Her har en minister i den norske regje-

ring fått dispensasjon fra hvem? Jo, fra NIS-kontoret alias Sjøfartsdirektoratet, samt de andre sjømannsforbundene- unnatt FFFS, - og hvem er sjef i SD?

Jo det er Støres partikamerat Olav Akselsen som gir tillatelsen, i tillegg må LO gjennom sin medlemsorganisasjon NSF, gi sitt tilsagn til å fjerne norske arbeidsplasser. Aner vi konturene av noe grumsete her?

Hvem er det, som med store bokstaver, står frem i pressen og snakker høyest om å fjerne uvesenet med sosial dumping? Nettopp- det er LO.

Båten det her er snakk om, det er flere, har fått langtidskontrakt med det statlige oljeselskapet Statoil. Ministeren trenger «lov» til å trafikere strekningen Kårstø-Rafnes, noe han ikke har lov til ut fra

gjeldende lovverk. Hva gjør man så? Jo man snakker med tidligere olje- og energiminister og partikollega Olav Akselsen, mannen som var ansvarlig for at Statoil gikk på børs i 2001. Nå sitter han som Sjøfartsdirektør i direktoratet som gir dispensasjon, sammen med de andre forbundene, til vennen i regjeringen. I andre sammenhenger, når man snakker om «organisert virksomhet», har norske domstoler skjerpet staffene om noen blir dømt for slik kriminalitet. Slik dette fremstår, er det merkelig at dette ikke er påtalt i det hele tatt. Det er ikke bare en enkelt episode vi snakker om, dette har foregått over tid. Ikke minst involverer dette mer enn en person/etat, dette involverer store firmaer som statseide Statoil og rederiet, videre involverer det flere fagforbund og ikke minst en nåværende og en tidligere minister i den norske regjering.

Det er utligvelig at personer med mye penger kjøper seg inn i foretak som driver med et mål for øye; å tjene mer penger på andres bekostning. Når den ene personen som har hatt eierinteresser i skipet i tillegg var minister i den norske regjeringen, må dette få konsekvenser. At han nå har solgt seg ut(?), etter at pressen fikk nyss om hans eierinteresser, forteller bare at så lenge alt foregår i mørket og ingen stiller spørsmål, er alt ok.

Det er nesten utrolig at de forbundene som hovers over oss fordi vi ikke har generell forhandlingsrett, har vært part i forhandlingene som har ført til dispensasjonen. De er direkte med på å fjerne norske arbeidsplasser. Eierne har alle de fordeler NIS-registrerte skip har, men de oppfører seg som om skipene deres er registrert i NOR, og dette vet de andre forbundene.

I april i fjor skrev E24 at et av skipene Gahr Støre var medeier i (han trakk seg ut i desember), hadde fått en langtidskontrakt med Statoil, hvor skipet seiler i en fast rute fra Kårstø til Rafnes i Telemark. Med andre ord må noen ha visst at dette har pågått i lang tid. At det er gitt dispensasjon fra loven viser at også de forbundene som har inngått avtaler med rederiet har visst om dette, uten å stoppe det, det bør få konsekvenser.

Det er ikke bare Jonas Gahr Støre og hans to søstre som er medeier i Solvangskip. Moren Unni T. Fritzner Støre (80)

er i dag en av de tjue største eierne i Solvang gjennom selskapet Tostø AS. I tillegg er hun medeier i fem Solvangskip.

<http://e24.no/boers-og-finans/bedring-for-stoere-skip/20194714>

I følge de opplysninger FFFS har, var det ikke mindre enn 28 forskjellige NIS-registrerte skip i 2003 som hadde dispensasjon fra NIS-loven, og som fritt kunne gå mellom norske havner.

I dag, 31.07.13, fikk vi vite fra SD at per i dag har 31 skip fått dispensasjon til fritt å gå på kysten, med andre ord en økning i den sosiale dumping. Antallet sjøfolk som på denne bakgrunn har mistet arbeidet, er hundrevis, kanskje over tusen.

Hei,

Viser til forespørsel og innsynskrav nedenfor.

Clipper Harald LALM5 er innvilget tillatelse til å føre spesifisert last mellom konkrete norske havner. Vedlagt er vedtaket med begrunnelse. NIS-lovens § 6 åpner for tariffavtale med utenlandske fagforeninger. Fartøyet mannskap kan ha ansettelsesavtaler som henviser til tariffavtaler med ulike foreninger fra ulike land. Per dags dato er det 31 NIS-registrerte fartøy som har gyldig tillatelse for å delta i innenriksfart. Slike tillatelser gis for inntil 2 år om gangen.

Mvh,
Helge Thime-Iversen
www.sjofartsdir.no



DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

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

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

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

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

www.maritim.as
post@maritim.as



Skipsfartspolitik etter et valg

Med fare for å gi inntrykk av at FFFS er partipolitisk, tar jeg sjansen på å skrive noen tanker jeg har gjort meg, både før, under og etter siste stortingsvalg.

Jeg vil bare først presisere at FFFS IKKE er partipolitiske og at disse skrivelser er MINE TANKER ALENE og ikke FFFS's.

De rødgrønne har sittet i 8 år i regjering, første året etter at de kom inn i regjeringskontorene, fikk de en skipsfartspolitisk "nøtt" - nettolønnsordningen, som de klarte å løse noenlunde bra, men da ved hjelp av FFFS's trussel til SV (i februar 2003) om at hvis de stemte ned videreføring av denne, ville vi underrette alle landets aviser om at det var SV som måtte stå ansvarlige for at 100 000 norske arbeidsfolk ville miste jobbene sine. (Seilende og landbaserte i skipsfartsrelaterte arbeidsplasser). Da snudde de på målstreken og reddet den såkalte "nettolønnsordningen" i den form den ligger i dag. Imidlertid ikke noen fullgod ordning, for SV MÅTTE ha ei hand på rattet om utformingen av ordningen.

Siden det, har det vært ganske stille om dette, bortsett fra at vi, FFFS, aldri har sluttet å oppfordre politikerne til å utvide

og lovfeste denne til full nettolønn, uten tak. (I NOR-registeret vel og merke). Dette har FrP fått med seg og har lagt fram utallige forslag om i Stortinget, uten å få gjennomslag.

Nå, i innspurten av valgkampen, var AP på sjarmoffensiv til den maritime klyngen på Sunnmøre, og da hadde de med seg et tilbud som nesten så ut som en blåkopi av FrP's mange forslag, men med en liten forskjell; de ville nemlig ikke fjerne taket, men bare heve det en del.

De andre partiene har knapt nok nevnt hele skipsfarten, unntatt H, som vil fjerne nettolønna, men beholde den kun for offiserene (hvor skal offiserene tas fra, om all rekruttering er vekk grunnet H's politikk?). De vil også sette den endelige spikeren i den norske sjømanns kiste, ved å åpne for NIS på kysten, inkl. norsk sokkel.

På spørsmål fra FFFS til alle de fire borgerlige partiene, som forhåpentligvis vil komme til en akseptabel regjeringsplattform, var FrP ved Harald Tom Nesvik, de eneste som helt tydelig og kategorisk avviste å tillate NIS på kysten. De ville også gjøre refusjonsordningen til fullverdig nettolønn, for samtlige norske besetningsmedlemmer på norske skip, både på NOR og NIS- registrerte.

Nå, etter valget, skal de fire borgerlige partiene sette seg ned og forhandle fram en regjeringsplattform. Da vil det vise seg om FrP's lovnader til oss sjøfolk står til troende, eller om vi er til salgs og evt. til hvilken pris vi blir solgt.

Det er sikkert ingen hemmelighet at jeg personlig er FrP-mann, selv om jeg ble dårlig behandlet og ekskludert fra partiet fordi jeg gjorde det vi hadde lovet velgerne (kommunevalget 2003), nemlig å fjerne den sittende ordføreren.

Følgelig er det ikke mine personlige følelser, eller min bransje som først og fremst gjør at jeg velger parti, det er den generelle politikken, som jeg tror vil være bra for Norge som helhet.

Dette med skipsfartspolitik er så viktig for Norge, både den stolte maritime historie/tradisjon og all verdiskapning for landet denne bransjen trigger. Derfor vil jeg advare de forhandlende partier om at hvis de selger oss sjøfolk for en billig symbolsak, så er all min respekt (og dermed støtte) borte for alltid. Da vil jeg gå til et av de partiene som kanskje aldri vil få innflytelse, men som står for sine lovnader- Sofapartiet.

**Mvh
Atle Rusten**

I følge Haugesunds avis frykter NSF at Høyre vil fjerne norske sjøarbeidsplasser, - har NSF monopol på det?

«Norsk Sjømannsforbund tror arbeidsplasser forsvinner med en Høyre-styrt regjering. Arve Kambe prøver å berolige engstelige sjøfolk».

<http://www.h-avis.no/nyheter/frykt-for-arbeidsplasser-1.8004560>

Som man kan se på

<http://mobil.tv2.no/nyheter/innenriks/hundrevis-av-norske-sjoefolk-erstattet-av-billige-utlendinger-4096572.html>

har NSF, DNMF og NSOF alle vært med på å gi dispensasjoner til NIS-skip, slik at disse kan gå fritt opp og ned langs norskekysten og både laste og losse.

