DRÅPEN

NR. 2 • 2014 • 13. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

VI ØNSKER ALLE VÅRE LESERE EN

FANTASTISK SOMMER!

• FFFS VISER VEI | • SCANDINAVIAN STAR | • HUMAN FACTOR

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.

Nr. 2 juni 2014 - 13. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
SuperSpeed
Foto: Dag G. Nordsveen/
nordsveenfoto.no

Trykk
Molvik Grafisk

INNHOLD

Dråpen nummer 2 • Juni 2014

Human factor side 25

Scandinavian Star side 34

Se kosmisk støv på himmelen i sommer side 42

Handlevogner side 50

Leder ... side 4
FFFS viser vei ... side 5
Anløpsavgift, kaiavgift, terroravgift... ... side 6
Advarsel ... side 7
Fortsatt flagger norske redere ut ... side 8-9
Kan vi stole på at norske politikere snakker sant? ... side 10-11
Hvor nedrig går det an å bli? ... side 12
Man kan også få for mye av det gode ... side 13
PÅ sidene til engelske gov.uk finner man en veldig interessant kunngjøring hver måned ... side 14
Skal vi klare dette, må vi dra lasset sammen ... side 15
Med frykt skal de ansatte fjernes. ... side 16-17
En enslig svale gir ingen sommer ... side 18
Når jeg blir stor skal også jeg bli kaptein ... side 19
Formuesforholdet mellom ektefeller og samboere ... side 20-21
Værlighet skal koste penger ... side 22
En tusenlapp her og en tusenlapp der ... side 23
FFFS har medlemmer med mange forskjellige meninger ... side 24
Human Factor ... side 25
Disiplin - selvstendighet - samarbeid ... side 26-29
En skam eller en realitet? ... side 30-33
Scandinavian star - ny etterforskning av straffesaken? ... side 34-37
Atles kommentarer ... side 38
Litt understrekning/presisering ... side 39
Er sjøfolk redde for å si sin mening, og stå for den? ... side 40
Er sjømannsfradraget fredet av Riksantikvaren? ... side 41
Se kosmisk støv på himmelen i sommer ... side 42-43
Leserbrev ... side 44-47
Det er betimelig å spørre, hvem har ansvaret? ... side 48
Hvem er det som bestemmer om man er sjømann eller ei? ... side 49
Handlevogner ... side 50
Kryssord ... side 51

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære leser

I dette nummer av Dråpen vil ta for oss litt forskjellige tema, noe kontroversielt andre ting mindre «på kanten». Vi håper allikevel at innholdet skal være varmt nok til å holde diskusjonen gående.

Vi har fremdeles problemer med et rederi som ikke vil respektere avgjørelsen i Strasbourg, derfor har vi nå sendt (18.06) Prosessvarsel til dem, med klar beskjed om at om de ikke innretter seg etter loven blir de rettslig ansvarlig for sin elendige behandling av sine mannskaper. Mannskaper som ikke en gang er oppsagt bare fratatt sitt arbeid om bord, med de kostnadene det medfører for den enkelte.

Det er fortvilende at ledelsen i et stort fergerederi ikke er i stand til å se virkeligheten, men tror at deres egne ønsker står over loven. Vi har ellers så stor pågang på saker at våre advokater er overarbeidet, selv om flesteparten av sakene blir ordnet direkte mellom oss og rederiene det gjelder. Slik det ser ut for nå blir vi nødt til å utvide vårt samarbeid med enda et advokatkontor. Til nå i år har vi fått inn mer enn 200 saker. Dette er saker som selvfølgelig krever vår fulle oppmerksomhet, det har vi gitt vårt ord på, til medlemmene. At et lite forbund som vårt har så mange saker, må vel bety at andre forbund, med mange flere medlemmer enn FFFS, ikke har tid til annet enn å føre rettssaker på vegne av sine medlemmer, eller…?

13.06 la politimesteren i Oslo, Hans Sverre Sjøvold, frem rapporten til politiets egen prosjektgruppe om brannen på Scandinavian Star, som mente at «Prosjektgruppen finner det ikke tilrådelig å gjenåpne etterforskning». På tross av dette mente Sjøvold at deler av saken burde granskes på ny. Han mente at det økonomiske aspektet, samt det faktum at dansken Erik Mørk Andersen, som også døde i brannen, ble holdt ansvarlig for brannstiftelsen uten tilstrekkelige bevis.

Om det blir åpnet ny og grundig etterforskning omkring det økonomiske konglomeratet, vil de ganske sikkert finne ting som får dem til å utvide etterforskningen. Like ens vil det være om de begynner å fokusere på virkeligheten omkrig ildspåsettelsen. Da vil de finne at det ikke er gjort noen vitneobservasjoner av Mørk Andersen i nærheten av noen av arnestedene.

Prosjektgruppen mener for øvrig at det bare var to branner, mens brannvesenet, både norsk og svensk, samt branningeniører, som har satt seg grundig inn i saken, mener at det var minst fire, mest sannsynlig seks arnesteder. Om de skal mistenke dansken som brannstifter, kan de like gjerne gjøre det samme med alle de andre avdøde 158 menneskene om bord, disse kan heller ikke forsvare seg mot beskyldninger.

Vi håper ikke at politimester Sjøvold bare fremfører et spill for galleriet, noe vi faktisk har grunn til å tro. I forbindelse med pressekonferansen den 13. juni, fikk vi et bestemt inntrykk av at politiet forsøkte å tåkelegge, mer enn å opplyse saken. Les advokat Erling Hansens syn på saken lenger bak i bladet. Han var til stede på presse briefingen.

Sommeren står for døren og vi håper inderlig at hvor du enn befinner deg, hjemme eller borte på ferie, har du finværet med deg.

God sommer

FFFS viser vei

I en ny sak som har vært oppe i Europarådets domstol ESP, har staten Norge fått et nytt nederlag, med henvisning til saken FFFS tok opp på vegne av våre medlemmer.

Saken vi hadde oppe for domstolen var for å få stoppet diskrimineringen av en hel arbeidstakergruppe - nemlig sjøfolk over 62 år. Det klarte vi. Staten ved regjeringsadvokaten prøvde på mange ufine måter å fortelle domstolen at vi både var for små og ikke hadde rettslig interesse. I følge regjeringsadvokaten hadde vi heller ikke lov til å signere dokumenter på vegne av medlemmene, men hvem som da hadde lov til å signere for forbundet, sa hun ingenting om. Hun klarte også å servere mange andre usannheter for å få saken avvist. Det samme har de gjort i denne saken; prøvd å sverte motparten slik at Den Europeiske Sosialpakt- ESP skulle avvise saken.