31 dispensasjoner er gitt, for lengre eller kortere perioder, maks to år om gangen. Om vi tenker oss at hvert skip sysselsetter ca. 20 mann per skift så snakker vi om ca. 1000 arbeidsplasser. Dette er norske arbeidsplasser som organisasjonene har vært med på å fjerne. At Høyre vil gjøre som NSF og de andre to forbundene kan vi godt forstå - de vil også tekkes de store. De har jo også slått på stortrommen for å tekkes «storfolk» som J. Fredriksen og andre skatteflyktinger slik at de kan få et lengre skattefritt opphold i Norge enn de 90 dagene i året de har lov til i dag. Kanskje var det der den rekordstore valgstøtten til Høyre kom fra?

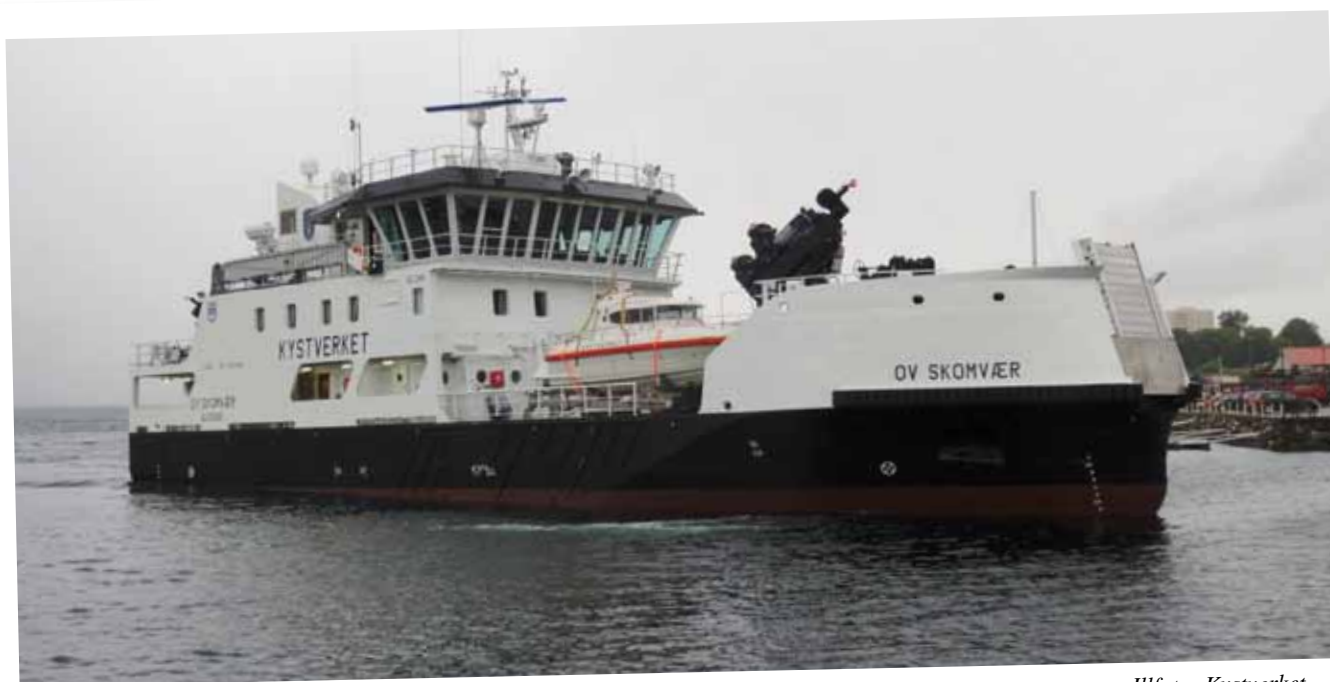
Når vi vet at §4 i NIS-loven sier at for å få dispensasjon fra loven for å gå fritt på kysten, må sjømannsorganisasjonene være enige med SD i dette. Da blir det

litt søkt å fremstå i avisene som sjøfolkernes redningsmenn.

– Dette blir som å la disse skipene seile under bekvemmelighetsflagg. Da ryker norske sjøfolk, sier Mads Tjøtta i Norsk Sjømannsforbund. (Haugesunds avis)

Det er jo nettopp det NSF har bidratt med, de har vært med på å gi dispensasjoner til 31 skip med bekvemmelighetsflagg.

På regjeringens egne hjemmesider kan man lese at for ti år siden hadde 28 skip dispensasjon. Det har med andre ord ikke avtatt men eskalert i omfang, det kan nå se ut for at NSF frykter at Høyre skal avslutte fjerningen av norske sjøfolk helt alene.



Illfoto: Kystverket

OV SKOMVÆR



Foto: FFFS

Etter mange års arbeid går politiet endelig med

full tyngde inn i Scandinavian Star saken

Oslo politiet har satt sammen en åtte mann sterk gruppe av politieksperter innen forskjellige fagfelt for å utrede om saken skal gjenåpnes.

I følge det vi i gruppen har funnet ut i den sammenheng, er det ingen tvil. Så snart politiets arbeid er avsluttet, må saken etterforskes på nytt. Den «etterforskningen» som ble utført i 1990-91 er på langt nær fullført. Den ble henlagt mye før tiden, på grunn av at enkelte innen politiet og etterforskningsgruppen, skulle vise verden hvor flinke etterforskere de var.

I 23 og et halvt år har etterlatte og andre undret seg over at de ikke har fått svar på hva som virkelig hente. Terje Bergsvåg er en av disse andre som aldri sluttet å undre seg over at saken ble avsluttet, uten en endelig konklusjon. Med utrettelig undring arbeid og tro på at alt ikke var som det skulle være i politiets standpunkt i mars 1991, fortsatte han med sin egen etterforskning. Det er på bakgrunn av hans kullsviertro på at urett var gjort, at han fortsatte sitt arbeid. Dette medførte selvsagt at andre også fattet interesse for det arbeidet han utførte. I dag består

gruppen av nære medarbeidere på en håndfull mennesker både i Norge og Sverige. Dette er spesialister på forskjellige områder, fra maritim kompetanse til brannteknisk og assurance. Vi i FFFS har også bidratt med det vi kunne, vår fordel er at vi har god kjennskap til både skip og lovverk.

- Vi har satt ned en arbeidsgruppe bestående av dyktige etterforskere fra Oslo politidistrikt, Kripes og Økokrim. Arbeidet vil pågå frem mot nyttår, og så vil de komme med en tilråding om det bør åpnes ny etterforskning i saken, sier politimester Hans Sverre Sjøvold til VG.

<http://www.vg.no/nyheter/innen-riks/scandinavian-star/artikkel.php?artid=10135003>

<http://scandinavian-star.vg.no/dods-brannen>

<http://www.vg.no/nyheter/innen-riks/scandinavian-star/artikkel.php?artid=10143096>

<http://scandinavian-star.vg.no/>

En tid etter at vi hadde hatt vår store pressekonferanse i april, hvor også VG var til stedet, satte ledelsen i VG tre journalister i full stilling på saken. De har nå

arbeidet utelukkende med dette stoffet i mer enn tre måneder, noe man kan se om man går inn på en eller flere av linkene over.

Når Politimester Sjøvold sier at de vil se på om saken skal gjenåpnes etter at politigruppen har arbeidet med saken i fire måneder, har vi god grunn til å tro at han allerede nå vet mer enn han sier. Vi tror ikke at Oslo politiet hadde satt ned en så stor gruppe spesialister om de ikke hadde god tro på at det arbeidet Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, har gjort er av høy kvalitet.

På denne bakgrunn håper vi nå at mannen som har nektet gjenopptakelse av saken hele tre ganger, Tor Aksel Busch, er satt sjakk matt. Politietterforskeren fra 1990 Nicolai Bjønness er allerede anmeldt til politiet for slett arbeid. Nå blir sikkert et av de viktigste sporene, som ikke ble etterforsket tidligere, pengesporet, også ettergått på en betryggende måte, etter som Økokrim nå også er koplet inn. Om de i samarbeid med de andre spesialistene kommer frem til sannheten, kan kanskje enken etter Erik Mørk Andersen, mannen som ble feilaktig beskyldt for å ha antent brannene, endelig få en slutt på all sjikanen, og få sørge over tapet av sin uskyldige mann på en anstendig måte.

Status i arbeidet med etterforskingen av Scandinavian Star per 17.09.13



Hei Leif. Jeg er for tiden ute på en plattform, men kort oppsummert er situasjonen slik:

VG har kjørt på med et kobbel av journalister fra mai og utover, det ble tatt en redaksjonell bestemmelse på at de skulle bli ledende på saken, og det har de sannelig vist i deres presentasjoner av hva vi vet, og hva de selv har gravd frem. Det er mer i «kjømda», men de vil avvente litt og se hva politiet kommer frem til, før de skyter med større kaliber. Terje er i Spania sammen med to VG journalister for å intervju kaptein Hugo Larsen, som hadde kommandoen om bord den skjebnesvangre natten til 7. april 1990. Heldigvis har VG et tilnærmet ubegrenset budsjett, så ære være VG.

Rett etter at VG begynte artikkelpubliseringen ble vi invitert til møte i Oslo hos politiet og visepolitimester Sjøvoll 2. september. Vi vet også at det var møte hos riksadvokaten før dette, så skepsisen

vår er berettiget. Litt overraskende ble vi meddelt at det nå settes i gang en gruppe på 8 etterforskere fra Kripes, Økokrim, Juridisk seksjon og Oslo Politikammer som vil jobbe fulltid frem til nyttår og vil da levere en innstilling om ny full etterforskning, eller ingen etterforskning.

Dersom dette ikke er uhyggelig iscenesatt av Riksadvokat Tor Aksel Buch, er det vanskelig å tenke seg at de ender opp med så mange trailersjåfører, som kan anklages urettmessig for mordbrannstifting. Om saken nå blir gjenopptatt i full bredde, vil Riksadvokaten & Co virkelig ha et forklaringsproblem av dimensjoner.

Terje og meg jobber nå spesielt med den såkalte hydraulikkbrannen, noe Skansen Consult i Bergen også gjør en del simuleringer på. Man kan så langt anta at i hvert fall 50 000 liter diesel er brukt for å oppnå den forbrenningen som fant sted på vei til Lysekil. 45 av de omkomne er det nesten ingenting igjen av og for å oppnå en slik forbrenning (kremering) kreves det kontinuerlig og lang tilførsel av brennbart materiale, for å kunne få dette til i 300, 500, 600 og 700 (lugar-

nummer) seksjonene av skipet. Jeg har konferert med krematoriet i Ålesund om dette, presten inklusive, og de kan bekrefte våre påstander.

Filmmateriale beviser også klart og tydelig hvordan separate branner, helt uavhengig av hverandre og uten mulig forbindelse, antennes samtidig natt til søndag i Lysekil. Da har som kjent den danske trailersjåføren vært død i mange timer.

Saken er i høyeste grad i live og jeg anser det som komplett umulig at dette ikke ender med full etterforskning og en egen granskings kommisjon. Til og med etterforskere som var med i 1990, går nå ut og stadfester at ingenting av følgebranner, ble etterforsket. Det hele er rett og slett skandaløst.

Saken om Scandinavian Star er på ingen måte oppklart, men etter at VG og andre medier samt Oslo politiet nå med fornyet interesse, har gått inn i saken igjen, ser vi lys i enden av tunnelen.

Mvh Gisle Weddegjerde



MS Scandinavian Star minnesmerke av billedhugger Jon Tongerson.
Foto: Tristan Schmurr – www.flickr.com

«MASSEMORDERENS KONE»

Dette er tittelen Jette Irene Andersen har måtte leve med, siden hennes ektemann - Erik Mørk Andersen - ble utpekt som brannstifter bak dødsbrannen(e) om bord på passasjerferjen Scandinavian Star, natt til den 7. april 1990.

Undertegnede ble kontaktet av formann for fellesforbundet for sjøfolk – Leif Vervik - med ønske om at noen av de menneskelige aspektene i Scandinavian Star-saken ble forsøkt formidlet i denne utgaven av Dråpen.

Som Jette Irene Andersens advokat var det min plikt å avklare hvorvidt hun ønsket å dele sin historie med Dråpens lesere. Hennes tilbakemelding var klar:

«Ja, dersom fremtidige justismord og forfølgelse av uskyldige pårørende kan forhindres, vil jeg gjerne stå frem med min historie».

Selv om skrijving i dette formatet ikke er det jeg normalt befatter meg med, er historien så vidt viktig, at den fortjener å bli formidlet til et større publikum – og da gjerne til et publikum som generelt sett interesserer seg for saker til sjøs.

KAMPEN MOT OVERMAKTEN:

Jette har i årenes løp kjempet mot det hun beskriver som «overmakten» for å få brakt klarhet i hvilke bevis man hadde for at hennes mann var brannstifteren som førte til at flere tusen mistet sine nære og kjære april-natten 1990. Kampen mot norske og danske myndigheter har vært usedvanlig vanskelig å utkjempe for en ressurs svak enslig kvinne fra Aarhus.

Ikke alene opplevde Jette at norske og danske myndigheter hadde de merkeligeste innfallsvinkler for å finne bevis mot hennes ektemann – så som å ransake boligen for å finne bevis for det som hadde skjedd på skipet – men det var også et

massivt press fra aviser og samfunnet generelt.

”Pyromanens hore får ikke vaske sine klær her”

I en periode preget av dypt sjokk etter tapet av sin ektemann og stefar til hennes tre barn, ble hun møtt med en intens hatsk og fiendtlig innstilling – så vel fra andre pårørende – som fra sine

landsmenn i Danmark. Ved en anledning skulle hun møte andre pårørende etter brannforløpet. Hun ble da bedt om å gå frem for å be om unnskyldning på sin manns vegne. Jette ble så hardt rammet av sorg og sjokk at hun forlot stedet umiddelbart. Det er nå mange år siden disse hendelsene fant sted, men Jettes røst er lavmælt og hennes øyne er fylt med tårer når temaet blir omtalt.

Også andre tilfeller har satt dype spor i Jette – som den gangen da en av de etterlatte kom opp til henne med et bilde av sitt lille avdøde barnebarn og sa «se hva din man har gjort» - eller den gangen hun ble bedt om å avstå erstatningen hun fikk etter sin mann, fordi hun ikke fortjente noen erstatning.





Foto: FFFS

At Jette kunne finne lapper i vaskekjelleren i boligkomplekset hvor det stod

«pyromanens hore får ikke vaske sine klær her» var slett ikke uvanlig.

Ikke en eneste gang opp i denne fryktelige tiden tilbød myndighetene henne eller familien noen forklaring på hvorfor man hadde fattet mistanke mot familien – mannen de alle elsket så høyt.

VERST Å SE LILLE MORTEN LIDE:

Morten elsket sin far over alt på jord. Hans biologiske far døde da Morten var 2 år gammel og Erik var far for Morten i ordets rette forstand. De lekte sammen, spiste guttemat sammen i pølseboden og Morten var med pappa i den flotte lastebilen.

Morten var mer enn gjennomsnittlig stolt

over at hans far var lastebilsjåfør, og når Erik hentet ham på skolen var livet som best – han fikk stolt vise frem pappa i hans store lastebil. Plutselig var Erik borte og Mortens far og nærmeste venn skulle aldri vende tilbake til hjemmet.

”– Morten, din far dreper små barn!”

Selv om Jette hele tiden var overbevist om at Erik ikke hadde noe med brannen(e) å gjøre, var anklagene så mange og intense at hun til slutt følte seg tvunget til å akseptere offentlighetens

oppfattelse av, at hun var «massemorderens kone».

For Jette var dette en grusom byrde å skulle bære alene – det var dog enda verre for henne å oppleve at hennes barn – og især hennes yngste barn Morten – måtte bære en vel så tung bør på sine små skuldre.

Det hadde utviklet seg en kultur i nabolaget der Jette og Morten bodde, som bestod i å klippe ut avisartikler om «morderen» - feste kommentarer til disse artiklene – og sende disse gjennom brevsprekken til Jette. Typisk skjedde dette på kveldstid etter sengetid og Jette opparbeidet seg etter hvert en rutine hvor hun stod opp mellom kl. 03:00 og 04:00 for å sjekke hva som hadde kommet inn gjennom brevsprekken. Hun ønsket nemlig ikke at barna skulle våkne til sjikane

STERKE MENINGER?
BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

og trusler mot dem og om mannen de alle elsket – Erik Mørk Andersen.

Det Jette imidlertid ikke kunne forhindre var den utbredte mobbingen, særlig Morten måtte leve med ute i gaten og på skolen. Mange av hans tidligere venner ville ikke lenger leke med ham fordi de hadde blitt fortalt at «din far har lært deg å bruke tændstikker». I skolegården haglet skjellsordene mot Morten, og det var ikke få ganger at det ble ropt fra den ene siden av skolegården til den andre «Morten, din far dreper små barn».

Sterkt preget forteller Jette om hvordan Morten som liten gutt ved flere anledninger forsøkte å ta sitt eget liv på grunn av mobbing i form av sverting av hans fars minne og dypt savn etter ham.

Hun forteller om en skoletur Morten hadde til Sverige - den har likefrem brent seg fast i morsfølelsene til Jette. Mortens klasse skulle reise med ferje fra Fredrikshavn til Gøteborg, ruten Erik egentlig skulle ha reist med brannatten.

På forhånd hadde Morten kvidd seg voldsomt til reisen – og hadde brukt mye tid på å snakke om at han ikke ville reise til Sverige.

Man anså det imidlertid som så viktig at Morten ble med, at man fra skolens side la opp et spesialopplegg som skulle ivareta Morten på turen.

I samråd med lege fant man ut Morten

ville trenge sovemedisin i voksenklassen for å kunne falle til ro under overfarten.