Komiteen (dommerne) gjennomskuet også denne gang taktikken til regjeringsadvokaten og viste til vår sak, som for øvrig var den første saken noensinne mot Norge i ESP. I vår sak ble regjeringsadvokaten tatt i den ene usannheten etter den andre. I den nåværende saken som Bedriftsforbundet har anlagt mot Norge, drar staten frem eksempler på akkurat det samme som de gjorde i vår sak. Regjeringsadvokaten har med andre ord ikke tatt lærdom etter nederlaget mot oss.

I saken mot oss fikk Regjeringsadvokaten klar beskjed om at størrelsen på en fagforening ikke hadde noe med legaliteten til foreningen å gjøre. Tvert imot gav de klar beskjed om at alle registrerte fagforbund hadde krav på likebehandling i rettsapparatet.

I punkt nr. 15 og 16. i regjeringsadvokatens avvisningsbegjæring skriver de nettopp det som er beskrevet over. Antallet medlemmer i et fagforbund er ikke et alternativ til ekskludering, dette i forhold til lover Norge selv har ratifisert, altså godkjent. Norge var en av 10 stater (Belgia, Danmark, Frankrike, Irland, Italia, Luxembourg, Nederland, Norge, Storbritannia og Sverige), som var med å opprette Europarådet i 1949. Organisasjonen har i dag 47 medlemsland med til sammen 820 mill. innbyggere (2013). http://snl.no/Europar%C3%A5det

15. The Committee considers that the number of members and the role performed at the national negotiations are not conditions of an exclusive nature (see Explanatory Report to the Additional Protocol to the Charter). It accordingly makes an overall assessment to establish whether or not an employers' organization or a trade union is representative within the meaning of Article 1§c of the Protocol (FFFS v. Norway, cited above, §20).

16. It further recalls that the application of criteria of representativeness should not lead to an automatic exclusion of small organizations to the advantage of larger and longer-established organizations, thereby prejudging the effectiveness of the right of all employers' organizations to bring a complaint before the Committee (FFFS v. Norway, cited above, §21).

I flere av artiklene i tilsvaret fra ESP på den norske avvisningsbegjæringen, viser domstolen til flere argument fra vår sak. Fellesforbundet for Sjøfolk har med andre ord dannet presedens for lignende saker i europeisk rettsforståelse.

FFFS viser vei. Det er vi stolte av!

Vi håper at Regjeringsadvokaten snart forstår at det ikke alltid er størrelsen det kommer an på.

Anløpsavgift, kaiavgift, terroravgift (ISPS), renovasjonsavgift, vareavgift, diverse drivstoffavgifter og mange flere avgifter må fraktefartøyrederne betale

I årevis har politikerne fortalt oss at vi må få mer gods over på kjøl, og vi har trodd på dem. Faktum er at gods på kjøl har gått ned med 1,1 milliarder tonnkilometer i perioden 2005-2012*.

Befrakterne eller rederne må betale nær 30 forskjellige avgifter mens transportbedriftene på land kun har under 10. Dette forteller administrerende direktør Siri Hatland i Fraktefartøyenes rederiforening. For at båtene skal få lov til å bruke kaiene i de forskjellige havnene, må de betale havneavgift.

Fra Wikipedia:

«Havneavgifter i Bergen.

Havneavgifter *er avgifter som kreves av fartøy og varer i et fastsatt avgiftsområde med hjemmel i lov og i samsvar med gjeldende forskrifter. Avgiftsområdet tilsvarer her Bergen og Omland Havnevesen sitt havnedistrikt. Det skal kreves avgift av fartøyer som anløper havnen, oppholder seg eller trafikkerer i avgiftsområdet, og av varer som lastes og losses til eller fra området. Havneavgiftene skal bare benyttes til havneformål, derfor hadde man allerede på 1700-tallet etablert det prinsipp at avgiftene ikke er skatt, men betaling for tjenester havnen kunne yte. Avgiftene blir innkrevd av Tollvesenet.»*

Det har stadig blitt foretatt endringer av havneavgiftene; utvidelser av satsene, innføringer av nye avgiftstyper og opphevelser av gamle. Tendensen har vært en forskyvning i avgiftsbyrden fra skip til varer. I dag koster en dags kaiplass kr. 595, som fordeler seg på anløpsavgift 250 kroner og kai vederlag 345 kroner. Dette er prisen for en laste-/bulkbåt på 499 tonn. Er båten stor nok kan en dags kaiplass koste helt opp til kr 43 856,00 kroner, leser vi på prislistene til Bergen Havn.

I tillegg kommer avgift på varer som sendes eller som kommer over havnen. I følge Bergen og Omland Havnevesen sine egne sider kan vi lese:

«For alle varer som fraktes med skip til eller fra havnen og som føres over eller opplastes på offentlige kaier og arealer, skal det betales varevederlag på grunnlag av varens bruttovekt/ bruttomål. Beregningsgrunnlaget for en vare er dens vekt i metriske tonn. Volumgods regnes om til vektenhet hvor 1m^3 ikke er mindre enn 2 tonn.»
Prisen pr tonn er i snitt ca. 13 kroner.
(Bergen og Omland Havnevesen)

Om ansvarlige politikere tror at alle disse avgiftene vil hjelpe næringen, og å sikre norske sjøfolk fortsatt arbeid, må de tro om igjen. Dette er også i direkte motsats til det regjering og storting til stadighet snakker om - å bevare miljøet. Slike avgifter fører ikke til mer last på kjøl, men det stikk motsatte.

Heldigvis har Riksrevisjonen, med sin nye leder Per-Kristian Foss, tatt tak i problemet og han har uttalt at: «det er store problemer med å fremme sjøtransport». Det han mener er selvsagt det faktum at med de store inntektene staten så kynisk trekker inn på denne trafikken, vil det bli vanskelig å endre syn på dette. Om det henger norske eller utenlandske flagg i hekken på de som frakter varene langs kysten, ser ut til å være uvesentlig for politikerne.