Slik medisin ble skrevet ut og gitt til Morten. Ved ombordstigning hadde lærerne i samarbeid med skipets besetning laget en fluktrute ut til redningsbåtene som de fysisk fulgte Morten gjennom. De forklarte også Morten inngående om lugaren han skulle sove på – men til tross for dette tok det timer før Morten turte og gå inn.

Etter at Morten var falt i søvn satt det to lærere sammen med ham. Han hadde imidlertid grufulle mareritt om sin far og mennesker som døde i brann – og han forsøkte å flykte fra sin lugar.

Han fortalte sin mor at han bare ville hoppe i havet og avslutte livet slik at han igjen kunne være sammen pappa. Slik gikk det heldigvis ikke.

Enhver av oss kjenner igjen følelsen av savn og sorg etter tapet av kjære. De færreste av oss trenger imidlertid å bekymre oss om hvorvidt sorgen og savnet vi føler er akseptabelt for omgivelsene.

Tilfellet er nok oftest at man møtes med medfølelse og forståelse.

Nettopp den tøffe medfarten Jette og familien har fått i kjølvannet av Scandinavian Star brannen(e), har medført at de reelt sett ikke har fått bearbeidet sorgen over tapet av sin ektemann og far. Nå som omverden får bevisene om

Eriks uskyld presentert for seg, og hun opplever en viss sympati, strømmer det på med overveldende følelser av sorg blandet med savn og lettelse.

VÆR SÅ SNILL - UNNGÅ FORHÅNDSDØMMING:

Noe av det viktigste for Jette er å formidle til omverden at forhåndsdømmingen hun og familien hennes har vært utsatt for, har mang en gang ført til overveielser om at hun ønsket å ta sitt eget liv.

Det avgjørende for at hun har valgt å leve videre, er hennes kjære barn og nå svigerdøtre og barnebarn.

«Det er nok mange i dag som vil skamme seg over sin opptreden, nå som det begynner å gå opp for folk at min mann ikke hadde noen ting å gjøre med mordbrannen» sier Jette stille.

Dersom man skal forsøke å dra lærdom av historien så må det være at man lar være med å utsette andre mennesker for forhåndsdømming.

«Vær så snill - vent til du har god nok kunnskap om hva en sak går ut på - før du uttaler deg om et annet menneskes skyld. Dess mer alvorlig anklagen er - dess viktigere er det at man har kunnskap om fakta - før man uttaler seg og kanskje ødelegger andre menneskers liv», avslutter Jette.

Bergen/Aarhus, den 16. september 2013
Erling Hansen



Legekontoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken®



Sjømannslege Gunnar Hasle

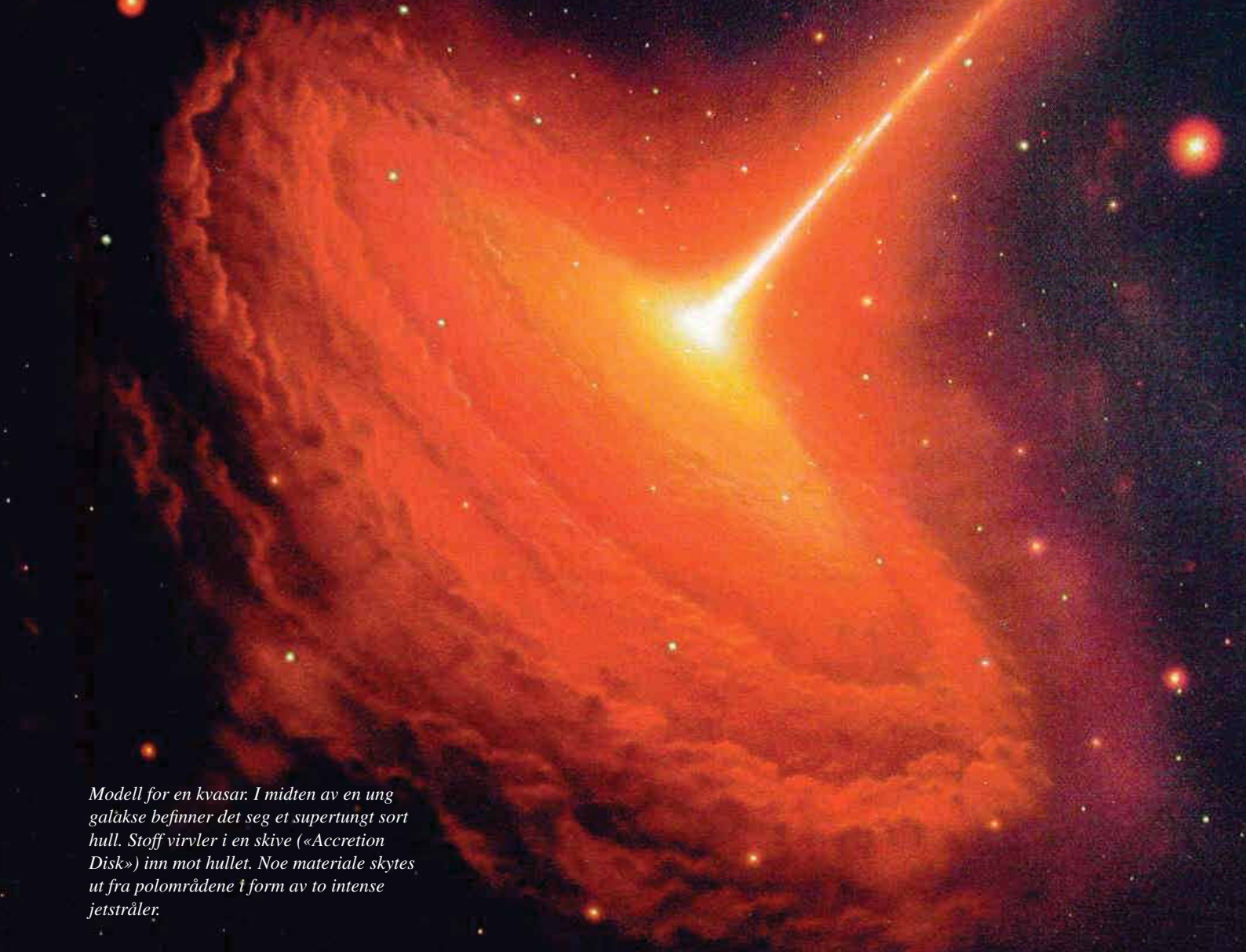
Spesialist i infeksjonssykdommer,
med diplom i tropemedisin.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf/Faks: 22 99 15 80/81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no



Modell for en kvasar. I midten av en ung galakse befinner det seg et supertungt sort hull. Stoff virvler i en skive («Accretion Disk») inn mot hullet. Noe materiale skytes ut fra polområdene i form av to intense jetstråler.

Mystisk fenomen fyller 50 år

Den 16. mars 1963 beskrev den nederlandske astronomen Maarten Schmidt en merkelig, blå stjerne i det vitenskapelige tidsskriftet Nature. Dette ble starten på et av de største mysteriene innenfor astronomi. Oppdagelsen av fenomenet gjorde både Universet større for oss og demonstrerte at uhørte krefter og dramatikk eksisterer i sentrum av galakser.

I synlig lys så objektet, som fikk betegnelsen 3C 273, ut som en svak, blå stjerne. Men stjernen var en kraftig radiokilde – det er meget uvanlig for stjerner. I tillegg fikk forskerne nærmest sjokk da de analyserte lyset fra objek-

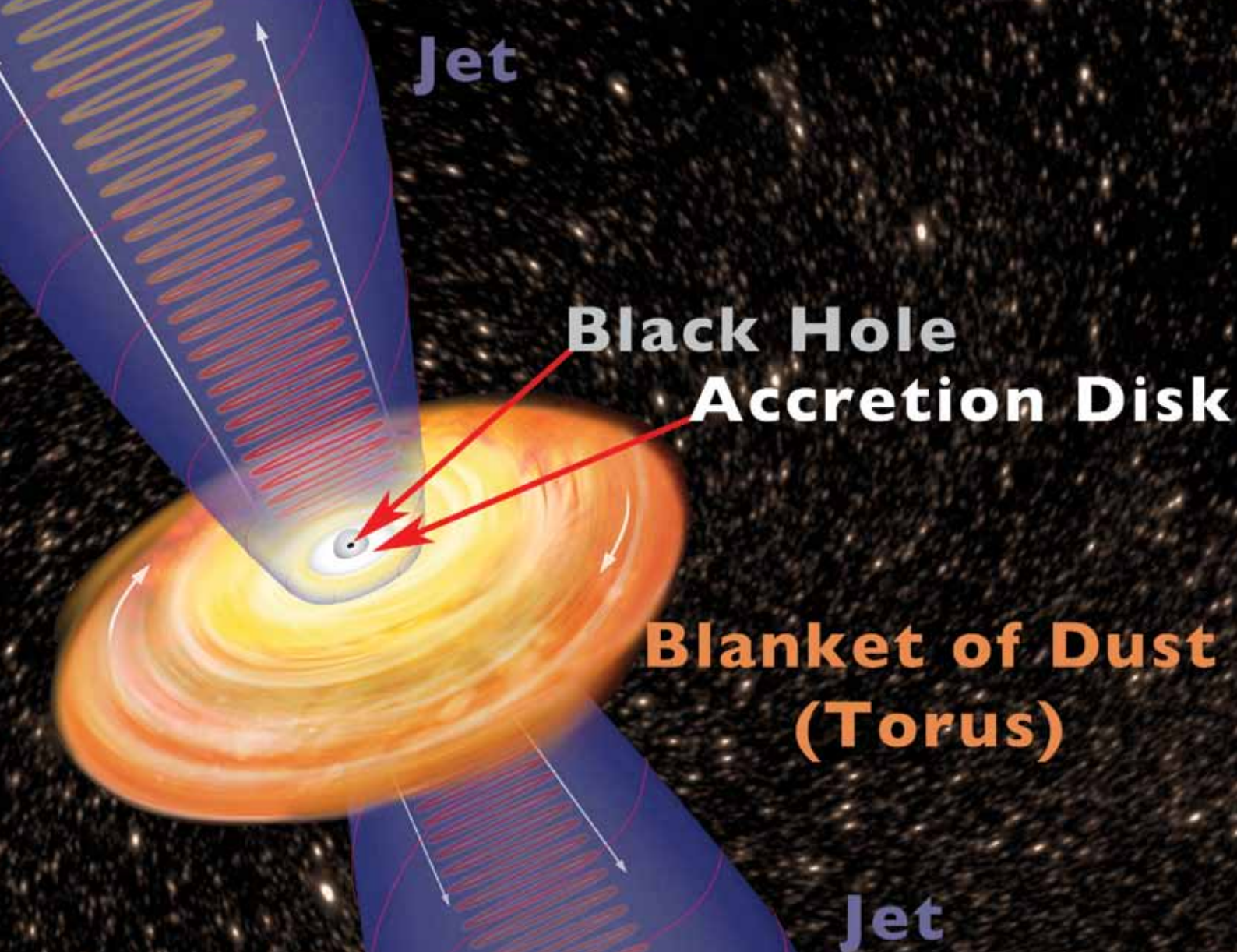
tet ved hjelp av et spektroskop. Til å begynne med klarte de ikke å identifisere spektrallinjene, men oppdaget at disse var kraftig forskjøvet mot rødt. Den eneste mulige forklaringen måtte være at kilden – den blå stjernen – fjerner seg fra



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

oss i et rasende tempo – 43 800 km/s, det vil si 158 millioner km/t.

Hastigheten ble tolket som en konsekvens av Universets ekspansjon og i så fall må 3C 273 befinne seg 2,4 milliarder



B. Saxton, NRAO/AUI/NSF Eller: quasar.jpg. Modell for en kvasar. I midten av en ung galakse befinner det seg et supertungt sort hull. Stoff virvler i en skive inn mot hullet. Noe materiale skytes ut fra polområdene i form av to intense jetstråler. Illustrasjon: NASA

lysår fra Jorden! Likevel er objektet såpass lyssterkt at det kan observeres med et moderat amatørteleskop. Avstanden var en sensasjonell forklaring og oppdagelse siden det innebar at man observerte et av de fjerneste objektene som til da var sett i Universet og at enorme energimengder ble sendt ut fra et (i kosmisk sammenheng) knøttlite volum i midten av en galakse.

Dette ble raskt et av de største mysteriene innenfor astronomien og veldig mange forskere ble engasjert i å prøve å finne forklaringen, ikke minst siden mange andre, lignende objekter ble oppdaget.

De ble kalt kvasarer etter «kvasi- (tilsynelatende) stellare-objekter. Felles for de alle var at de tilsynelatende befant seg i sentrum av en galakse.

En rekke forslag dukket opp:

- Det kunne være snakk om objekter som var slynget ut av kjernen i sin modergalakse. Da er de likevel ikke så ekstremt langt unna oss. Men hvorfor beveger da alle kvasarene seg vekk fra oss?

- Det kunne være snakk om superstore stjerner. Jo større masse en stjerne har, jo mer lys sender den ut. For å kunne sende ut nok lys til å forklare kvasar-fenomenet, måtte stjernen vært flere millioner ganger tyngre enn Solen.

Denne forklaringen fikk undertegnede til å bli interessert i stjerners utvikling og oppbygning og gjorde at jeg begynte å studere og forske på dette. Men innen jeg begynte med studiene, hadde forskerne funnet ut at supertunge stjerner ikke er forklaringen på kvasarer. I stedet forårsaker de tyngste stjernene i Universet et

annet, minst like stort mysterium – gammaglimtene!

- Supertunge sorte hull som sluker stjerner og annen materie fra omgivelsene. Dette har vist seg å være den rette forklaringen på kvasarene.

KOSMISKE SUPERSLURPERE

I midten av alle større galakser ser det ut til å befinne seg et stort sort hull. Massen varierer med størrelsen på vertsgalaksen, men er generelt fra noen millioner til flere milliarder ganger Solens og hullene kalles derfor supertunge sorte hull.

De tyngste av disse sorte hullene er i utstrekning på størrelse med Solsystemet. Men tyngdekraftene merkes adskillig lenger unna.

Gass, støv, planeter og hele stjerner som kommer for nær, blir sugd inn i hullet og



Kvasaren 3C 273 består av en intenst lysende kilde og en 100 000 lysår lang stråle av gass som farer vekk fra lyskilden (streken nederst på bildet). Foto: NASA/ESA og J. Bahcall (IAS)

blir borte for alltid. Dersom større mengder stoff blir sugd inn mot hullet, dannes det en virvlende skive der stoffet går i spiral gradvis nærmere sluket i midten.

På vei innover varmes gassen kraftig opp og begynner å lyse intenst.

Trykket fra stoff som «står i kø» for å komme innover, samt magnetiske krefter, forårsaker at noe stoff blåses vekk fra det sorte hullet i form av to jetstråler. Disse peker ut fra polområdene til det sorte hullet og gassen i jetstrålene kan bevege seg ekstremt raskt – nesten med lysets hastighet.

FLERE FENOMENER I ETT

Dersom en av jetstrålene peker mot oss, ser vi en kvasar. Dersom vi ser fenomenet i en annen vinkel, opplever vi det som en annen type aktiv galaksekjerne – en såkalt blazar, et BL Lac-objekt eller en radiogalakse.

Radiogalakser inneholder en tilsynelatende normal galakse i midten, og på hver sin side av denne befinner det seg to gigantiske bobler av gass som sender ut radiostråling.

Superhull i Melkeveien spiser
I midten av Melkeveien befinner det seg et sort hull med omkring 4 millioner ganger større masse enn Solens.

Dette hullet får som regel ikke så mye «mat» i form av gass som blir sugd inn, men i september begynte en stor sky av het gass å komme så nær at skyen blir revet i stykker av tyngdekraftene. Deler av skyen ventes deretter å bli slurpet inn i det kosmiske sluket. Noe slikt har aldri tidligere blitt observert så nær oss (27 000 lysår unna), og det passer fint at dette skjer akkurat 50 år etter oppdagelsen av kvasarfenomenet.

Se også:
<http://www.astroevents.no/sorthullspise.html>

Superhull skal spise sky av gass sommeren 2013

En av høstens store begivenheter, kometen ISON, kan følges på www.astroevents.no.



BINDERS

Bindersen e ein fantastiske oppfinnelse. Ein vanlige binders e 3 cm. lange. Hvis du bøye han ud så ser du at han e lagde av ein metalltråd på 10,5 cm.

Eg bruge, i gjønåsnitt, 10 bindersar i ugå. 525 pr. år. Binders e heldigvis billigt, så den årlige udgiften e ikkje merr enn 16 kroner. Og dette beløbet kan trekkes fra på skatten. I begynnelsen av august va eg mesten lens for bindersar. Eg trengde nye, og dette sa eg te sekretæren min. Kånå. Same dagen kjøpte hu ein boks med 2000 bindersar. Det e ein fantastiske følelse å konna fylla opp lageret, ble trygge på at du har nok av det du trenge, og å konna åbna ein flunkandes nye ting. Eg åbna den nye boksen med andakt. Nå har eg bindersar nok fram te juli 2022.

Det viste seg, dessverre, at de nye bindersane e mindre enn ein vanlige binders. De nye e bare 2 cm., og udbretta e de bare 7. De e så små at de glippe mydlå fingrane mine, de dette ner på pulten og golvet, og de ser så vesaligt små og simple ud at eg bler dårlige. Når eg sende ud brever og regningar, og der e merr enn ett ark, så feste eg jo arkå samen med ein binders. Ka vil kundane mine tro om meg når de ser den bittelitle bindersen? At eg e sykt nådige? At det går elendig med bedriften min,

siden eg ikkje har råd te skikkelige bindersar?

Det kan gjerna ver, som kånå mi påstår, at eg e bittelitt nevrotiske. Men eg kan jo ikkje hiva de flunkandes nye bindersane, som eg nettopp har betalt for, og som eg ska trekka fra på skatten. Eg må jo bruga de opp. Men det som før va ein glede og ein stolthed, og strekke meg ud itte ein nydelige 3 centimeters messingfarga binders, som eg med ein galante og enkel manøver monterte i øversta venstra hjørna, og derved bandt samen arkå på ein forskriftsmessige og delikate måde, det har nå blitt et sant hekkan og herke. Eg grue meg te å ta i den pekyrandes litle idiotbindersen, eg rødme og bler kvalmen, eg skjelve, og eg klare ikkje å lesa korrektur på det eg har skrevet. Eg bler så ukonsentrerte at eg sende ud brev med skrivefeil.