I tillegg til alle avgiftene, har vi en anen fordyrende faktor i og med at LO hevder å ha enerett på lossing og lasting i havnene, enten losse-/laste arbeiderne arbeider eller ikke. Dette er selvsagt fordyrende samtidig som det undergraver den frie fagforeningstilhørigheten. LO som påstår å være en frontkjemper for frie forbund og for å støtte den maritime næringen fremstår her som det motsatte. Denne praksisen er nå fremmet av Bedriftsforbundet til rettslig prøving ved Europarådets Sosialrettskomité (ESP). Riksrevisjonens rapport skal opp i Stortingets Kontroll og konstitusjonskomité, ledet av LOs varmeste fan, Martin Kolberg. Vi har liten tro på at de vil lette noe på avgiftstrykket, men det er lov til å håpe. Når det gjelder arbeidsgiverne på havnen sin mulighet til å ansette dem de ønsker, enten det er LO organiserte eller andre, må vi avvente dommen i ESP, forhåpentlig til høsten.

**En lastebil som frakter ett tonn gods en kilometer, har utført en tonnkilometer transport*

info@fffs.no – www.fffs.no

Advarsel

Om du kommer ut for en ulykke og står i fare for å miste jobben, må du huske å sette i gang Loss of License (LoL) forberedelser.

Om du nærmer deg 50 år, og blir utsatt for en ulykke må du hurtigst mulig be legen/sjømannslegen om å vurdere dine muligheter for å fortsette i jobben til sjøs. Om det verste skulle skje og du ikke får lov til å reise ut igjen, må du be vedkommende lege om å skrive ut en UDYKTIGHETS ERKLÆRING, slik at prosessen med LoL kan startes. Avkortningen av LoL starter allerede ved fylte 50 år.

Man må være klar over at i tillegg til å søke om å få LoL utbetalt, er det også en tidsfrist. Det går bare et år fra man mister legeattesten til kravet blir for gammelt. Er man så uheldig å miste legeattesten, har også rederiet rett til å si opp vedkommende etter et år. Det er ikke alle rederier som praktiserer dette, men vi har mottatt flere meldinger om at det skjer. Når det gjelder utbetaling av LoL, er det opp til forsikringsselskapene, og de er ikke akkurat berømte for sin gavmildhet.

For øvrig mener vi at innslaget for reduksjonen bør heves betraktelig, sett i forhold til den nye aldersgrensen på 70 år. I dag er innslaget for reduksjonen i LoL 50 år, et punkt i livet hvor man bare er litt over halvparten i en karriere til sjøs, en tid i livet hvor man virkelig kan trenge en økonomisk handsrekning om ulykken skulle være ute.

Les mer på: http://www.nhosjofart.no/getfile.php/Dokumenter/Publikasjoner/Tap_av_helseattest-Loss_of_license_paa_norske_skip_del2.pdf

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

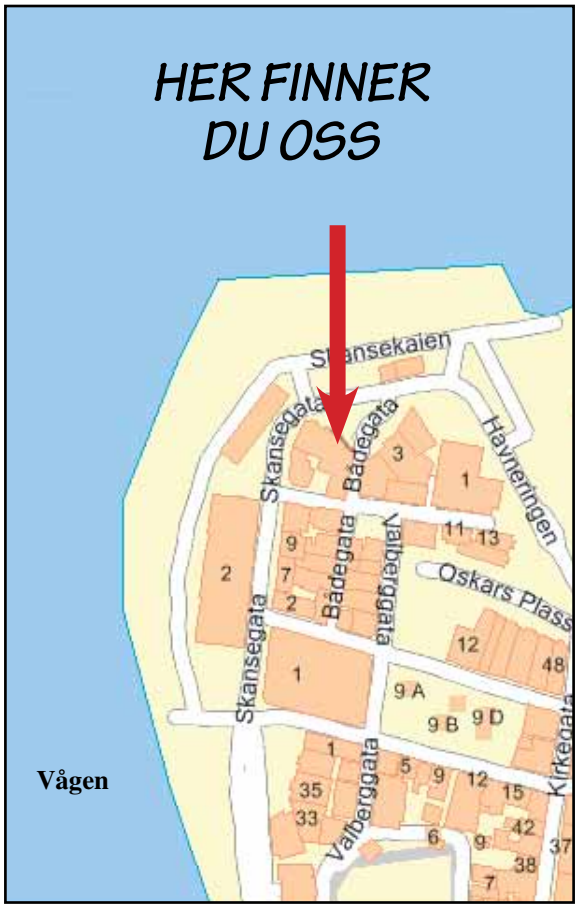
Dr.Jan Erling Fossdal,
Spesialist i kirurgi

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



Illfoto: www.bwgas.com

Fortsatt flagger norske redere ut

Fortsatt kjemper enkelte for at dette ikke skal skje, men det er ikke den norske staten

Alle vet at for å stanse denne praksisen, må staten legge mer penger i potten for å stanse utflaggingen.

Og i Norge legges det for lite i potten, og det kan se ut som om norsk maritim næring og de som jobber der ikke har noen betydning. Når ressursbehovet er så stort og likevel blir avslått fra «ansvarlige» politikere, er det litt av et tankekors at den samme staten sender en godt betalt representant til Filippinene for å hjelpe den samme næringen der.

«Fortsatt norsk bistand til filippinske sjøfartsmyndigheter

Norge viderefører bistanden til Filippinene i forbindelse med oppfølging av EMSAs revisjon av den filippinske sjøfartsadministrasjonen, Maritime Industry Authority (MARINA) .

PRESSEMELDING

*Sjøfartsdirektoratet samarbeider i denne forbindelse med Utenriksdepartementet i Norge og den norske ambassaden i Manila. Det er planen at en norsk representant (Torben Vik) det neste året skal være tilstede og bistå MARINA (The Maritime Industry Authority) med lukking av et utvalg av de avvik som EMSA (**European Maritime Safety Agency**) har avdekket. Det er særlig på området knyttet til kvalitetssikringssystem og implementering av dette (NQSS), men også **oppfølging og utvikling av oppdaterte læreplaner** som vil ha fokus i tiden fremover, melder Sjøfartsdirektoratet.*

Under prosjektet er Torben Vik knyttet til direktoratets underavdeling for Utdanning, sertifisering og bemanning (USB). Gjennom et nært samarbeid med

fagpersoner i avdelingen, legges det til rette for at erfaringer og gode løsninger fra den norske maritime utdanningen kan gi nyttige bidrag når MARINA skal vurdere egne løsninger for en fortsatt EMSA godkjenning.»

http://www.sysla.no/2014/05/22/pressemelding/fortsatt-norsk-bistand-til-filippinske-sjofartsmyndigheter/

Det er et paradoks at Norge sender en representant for å hjelpe til i et land som til de grader er med på å fjerne norske sjøfolk. Det er ikke de filippinske sjøfolkene vi er kritiske til, men det at Norge støtter dem som benytter seg av billig arbeidskraft på en slik utspekulert måte, er vi svært kritiske til. Husk hva som skjedde da Norwegian og Bjørn Kjos gjorde det samme, det ble et folkekrav at slik praksis ble stanset øyeblikkelig. Litt fakta i så måte er kanskje på sin plass.

«Filippinene forsyner den globale handelsflåten med mer arbeidskraft enn noen annen nasjon i verden.240 000 filippinere arbeider til sjøs – disse utgjør omlag en femtedel av verdens sjøfolk. Den norske handelsflåten har 20 000 sjøfolk fra Filippinene. Til sammenlikning er mellom 5000 og 6000 av de ansatte fra Norge.

Det store flertallet av filippinerne på norske skip er ordinært mannskap, men antallet offiserer fra Filippinene i den norske handelsflåten har økt de siste årene.»

(Kilder: Magasinet The Atlantic og seniorforsker Gunnar Lamvik, Sintef)

Nå er EU uenig med Filippinene om den utdannelsen sjøfolkene har fått er god nok. EU vil vurdere om filippinske sjøfolk holder høy nok standard.

"MARINA READY FOR EU AUDIT ON STANDARDS OF PINOY SEAFARERS

By Rainier Allan Ronda
(The Philippine Star)

MANILA, Philippines - The Maritime Industry Authority (MARINA) expressed readiness for the coming audit of the European Commission's European Maritime Safety Agency (EMSA) next month that will decide if the EC will push through with their planned implementation of a ban on Filipino seafarers from crewing European Union-registered ships."

The EU had been set to impose a ban on the hiring of Filipino seamen to crew EU-registered vessels in 2011, but frenzied efforts of the Philippine government, led by Malacañang, CHED and the Department of Transportation and Communications and its line agency MARINA, persuaded it to stay such a move.

Early May 2011, EMSA had informed DFA that the Philippines was no longer considered compliant with the STCW." http://www.philstar.com/headlines/2013/03/17/920682/marina-ready-eu-audit-standards-pinoy-seafarers

EU vurderer faktisk å nekte filippinske sjøfolk å jobbe på EU skip.

I stedet for å sette seg ned og diskutere med sine kolleger i EU, sender norske myndigheter folk til Filippinene for å sørge for at de får den kvaliteten på sin utdannelse som EU krever. Vi liker ikke å gjøre forskjell på folk, men når staten sender folk til Manila for å hjelpe våre konkurrenter til å fjerne norske sjøfolk, da blir vi litt mer enn skuffet over staten. Vi hadde forstått det om de sjøfolkene som skal vurderes hadde vært tiltenkt en jobb i det statlige systemet i Norge, men det skal de ikke. Den statlige representanten reiser på vegne av private aktører, men betalt av den norske stat.

Som vi vet har de politikerne som liker å kalle seg ansvarlige, gjentatte ganger blant annet stått på Stortingets talerstol og snakket fint om å bevare norske arbeidsplasser. Dette er nok et eksempel på at de taler med to tunger.

Kan vi stole på at norske politikere snakker sant?

Som man kan lese i stykket under, lover Erna at hun vil sikre Norges rolle som ledende innen internasjonal shipping.

Når man ser at næringsminister Monica Mæland bare håper på det samme, blir vi litt usikre på om dette stemmer. Det skal mye mer enn store ord og håp til for å ta vare på norsk maritim industri. Noen burde gitt dem et hint om at for å redde norske arbeidsplasser til sjøs må det legges penger i potten, ikke bare godvilje og håp.

Som man kan lese ut av de åtte satsingsområdene Mæland nevner, er det ikke et ord om norske sjøfolk, heller ikke nevner hun at Nettolønnen må heves ganske betraktelig. Hun sier med andre ord ikke noe om det som kan være løsningen for skipsfarten, derimot sier hun mye uten å si noen ting. Konklusjonen på håpet og tompraten skal komme neste vår. Kanskje har vi noe å se frem til? I mellomtiden får vi heller se på hva de sa i valgkampen og senere (se under).

Varsler storsatsing til sjøs

ERNA VIL SIKRE NORGES ROLLE SOM VERDENSLEDENDE MARITIM NASJON.

(Romsdal budstikke 22.04.2014)

En ny maritim strategi skal gi svar på hvordan Norge i fremtiden skal sikre rollen som en verdensledende maritim nasjon, håper næringsminister Monica Mæland (H).

– Dette er første ledd i en strategi som næringsministeren har fått i oppdrag av regjeringen å utarbeide: En helhetlig politikk for vekst og verdiskaping i maritim næring som et ledd i det å gjøre Norge mer konkurransekraftig, sier statsminister Erna Solberg (H) til NTB.

Regjeringens strategi skal etter planen være klar neste vår, men Solberg og Mæland presenterte åtte satsingsområder for lokale næringslivsrepresentanter og politikere i Ulsteinvik på Sunnmøre tirsdag formiddag.

De maritime næringene sysselsetter flere hundre tusen mennesker og skaper verdier for 160 milliarder kroner årlig, påpeker Mæland.