Kånå mi forstår ikkje problemet eingang. Hu bare fnyse, og påstår at det e den enklaste sag av verden å hiva disse bindersane, hvis de irriterer meg sånn. Hiva 1958 flonkandes nye bindersar? 62 kroner og 85 øre! Eg e ikkje galen i håvet heller.

Men eg glede meg te juli 2022. Då ska eg kjøba nye bindersar sjøl.

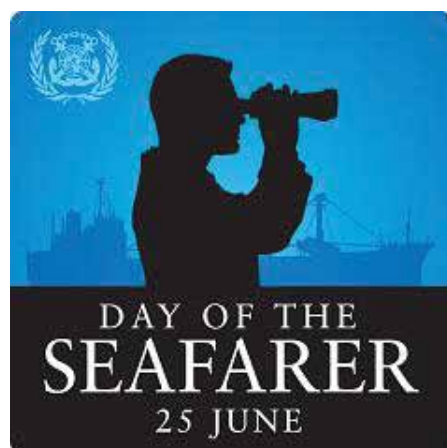


Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Vi har tidligere gitt uttrykk for vår sympati med de underordnede i Cruise farten, denne gang vil vi konsentrere oss om offiserene

En av våre lesere, som selv har erfaring fra cruise farten, sendte oss nedenforstående link. En link vi anbefaler alle om å gå inn på, for selv å se hvordan de store cruise rederiene utnytter sine mannskaper.

Mannen bak sidene, Jim Walker, er en Miami basert advokat, som har bestemt seg for å se nærmere på hvordan cruise rederiene opererer og hva de forlanger av sine ansatte. Som dere kan lese under øker rederiene ansvar og arbeidstallet til offiserene, samtidig med at de kniper ned på hyrene.



[25 June Day of the Seafarer? Cruise Lines Increase Responsibilities & Hours of Officers But Decrease Pay](#)

Posted on June 25, 2013 by [Jim Walker](#)

Today is the "Day of the Mariner."
According to the International Maritime

Organization (IMO), today is the day to recognize the dedication and hard work of seafarers in the shipping industry.

Most of the focus of this blog over the years has been on the frequent abuse of the lower rank crew members, like the cruise ship cleaners, cabin attendants, and waiters. However, it's just not the crew who are being abused. There has been an increasing trend in the cruise industry to overwork and mistreat the professional mariners / deck officers who work aboard the major cruise lines.

Every single cruise ship relies on highly trained, professional and knowledgeable marine officers to safely run the ship's operations. The safety of the passengers & and the security of the ship depend on the officers' flawless execution of navigation duties 24 hours a day, seven days a week. In the cruise industry, safety can be achieved only by highly skilled officers who are well rested and physically and psychologically fit for duty.

But there has been a trend in the last few years to increase the work load of the ship's officers while substantially decreasing their pay. Some officers face a 50% reduction in their pay. If they complain, the cruise lines are quick to terminate their employment and replace them with less qualified or experienced mariners.

<http://www.cruiselawnews.com>

Hvert eneste cruise rederi satser på høyt utdannede og godt trente offiserer, slik at butikken kan drives på en forsvarlig måte. Skipets og passasjerenes sikker-

het avhenger av at offiserene vet hva de gjør. Allikevel har det vært en trend de siste årene med å øke arbeidstiden, mens rederiene samtidig har redusert hyrene med opp imot 50 %. Om noen har klaget, har rederiene vært snare med å kvitte seg med vedkommende, og byttet dem ut med mindre kvalifiserte offiserer.

Rederiene i denne kategorien regjerer med frykt, og ikke i samsvar med internasjonale konvensjoner. Det verste er allikevel ikke at rederiene innen denne bisniss er grådige, det vet vi, men at de forbund og organisasjoner som kan gjøre noe, ikke gjør det.

ILO som er den internasjonale delen av samarbeidene sjømannsorganisasjoner gjør alt for lite, om de i det hele tatt gjør noe som helst. NSU, som Norsk Sjømannsforbund blir kalt internasjonalt. Gjør heller ingen ting. Det vet vi direkte fra mannskaper som selv har fortalt oss det, samt kontrakter vi har.

Hvordan kan vi da forvente at situasjonen er annerledes enn det den er og som viser dagens virkelighet, på slike skip?

Mannskapene kommer fra alle deler av klodens fattige strøk. Hjemme har de knapt nok penger til mat, og slett ikke til dyre advokater som kanskje kunne ha hjulpet. For det første har de liten hyre, men de blir allikevel trukket for medlemskontingent til forbund som de knapt kjenner navnet på, og langt mindre har tillit til.

One cruise line for example, Royal Caribbean, has progressively deteriorated the working conditions, physical and

info@fffs.no – www.fffs.no



Ilfoto fffs

mental fitness and morale of its marine officers in the last 5 years. The work load of the officers has risen to the point where officers work well in excess of the hour limitations recommended by the International Labor Organization (ILO) and Safety of Life at Sea (SOLAS). The officers are required to work up to and in excess of 14 hours per day every day, which is the standard 8 hours of watch that is expected for watch keepers and 6 hours of "overtime" work for "secondary" duties.

Would you fly in an airplane knowing that the pilots responsible for the flight had been working 14 hours or more a day for the past 8 weeks?

Som man kan lese i avsnittet over blir det delvis norske rederier RCCL trukket frem som et skrekkeeksempel på hvordan man krever at offiserene skal arbeide. 14 timers dag er det vanlige ikke som anbefalt av ILO 8 timer. Som man kan se vet de godt hva som skjer, men de lar det bare passere. Dette presset fra rederiets side har vært en planlagt strategi gjennom de siste 5 årene.

Dette er noe som selvsagt går på de ansattes helse, både fysisk og ikke minst psykisk. Det er forventet at offiserene skal arbeide i overkant av 14 timers dager, uten å få betalt overtid. Som Mr. Walker skriver: Ville du fly om du viste at ansvarlige piloter hadde arbeidet i

14 timer eller mer hver dag de siste 14 dagene.

Royal Caribbean has progressively downsized its marine / deck departments over the years. The secondary work loads (deck maintenance, lifesaving, navigation) used to be spread out between multiple officers and a dedicated chief officer for maintenance and a dedicated safety officer for safety training. These roles have now been combined into fewer and fewer officers while the cruise ships get bigger and bigger.

Royal Caribbean has now increased contract lengths by an extra 4 weeks for these over-tired, over-worked, under-



Illfoto ffffs

paid officers. The cruise line seems to consider the officers "disposable" if they try and bring up the topic of excessive work loads. The company can fire highly experienced and loyal officers with impunity.

RCCL har gjennom lang tid redusert dekksbemanningen. Vedlikeholdsoppgavene som vanligvis var delt mellom flere offiserer, og en dedikert overstyrmann, samt en sikkerhetsoffiser som tok seg av all sikkerhetstrening av mannskapene, er nå overlatt færre og færre offiserer, samtidig med at skipene har blitt større og større.

Som man kan lese i den engelske teksten

har RCCL forlenget kontraktene med fire uker, for disse overtrøtte, overarbeidete og underbetalte offiserene. Rederier ser på offiserene som bruk og kast om de drister seg til å ta opp problemene. Rederiet kan uten frykt for juridiske konsekvenser, sparke hvem de vil.

Royal Caribbean Cruises Ltd.

NYSE: RCCL OSE: RCL er et norsk-amerikansk cruiserederi grunnlagt i 1968 av de norske rederiene Anders Wilhelmsen & Co., I. M. Skaugen samt Gotaas-Larsen. Selskapet driver Royal Caribbean International, samt Celebrity Cruises, Pullmantur Cruises, Azamara Club Cruises, CDF Croisieres de France og 50% av TUI Cruises. RCL Cruises

Ltd. er verdens nest største cruiserederi, etter Carnival Corporation & plc. Selskapet har totalt 40 skip i drift. RCL Cruises Ltd. er registrert på børsene i New York og Oslo og har sitt hovedkontor i Miami, Florida. I Norden har selskapet kontorer i Oslo, Stockholm, København og Helsinki.^[1] De norske brødrene Arne og Gjert Wilhelmsen er med sine familier storeiere i rederiet. Anders Wilhelmsen Gruppen, som i 2008 endret navn til Awilhelmsen, eier direkte femten prosent av RCL Cruises Ltd.^[2] (Ifølge Wikipedia)

Som nordmenn har vi mye å være stolte av- ??



Hei

Kan dere ta en titt på dette skrivet som jeg fikk fra kontoret. Kan de virkelig kreve dette av meg. Ble nylig flagget ut igjen for 2 gang, på et år i Eidesvik, så jeg begynner å lure på om de er redd for at folk slutter nå, når de ser hvilken vei rederiet styrer. Nå er seismikk utflagget og nå har de begynt med subsea, da blir det vel sup-
ply flåten som operer utenfor Norges grenser det neste. Håper dere kan gi meg et svar på dette.
Mvh Medlem.

Følgende brev fra Eidesvik rederi hadde vårt medlem, og andre ansatte i rederiet, mottatt med krav om underskrift. Det er ikke rart at vedkommende steilet da innholdet ble lest.

VEDLEGG TIL ARBEIDSAVTALE- ADGANG TIL Å HA BIERVERV

*mellom
Eidesvik AS (Arbeidsgiver)*

*Og
****- (Arbeidstaker).*

Dette vedlegg til arbeidsavtalen datert 01.09.2013 er utarbeidet for å presisere arbeidstakers adgang til bierverv.

Arbeidsgiver har som policy at arbeidstaker kun skal ha en arbeidsgiver, Eidesvik AS. Policyen begrunnes av flere hensyn, som HMS og konsekvenser for hvor arbeidstaker skal være medlem i trygdeordning.

ved signatur av denne avtale bekrefter arbeidstaker at han ikke, uten forutgående skriftlig samtykke fra arbeidsgiver v/Therese Husa, har adgang til å arbeide for annen arbeidsgiver eller drive egen virksomhet.

Ved brudd på denne avtalen plikter Arbeidstaker å dekke arbeidsgivers økonomiske tap.

(sted, dato)

Arbeidstaker

For Eidesvik.



FFFS lurte selvfølgelig på det samme og sendte spørsmålet videre til vår advokat P. M. Falnes for vurdering.

Hei,

Mine synspunkter er som følger;

En arbeidsgiver legger som regel til grunn at den ansatte har en arbeidsgiver, og holder seg til denne. Dette er et greit utgangspunkt. Noe generelt forbud mot bierverv kan man imidlertid ikke si at finnes, med mindre man er innenfor de yrker hvor det er lovforbud mot bierverv.

Dersom det er saklig grunn for det, er det også greit at arbeidsgiver krever at en arbeidstaker skal søke forhåndssamtykke dersom denne ønsker å ta annet arbeid i tillegg til sin hovedarbeidsgiver. Dersom det dreier seg om å ta fast arbeid, eller arbeid som er av regelmessig art er nok kravet om forhåndssamtykke velbegrunnet. Dersom det er snakk om mer enkeltstående oppdrag er saken mer tvilsom, og dersom oppdragene er slik at de ikke går ut over arbeidet for hovedarbeidsgiver kan jeg vanskelig se at det kan oppstilles et krav om forhåndssamtykke. Vi er her i grenseland mellom hva en arbeidsgiver kan kreve, og hva en arbeidstaker fritt må kunne gjøre på sin fritid.

Når det gjelder å drive egen virksomhet, må samme begrensninger gjelde. Begrepet «drive egen virksomhet» er jo veldig generelt, og å nedlegge et generelt forbud mot dette, eller kreve et generelt forhåndssamtykke kan jeg ikke se at det er rettslig grunnlag for. Hovedsynspunktene er de samme som foran, det å drive virksomheten må ikke gå ut over hovedarbeidsgiver eller den tiden arbeidstaker skal arbeide for denne.

I tillegg til det jeg har sagt foran gjelder selvsagt at en arbeidstaker ikke kan ta arbeid for-, oppdrag for- eller drive virksomhet som er i konkurranse med arbeidsgiver. Arbeidstaker må også ta hensyn til at det han driver med, også på fritiden, ikke på annen måte kan skade arbeidsgiver og dennes rykte. Dette følger av den alminnelige lojalitetsplikt en arbeidstaker har.

Min konklusjon blir at det vedlegg til arbeidsavtalen som er presentert av Eidesvik i sin kjerne har noe for seg, men det går videre enn hva en arbeidstaker kan avkreves. Jeg kan heller ikke se at det er nødvendig å avkreve underskrift på en slik «erklæring».

Med vennlig hilsen

Per Magnus Falnes
advokat



Takk for enestående hjelp og støtte

Livet er ikke like lett bestandig, heller ikke arbeidslivet. Vel vitende om arbeidsgivers inkonsekvente aldersgrense på 62 år, var jeg mentalt forberedt på en oppsigelse da dagen nærmet seg.

Men nei da, et ullent brev som fortalte meg om Pensjonstrygden for sjømenns nettadresse, www.pts.no, undertegnet den samme mannskapskonsulenten som fikk denne adressen av meg noen måneder tidligere, var rederiets siste hilsen. Årsaken til at hun fikk adressen var et siste (forgjeves) forsøk på å få arbeidsgiver til å rydde opp i 12 måneders fartstid som ikke er blitt innbetalt til Pensjonstrygden for Sjømenn.

Konsekvensen er ca. 8000 kroner mindre pensjon pr år for meg.

Jeg ville ikke pensjonere meg. Jeg ønsket å fortsette i jobben min. I tillegg hadde min livssituasjon blitt uventet endret slik at det er nødvendig for meg å ha en ordinær inntekt i noen år til for å beholde hjemmet mitt.

Noen er glade for å kunne pensjonere seg som 60-åring. Andre synes det er greit når man er 62. Men, forutsatt at man er skikket og har helseattesten intakt, skulle det ikke være noe i veien for å fortsette å jobbe noen år til.

Ikke alle arbeidsgivere er like vanskelige, heldigvis. Jeg var heldig og fikk meg jobb i god tid før D-dagen. Denne jobben er å se på som ren skadebegrensning. Det skal ikke være slik at en arbeidsgiver kan kassere en ansatt ene og alene på grunn av alder. Alder er relativt. Alder oppleves forskjellig fra person til person.

Takk og pris for at jeg er medlem i FFFS. Her sitter rettferdigheten ganske så godt i ryggmargen. FFFS har prøvd aldersspørsmålet tidligere og tapt i alle rettsinstanser i Norge, (Kystlinkdommen) men allikevel ble jeg møtt med forståelse og gode innspill når jeg luftet min frustrasjon over at en arbeidsgiver er så arrogant og forskjellsbehandlende.

HELDIGVIS ble det besluttet at jeg skulle gjøre rettslig krav på å stå i stillingen i påvente av rettsak. Her forklarte rederiets konserndirektør HR for dommeren at mannskapet generelt var "for gammelt" og at de hadde måttet si opp mange eldre etter et skipssalg noen år tidligere. Dessuten mente han at jeg var uegnet som røykdykker p.g.a alderen min. På spørsmål fra dommeren hvor mange av mannskapet som var oppført som røykdykkere hadde han ingen begrep om det.



Leserbrev



Og så tilbake til "HELDIGVIS"; Jo, den samme konserndirektøren HR kunne opplyse retten om at når den nye Skipsarbeiderloven kom på ettersommeren med aldersgrense på 70 år så ville ikke rederiet forholde seg til den!

Dette var øyeblikket hvor jeg fikk bekreftet hvor viktig det var at FFFS ikke gir opp dette spørsmålet. Rederiet hadde faktisk tenkt seg å fortsette sin ulne praksis av pensjonsalder.

Dommeren besluttet at jeg ikke skulle få stå i stillingen under konflikten.

Nå i høst skal saken behandles videre i rettsapparatet og jeg kjenner meg trygg på både advokaten og FFFS.

Ikke trygg på at vi vinner fram. Men trygg på at de vil kjempe en kamp for både meg og indirekte alle kollegaer som er blitt skviset ut av arbeidslivet mot sin vilje eller står i fare for å bli det. Med dette vil jeg rette en inderlig takk til FFFS for enestående støtte, informasjon og innsats.

Ansatt nr. 2576



Hei

Jeg er pensjonist, medlem i sjømannsforbundet og var sjømann fra 1960 til 2006. Jeg fikk med meg mye, men ble overflødig på den ene plassen etter den andre.

Begynte i kyst/ Nordsjøfart i 1980, og fikk se hvordan det gikk der også. Nå får jeg SMS fra forbundet om at om det blir blå regjering blir det tillatt for NIS skip å seile på kysten. Den tiden jeg har vært i yrket har det vel helst vært sosialistisk styre, og hva har de gjort for å redde arbeidsplassene.

Hva er forskjellen på å la Færøysk registrerte fartøyer drive kystfart med lavtlønnet besetning eller la NIS seile på kysten?

Hvorfor ble ingenting gjort den gang det fremdeles var mulig å redde arbeidsplassene, nei det må hele tiden 4 nye år til for å få gjort noe. Nei dere må bare innse at dere ikke har troverdighet lenger, tålmodigheten er slutt.

Arvid Hettervik

Hva har epler, ost og tomater til felles?

Jo, de er høyt tollbelagt for å beskytte norsk landbruk

Hva er det som gjør at bøndene blir beskyttet? Det er så enkelt at de har politikere som bryr seg og er engasjert i deres livsvilkår.

Om vi tar en annen yrkesgruppe – sjøfolk - er de mer eller mindre overlatt til seg selv. Ikke har de politikere som bryr seg, heller ikke har de, historisk sett, hatt forbund som bryr seg. Sjøfolk har som regel bare hatt støtte i de politiske partier som til enhver tid har vært i opposisjon til de regjerende partier.