– Spørsmålet er hvordan vi skal fortsette å være en ledende maritim nasjon også i fremtiden, sier næringsministeren, som ramser opp åtte områder som skal kartlegges i løpet av det neste året: Såkalt «blå vekst» til havs og mulighetene innen maritim og marin virksomhet, ***utviklingen i internasjonale rammebetingelser i den maritime industrien, maritim utdanning, forskning og utvikling, grønn skipsfart, skipsregistre, nasjonale rammebetingelser og nordområdene***

http://www.rbnett.no/nyheter/article9545119.ece (Publisert 22.04.2014)

Som svar på spørsmål om fortsatt nettolønn, fra stuert Thomas Hellevang før valget, svarte Svein Flåtten, næringspolitisk talsmann for Høyre, blant annet at:

Foto: CF Wesenberg / kolonihavnen.no

Erna Solberg

Når det gjelder nettolønnsordningen så har vi varslet en modell som vil omfatte ***alle*** *maritime mannskaper. Hensikten med nettolønnsordningen har alltid vært å beholde mest mulig norsk maritim kompetanse og å kunne være konkurransedyktige i forhold til andre sjøfartsnasjoner. Vi mener derfor at vår modell sammen med forbedringer i den maritime utdanning, som vi også har foreslått, kan bidra til det.*

På samme spørsmål svarte FrP sin sjøfartspolitiske talsmann, Harald T. Nesvik, blant annet følgende:

Hei Thomas!
Jeg har som nærings - og maritimpolitisk talsmann fått oversendt din mail fra parlamentarisk leder Siv Jensen for besvarelse.

La meg helt innledningsvis bare slå fast at Fremskrittspartiet ikke er enig i det forslag til maritim politikk som Høyre har lagt da ***Fremskrittspartiet ønsker seg norske sjøfolk*** *på norske båter. Det er ikke tilstrekkelig for en sjøfartsnasjon som Norge, og som i dag operer verdens femte største flåte, at vi har stor tonnasje i et skipsregister dersom vi ikke har norske sjøfolk som bemanner de fleste skipene.*

Fremskrittspartiet er det eneste partiet som har fremmet forslag i Stortinget om at det ***skal innføres en lovfestet fullverdig nettolønnsordning som skal innbefatte alle sjøfolk, uansett hva de jobber med på båtene.*** *Dette forslaget ble fremmet så sent som i forbindelse med behandlingen av revidert budsjett for inneværende år. Under behandlingen av dette forslaget siste dag før Stortinget trådte fra hverandre i juni så fikk dette kun Fremskrittspartiets egne stemmer. INGEN andre partier støttet en lovfestet fullverdig nettolønnsordning for alle norske sjøfolk som i dag er omfattet av refusjonsordningen.*

I samme sak fremmet også Fremskrittspartiet forslag om at dagens refusjonsbeløp på 198 000 kroner, og som ikke har vært justert siden innføringen 1. juli 2008, skulle justeres opp tilsvarende lønns- og prisøkningen i perioden. Dette for å hindre en ytterligere svekkelse av ordningen. Dette ble også nedstemt av alle de andre partiene.

Når det gjelder fartsområdebegrensningen i Nordsjøen har Fremskrittspartiet ingen intensjoner om at dette skal endres all den tid at ***dersom man åpner for NIS på dette feltet med dagens system så settes sjøfolkene på land og det har ikke en sjøfartsnasjon som Norge råd til.***

Det er også grunn til å tro at ***dersom vi mister mange sjøfolk så vil også den maritime klyngen og det maritime miljøet på land også forvitre.*** *Når det gjelder debatten knyttet til kokker og cateringpersonale så mener Fremskrittspartiet at dette viser liten forståelse for hva som skjer på et skip. Også denne delen av mannskapet er en del av sikkerhetsbemanningen i en krisesituasjon, og dette personale har i den forbindelse klare oppgaver.*

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 norske bemanning på norske båter.

Harald T. Nesvik
Maritimpolitisk talsmann

Når de to partiene er kommet sammen i regjering, skulle vi sjøfolk ikke ha grunn til å fortvile. Tvert i mot burde vi jublet høylytt, men det er liksom noe som ikke stemmer.

Slik vi leser løftene fra valgkampen skulle vi kunne begynne å fryde oss over at arbeidsplassene for norske sjøfolk er sikret. Man burde kunne begynne å anbefale våre yngre om å satse på en fremtid til sjøs. Man går jo ut fra at ansvarlige kvinner og menn, som norske politikere jo burde være, ikke lyver. Likevel har vi en emmen smak i munnen. Har vi grunn til det?

Illfoto: Kystverket

TRAENA HAVN

Hvor nedrig går det an å bli?

Bergens Tidene og journalistene Lars Kvamme og Sigvald Sveinbjørnsson har i flere store artikler og kommentarer vist hvordan den norske stat kynisk utnyttet spanske sjøfolk i flere årtier. Dette er et skammens kapittel i forhold til hva staten gjør med sjøfolk.

I alle de årene spanjolene seilte på norske skip, betalte de full skatt til Norge. De var med andre ord med på å skape velstand i Norge - en velstand de aldri fikk glede av selv. Det de fleste ikke visste, var at de ikke var medlem i hverken Folketrygden eller Sjømannspensjonen og dermed stod utenfor de velferdsgoder andre hadde.

Spanjolene reiste ut som veldig unge menn som ikke tenkte eller brydde seg om hva skattetrekket gikk til. Det gjorde heller ikke vi som var norske.

Det vi alle var pålagt å betale var foreningskontingenten, for alle var medlemmer enten vi var innmeldt eller ikke, både nordmenn og utlendinger. Hvorfor fortalte ikke forbundene de spanske sjøfolkene at de faktisk ikke betalte inn til sin egen pensjon? Forbundene og staten visste dette, men ifølge dem det angikk sa de ingenting.

I don't know if you could help us, anyway, as the Norwegian Sjomans Forbund that collected millions of nrk. from us say they cannot help us. They are another group of thieves and fraudsters. (spansk sjømann i mail til oss)

I dag sitter et stort antall spanjoler som var med på å bygge opp den norske velstanden, uten noen som helst pensjon fra tiden de tjente Norge.

Det er noen få pensjonerte spanske sjømenn, heldigvis, som er litt bedre stilt enn de som bare seilte på norske båter, det er de som også hadde noen års fartstid på svenske, hollandske eller danske skip. Disse har i dag en liten pensjon de kan leve av, noe de automatisk fikk utbetalt fra de angjeldende land. Om du har noe til gode av pensjon i Norge, er det ditt ansvar å hente det ut, det kommer ikke, som fra de andre landene, automatisk

*«**Det er lang** tradisjon i velferdsstaten Norge at alle som kommer med krav, legitime eller ei, blir behandlet som motstandere. Blank avvisning og trenering er normen. Praksisen synes å være lik fra etat til etat.*

Alt som ikke passer inn blir forsøkt presset ut. Fremsetter du et krav mot staten blir du geleidet inn i byråkratiske irrganger brolagt med uforståelige lovparagrafer, vedtak og forskrifter. I veggene sitter stanken av mistro. Den sikreste veien ut er å gi opp.

http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Sjofolkene-Norge-glemte-3084783.html#.UzAKcmVOWcx

http://www.bt.no/nyheter/okonomi/--Spanjolene-burde-fatt-noe-tilbake-for-skatten-3085202.html#.UzALp2VOWcw
http://www.bt.no/meninger/kommentar/Sveinbjornsson/Det-minste-vi-kan-gjore-3085914.html#.UzFYQWVOWcw

Dette er et skammens kapittel for norsk sjøfartshistorie!

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

Man kan også få for mye av det gode, sa bonden

han fikk møkkalasset i hodet

Vi har mottatt en utmelding fra FFFS med den tynneste og pinligste begrunnelse vi noen gang har opplevd. Vedkommende eks. medlem mener at vi gjør en god jobb, men vil at andre skal dra lasset for seg:

«Hei, jeg har nå bestemt meg for å bytte forbund.

Jeg føler også at jeg må føye til at det har vert en spennende periode hvor jeg har vert medlem av FFFS og dere har jobbet hardt med noen gode saker, for Norske sjøfolk generelt. Selv om jeg nå har valgt å melde meg ut vil jeg fortsatt følge med deres innsats videre. Jeg håper dere med tiden vil bli anerkjent som ett fullstendig forbund, med alle de rettighetene det innebærer.» (Mailen er noe forkortet)

Er det slik å forstå at når andre har tatt belastningen det er å kjempe frem goder og rettigheter, vil eks. medlemmet komme tilbake til oss? Vårt engasjement er basert på at vi skal ta vår del av jobben med å bedre forholdene for alle seilende, og ikke vente på at andre legger alt til rette. Vedkommende håper til og med at det skal gå oss godt, det er et fint ønske, men det er også et tveegget sverd, og noe som selvsagt vil gå ut over det forbundet vedkommende nå har meldt seg inn i.

Hos oss er heldigvis takhøyden så stor at vedkommende vil bli ønsket velkommen tilbake når han måtte ønske. Det står selvsagt alle fritt til å gjøre som de selv ønsker, være medlem hos oss eller gå til et av de andre forbundene, men de skal vite at vi setter redelighet høyt.

Derfor er vi redde for at det kan gå med vedkommende som ikke ville være med å dra lasset, som det gikk med gubben i overskriften.

Foto: Helge Oksnes

På sidene til engelske GOV. UK finner man en veldig interessant kunngjøring hver måned

Sidene inneholder navn på skip som er holdt tilbake i engelske havner sist måned, basert på skipskontroller.

12 foreign flagged ships were under detention in UK ports during April 2014 after failing Port State Control (PSC) inspection.

During April, there were 5 new detentions of foreign flagged vessels in UK ports. 7 vessels remained under detention from previous months. 5 vessels were released during April. A total of 7 vessels remain under detention at the end of April.

https://www.gov.uk/government/news/12-foreign-flagged-ships-under-detention-in-uk-during-april-2014

Her finner man navn og flagg på alle skip som er holdt tilbake av forskjellige årsaker. Det er ikke bare skip fra det vi liker å kalle for bekvemmelighetsregistre, men også skip registret i NOR registret. Dette viser bare at engelske sjøfartsmyndigheter tar skipsfart på alvor.

Gjør norske myndigheter det?

Skipene som er tilbakeholdt i april, er registrert i mange forskjellige registre som Panama, Vanuatu, Malta, Cook Islands, Antigua & Barbuda, etc. og altså Norge. Det verste eksempelet er tross alt et skip som ikke hadde noen tilhørighet i det hele tatt, nemlig:

Date and Place of detention: 4 March 2010 – Lowestoft Vessel Name: - CIEN PORCIENTO (General Cargo) GT: - 106 IMO No: - 8944446 Flag: - Unregistered Company: - Open Window Inc Classification Society: - Unclassed Recognised Organisation: - Not applicable Recognised Organisation for ISM: - Not applicable Summary: - thirty deficiencies including seven grounds for detention This vessel was still detained at 30 April 2014

Det som skremmer oss litt er at dette skipet likeså godt kunne ha trafikkert norskekysten, uten at noen hadde tatt noen notis av det. Om det som engelske myndigheter gjør, hadde hatt en tilsvarende parallell hos Sjøfartsdirektoratet med å legge ut, på sine hjemmesider, ville vi vist det. Siden vi ikke vet noe om at kontrollene i Norge er like effektive som de engelske, har vi grunn til å frykte.

Det vi etterlyser i denne sammenheng er at Sjøfartsdirektoratet har like sammenlignende mange- og uanmeldte skips kontroller, som sine kolleger i England, og legger resultatene ut på hjemmesidene sine eller tilsvarende, slik at alle kan se at de faktisk gjør den jobben de er satt til.

Da vi søkte på skipskontroller på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider fikk vi «søket gav ingen treff». Da vi søkte på tilbakeholdte skip var resultatet like magert.

Har vi grunn til å være urolige?

Skal vi klare dette må vi dra lasset sammen

«...Og det er ikke Staten, NHO Sjøfart eller NSF som blokkerer for at FFFS skal kunne komme i Forhandlinger».

Overstående har vi klippet fra en e-mail vi har mottatt fra et medlem som fant utsagnet i en diskusjon på nettet, og viser at enkelte ikke har fått med seg hele sannheten.

Sannheten er nemlig at det er akkurat slik det er! Det er de overnevnte sammenslutninger som nekter oss generell forhandlingsrett. Han har rett i at det ikke er staten, men i de siste åtte årene har LO satt seg sterkt i mot at vi får forhandlingsrett, gjennom sin medlemsforening NSF.

Den første gangen vi søkte forhandlingsrett med et større rederi, sa de at de personlig ikke hadde hatt noe i mot å forhandle med Seilende Oljearbeideres Forening (forgjengeren til FFFS), men de var bundet av en avtale mellom Norsk rederiforbunds avtale med de andre tre andre sjømannsforbund, og som vi vet - et av dem er LO forbund.