Billedlig sett har vi bygd opp verdens høyeste tollmur rundt landet, for å ta vare på arbeidere i en næring som i utgangspunktet er bedre beskyttet enn sine kolleger til sjøs. Vi skal ikke ta stilling til om dette er nødvendig eller ikke, men bare vise til at bøndene har noen som bryr seg.

De som bryr seg gjør sikkert ikke dette på grunn av at de ønsker bøndene alt godt, men fordi det gir disse «småkongene» egen makt. Uten bøndene ville disse politikerne mistet den makten de er så opptatt av.

Sjøfolkene har vært en forbruksvare. De har vært pålagt store kontingentkrav fra fagforbundene, og har ikke fått støtte fra politikere. «De er ikke hjemme ved valg, de får ikke med seg valgdebattene og ingen gidder bry seg» var gjengs tale fra politikerne. Dette har tradisjonelt skapt et inntrykk blant de samme politikerne om at det hadde ingen hensikt å tale sjøfolkenes sak. De har vært fritt vilt både fra arbeidsgiver, forbund og politikere - en salderingspost.

Om man stiller sjøfolkenes situasjon opp mot noen få hobbydyrkere av tomater, blir sammenligningen grotesk. På et par

øyer i Rogaland har noen driftige bønder klart å få sine tillitsvalgte på Stortinget til å gjøre disse bøndene til en slags adel, sammen med kornbøndene på Østlandet. Det de har fått til er at i deres dyrkings-sesong fordobles prisen på utenlandske tomater, for å beskytte de norske tomatene. De har vært dyktige og stått sammen.

Sjøfolkene har derimot vært utsatt for en splitt-og-hersk taktikk fra både politikere, forbund, og i mange tilfeller, redere.

Når det gjelder sjøfolk, hjelper ikke en gang loven som skal beskytte dem. De som har penger og skip registrert i NIS-registret søker ganske enkelt om å få dispensasjon, slik at de kan gå på kysten.

Det de egentlig ber om er å få lov til å ta om bord billig arbeidskraft. Denne praksisen er de tre andre sjømanns-

forbundene med på. Den økonomiske beskyttelsen norske sjøfolk kan håpe på er at de får økonomisk støtte fra NAV om/når de blir kastet på land. De har blitt for kostbare til å ha en skattbar inntekt, mens andre får leke seg å dyrke det de har lyst til, med god støtte fra staten. Bøndene og eksport industrien blir beskyttet, men de som skal jobbe med befraktning på de syv hav, er overlatt til seg selv. De har ikke støtte fra noe hold. Mange ønsker å satse på en karriere til sjøs, de unge blir lokket til å ta dyr utdannelse, for deretter å bli kastet på land.

Om vi ser litt utover vår egen lille andedam, er vi et av fem land i verden med skipsfart, som ikke har noen som helst beskyttelse hverken fra stat eller forbund for våre sjøfolk - HVORFOR?

TRENGER DU HELSEATTEST? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

Hva er vitsen?

Ryanair piloter organiserer seg, men de gjør det anonymt. De er redde for at selskapet vil komme med represalier.

Hva er da vitsen med å organisere seg?

Slik vi i FFFS ser det, har ververne fra den svenske fagforeningen vært vinnerne i denne saken. De får inn kontingent fra anonyme medlemmer, men slipper å yte noe som helst, medlemmene tør jo ikke stå frem å klage. Om det er bevist villedning skal vi ikke ha noen mening

om, men at et fagforbund tillater å ta opp anonyme medlemmer, sier mer om fagforbundets ærlighet, enn medlemmenes redsel for arbeidsgiver.

Fagforbundets oppgave er å slåss for medlemmenes rettigheter, ikke bare tenke på å få inn mest mulig kontingent. Vi håper på det mest innstendige at ingen av våre medlemmer er redde for å være tilsluttet FFFS, det hadde vi tatt svært tungt. Det vi derimot håper er at våre medlemmer er stolte av forbundet sitt, og er sikre på at om arbeidsgiver prøver seg på noe ureglementert så får medlemmene våre den nødvendige støtte og hjelp.

Vi i FFFS er veldig opptatt av at alle er organiserte, ikke nødvendigvis i FFFS, men i det forbundet hver enkelt finner best for dem. Det å stå utenfor, uten selv å bidra, mener vi er å overlate alt ansvar til andre, det viser også at man ikke er en lagspiller.

Vi kan ikke tenke oss at noen er anonymt innmeldt i noe forbund på grunn av at de frykter konsekvenser fra arbeidsgiver eller noen andre, da må de gjerne komme til oss, og vi lover å hjelpe vedkommende.

FFFS tar seilende på alvor.



Ilfoto: Helge Oksnes



Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef, kr. 295,-

Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske kr. 285,-

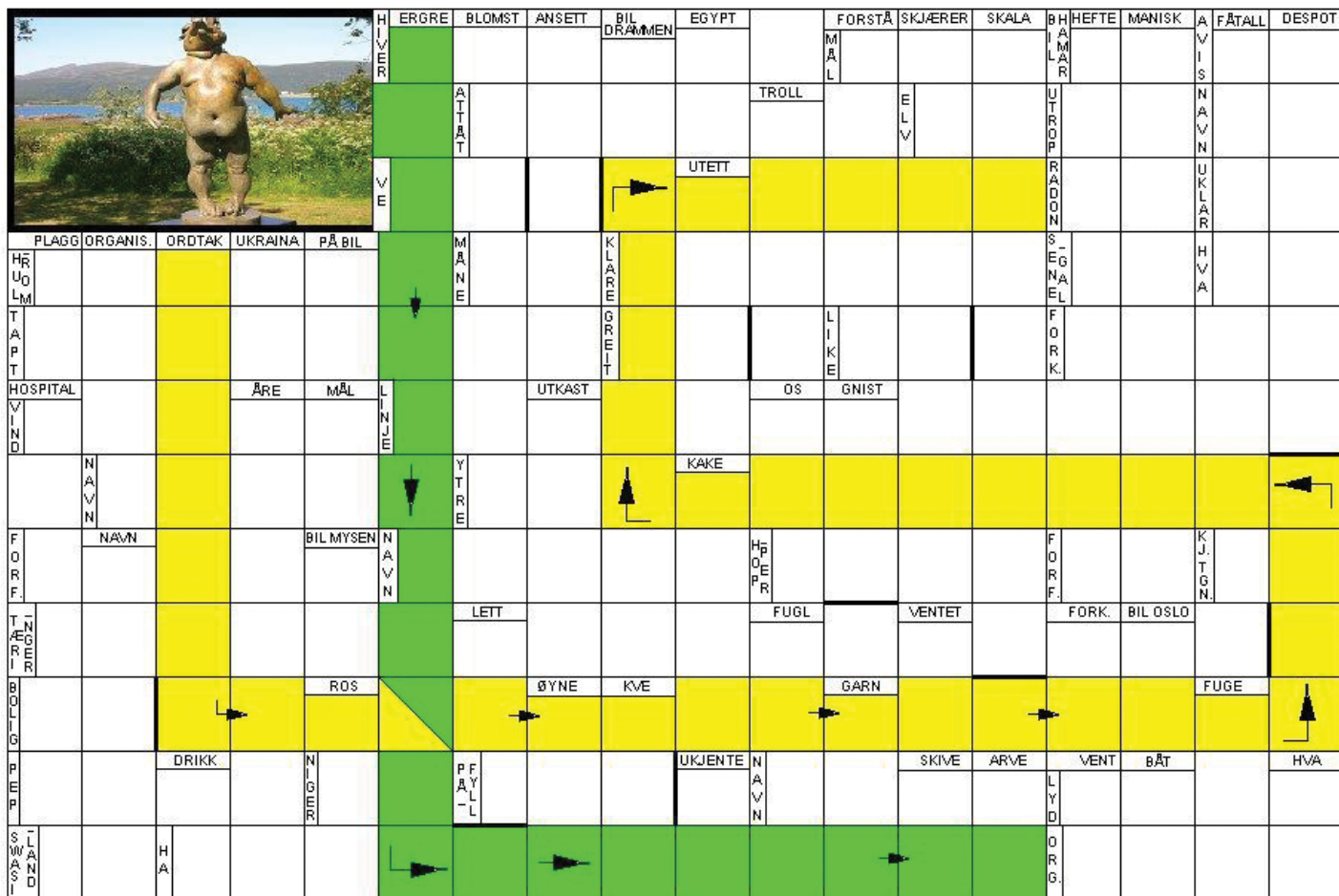
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere kr. 270,-

Lettmatros, kadett og smører kr. 245,-

Lærling kr. 50,-

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

av Hugo Evald Dahl



Riktig svar sendes innen 20.11.13 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 2 2013: Ståle Johansen, Trysil – Erling Arne Todal, Tustna
Siv Wulf, Tustna

NAVN:

ADRESSE:



*FFFS ønsker alle
sine medlemmer en rigtig
flott høst*

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

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

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.
Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.
Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

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

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

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

Nosefo – for sikkerhets skyld!

Se mer på www.nosefo.no



Norsk Senter for
Offshoreutdanning