Konklusjonen er at det er alle de overnevnte, minus staten, som nekter oss forhandlingsrett. Det at vi blir nektet denne retten gjør oss ikke mindre sterke i troen på at vi skal oppnå forhandlingsrett for dere. Det er nemlig slik at FFFS ikke er født med fordeler, de fordeler og seire vi har oppnådd har vi kjempet for, og tro meg, vi har ikke tenkt å gi oss enda. Etter hvert som flere og flere ser hva vi gjør, og at vi faktisk gjør det vi sier, øker medlemsmassen. Det er størrelsen på forbundet som avgjør om vi skal lykkes i å få en generell forhandlingsrett eller ikke. Det finnes ingen spesifikke tall på hvor mange vi må være, men makten vi kan oppvise. Når det kommer til vilje om å bruke de midlene som finnes, har vi bevist gang på gang at vi ikke viker. Slik systemet er lagt opp, er det med andre ord opp til sjøfolkene selv å skape en bedre fremtid for seg selv ved å melde seg inn i FFFS.

Det å skryte av det vi gjør, men likevel vente til vi har fått forhandlingsrett før man velger å melde seg inn i FFFS, er svært motstridende. Om man ikke er villige til å ta i et tak for å få den respekten og de rettighetene man mener man har krav på, må man heller ikke klage på at FFFS ikke har oppnådd forhandlingsrett enda. Vi gjør i alle fall et ærlig forsøk på vegne av de som har innsett at det er nødvendig med et foreningsalternativ til de tre andre.

Husk at den som intet våger, intet vinner.

Illfoto: www.farstad.com

Tamesis
Foto: Wilhelmsen

Med frykt skal de ansatte fjernes og med trusler skal sannheten knebles

For andre gang på kort tid prøver norske rederier å fjerne sine norske/skandinaviske offiserer for å øke fortjenesten til aksjonærene.

Skipsrederier tvinger folk til taushet for så å gi dem et tilbud de ikke kan avslå, men først etter at Konfidensialitetserklæringen er undertegnet. Like over nyttår prøvde W. Wilhelmsen seg på det samme som Kristian Gerhard Jebsen nå har gjort.

Her er erklæringen de ansatte måtte skrive under på:

«Arbeidstaker bekrefter at han vil bevare fullstendig taushet om arbeidsgivers forhold, herunder, men ikke begrenset til, forretningshemmeligheter, kundeforhold og forretningsrelasjoner samt spesiell informasjon relatert til endringer i organisasjonsstruktur for SKS. Siste skal også bevares i fullstendig taushet overfor egne og andre kolleger. Arbeidstaker plikter å påse at uvedkommende ikke skal få kjennskap til slik informasjon og må ikke bruke slik informasjon i egen eller andres virksomhet. Arbeidstaker er kjent med at brudd på denne forpliktelsen kan medføre både straff- og erstatningsansvar.»

«Sjøoffiserer fikk munnkurv og oppsigelse» (BT 02. mai. 2014)

«Da Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi skulle kvitte seg med skandinaviske sjøoffiserer i vinter, fikk de ansatte beskjed om å holde munn om sin egen oppsigelse.» (BT02.mai. 2014)

De ansatte blir innkalt til møte hos Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi (KGJS) og blir presentert en konfidensialitetserklæring, deretter blir de fortalt at deres dager i rederiet er talte.

Er de nå så dumme at de sier dette til noen, kan de bli straffeforfulgt. Dette sier litt om redeligheten der i gården. Aksjonærene mener at overskuddet er for lavt, da må de norske mannskapene sparkes slik at billig utenlandsk arbeidskraft kan benyttes. Her er det penger som teller, ikke moral og etikk.

BT forteller videre:
«Bergensrederiet KGJS er et av Norges største rederier. *I toppårene fra 2003 til 2009 tjente rederiet fem milliarder kroner, ifølge Dagens Næringsliv.(BT 02. mai. 2014)*

Om aksjonærene har klart å bruke opp disse pengene, og nå forlanger de norske offiserene på land for å få mer penger, er det ikke bare et tegn på grådighet, det er også et bevis på at noen ikke har moral, og aldri får nok penger.

Rett skal være rett, siden 2009 har det ikke gått like bra for rederiet.

«I 2011 leverte selskapet et underskudd på 500 millioner kroner. Året etter hadde underskuddet økt til 1,5 milliarder kroner. Tall for 2013 er fortsatt ikke offentlige.» (BT 02. mai. 2014)

Selv om rederiet har måttet tåle et tap de siste årene, er fremgangsmåten de fjerner gode medarbeidere på, noe av det verste vi har opplevd.

Med tapene som bakteppe, kom det beskjed i begynnelsen av året om at selskapet skulle flytte 30 av 120 kontoransatte fra Fyllingsdalen til Manila og Singapore, for å øke fortjenesten i selskapet. Det alle holdt kjeft om, var at 26 av rederiets 42 skandinaviske sjøoffiserer skulle sparkes. Måten det skulle gjøres på var å kalle inn en etter en, de var vel redde for at de skulle snakke sammen før taushetserklæringen var undertegnet.

«- Et tilbud vi ikke kunne avslå.
- Dette var et tilbud vi ikke kunne avslå. Jeg tror ikke de hadde lov til å si oss opp, men det ble gjort veldig klart at det var slutt for norske offiserer på båtene. I henhold til sluttavtalen står det at vi sier opp, men i attesten vi fikk står det at vi sluttet på grunn av nedbemanning, sier offiseren. (BT 02. mai. 2014)

Etter det Bergens Tidende erfarer, skal de ansatte deretter ha blitt informert om den krevende økonomiske situasjonen selskapet var i, for så å ha blitt presentert for en sluttavtale hvor det fremgår at det er arbeidstaker som ønsker å avslutte arbeidsforholdet i selskapet.

Han ønsker ikke å stå frem med navn, i frykt for å bli straffeforfulgt av selskapet, og understreker at han har hatt en fin tid i selskapet, men at han synes nedbemanningsprosessen var «veldig skitten». Offiseren forklarer at hver ansatt har fått med seg en sluttpakke på noen månedslønner, avhengig av alder og ansiennitet.»

I en mail til BT skriver rederiet at:
«De ansatte har fått god informasjon om sine rettigheter, herunder retten til å fortsette i stillingen».

Han bekrefter at 26 ansatte til sjøs har akseptert sluttavtalen, og at de vil beholde 16 skandinaviske offiserer ansatt i selskapet. (…) Det er ikke hyggelig, men nødvendig. Vi har forhandlet frem sluttavtaler med sjøoffiserene. Vi har vært opptatt av å gjennomføre prosessen på en god måte, med respekt for de regler som gjelder, og i forståelse med de berørte.»

Som man kan se sier representanten for rederiet at de har **forhandlet** frem en **god** avtale med offiserene. Om så er tilfelle, hvorfor må man da skremme med straffeforfølgelse om man opplyser om hvordan rederiet har gått frem? Dette minner lite om forhandlinger, slik vi forstår ordet. Rederier som driver mannskapspolitikk på et slikt nivå burde skamme seg.

«Var redd for konsekvenser
Sjøoffiseren Bergens Tidende har snakket med innrømmer at han syntes det var vanskelig å diskutere saken med andre, selv om han følte prosessen ikke var riktig.

- Med den konfidensialitetserklæringen var det jo ingen som ringte forbundet, fordi vi var redd for hva konsekvensene kunne bli, sier han.»

http://www.sysla.no/2014/05/02/maritim/sjofolk-fikk-munnkurv-og-beskjed-om-a-slutte-2/

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

RÆDER

En enslig svale gir ingen sommer

like lite som en enslig reder kan redde norsk sjømannsstand

Om flere norske redere hadde tenkt som Odfjell SE. (se artikkel under), hadde vår engstelse for norske sjøfolks trygghet for arbeidet, vært mye mindre.

En annen ting som hadde hjulpet stort var om regjeringen virkelig mente at de tok norsk maritim næring på alvor. Om de det hadde gjort, hadde de for det første innført nettolønn **for alle seilende med hjemmeadresse i Norge**, for det andre hadde de innført nettolønn i begge registre, og for det tredje hevet beløpsgrensen for nettolønn opp på et nivå som speilte dagens virkelighet. Da hadde det ikke vært så dyrt som de beskriver, det hadde blitt et tilnærmet pluss opplegg. Vi hadde samtidig beholdt og opparbeidet helt avgjørende erfaring i sjømannsfaget.

De tar nemlig ikke med i regnestykket om nettolønn at hver innseilt utenriks krone er tjent på å betjene andre nasjoners regjeringer og firmaer, og ikke i Norge- det er ren pengeimport. Disse pengene blir beskattet -og ikke minst brukt i Norge. Ledigheten vil gå ned og etterspørselen av sjøfolk av alle kategorier vil etter hvert flate ut. Slik vi ser det er det bare fordeler med å heve nettolønnen, samt innføre den i begge registre. Det vil virkelig støttet den maritime næringen.

I tillegg til det ovenstående, må det også innføres proteksjonisme langs norskekysten og på sokkelen. Det må bli områder hvor norske redere har førsterett på å frakte det som fraktes skal, samtidig får vi et sted der ungdommer får nødvendig innføring og erfaring til å satse videre på en karriere til sjøs.

BT skriver den 24.04.2014 blant annet at:

ODFJELL SATSER PÅ NORSKE SJØOFFISERER

Uten norske sjøfolk frykter Odfjell SE kompetansemangel på land. -En rederiorganisasjon trenger erfaring fra sjøen, sier direktør Jan A. Hammer.

http://www.sysla.no/2014/04/24/maritim/odfjell-satser-pa-norske-sjooffiserer/

Norske rederier har over mange år trappet ned antall norske sjøfolk i utenriksfart, og på de 396 norskeide skipene som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), er det i dag om lag 700 norske sjøfolk igjen. 255 av disse jobber for Odfjell SE.

Bergensrederiet er dermed største arbeidsgiver for norske sjøfolk i den norske utenriksflåten.

I mars meldte et av de andre store, norske rederiene i utenriksfart, Wilh. Wilhelmsen, at de ville fase ut norske og skandinaviske sjøfolk på rederiets egne skip.

På hovedkontoret til Odfjell SE på Minde innrømmer toppsjef Jan A. Hammer at politikken selskapet har om å beholde en stamme av norske sjøoffiserer, er omdiskutert på grunn av kostnaden.

Fakta

- ***Skip som i dag flagger med norsk flagg er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) eller Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).***
- ***NOR-registrerte skip har norske arbeidsbetingelser om bord og har tilgang til å seile i norske farvann og i Nordsjøen.***
- ***NIS-registrerte skip er hovedsakelig norske skip i utenriksfart. Her kan mannskapet være ansatt på hjemlandets lønnsbetingelser.***
- ***NIS-skip har fartsområdebegrensninger, for å forhindre at de skal konkurrerer med NOR-skip om jobber i Norge.***

Jan A. Hammer ønsker seg nettolønnsordning, men mener egentlig utvalget bør gå enda lenger.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Illfoto: farstad.com

Når jeg blir stor skal jeg også bli kaptein

Dette har til alle tider, i norsk historie, vært drømmen for mange. Mange har også blitt det.

I dag, derimot, er det vanskeligere enn før. Ikke på grunn av at skolene er borte, nei de er her de aller fleste, men på grunn av at rederne vil tjene mer.

Norske sjøfolk har alltid vært en inntektskilde for landet. I mange tiår var det stort sett den eneste jobben mann kunne få. På ett eller annet tidspunkt på femtitallet var det en eller annen «Bjørn Kjos», som så muligheten til å tjene mer. Man begynte å flagge ut og ansette utlendinger på mye dårligere vilkår enn norske tariffer. Paradokset er at nå ønsker næringen flere norske skipsoffiserer, men vet ikke hvor de skal hente dem.

Slik vi ser det er det vanskelig å ansette utenlandske underordnet personell, samtidig med at de ønsker seg flere norske offiserer. I alle år har det vært slik at underordnet personell seilte seg opp fartstid for å kunne utdanne seg, for deretter å reise ut som offiserer. Når man i dag ser Rederiforbundets storsatsing, for å få flere unge til å utdanne seg maritimt, er det ikke til å unngå å huske hva som skjedde etter en lignende storsatsing for ti- femten år siden.

Det som da skjedde var at mange unge søkte seg til maritime skoler og fikk utdannelse, men da de ville mønstre ut var det nesten ingen ledige plasser. At rederiforbundet på nytt går aktivt ut for å kapre norsk ungdom til et yrke til sjøs setter vi pris på, men forutsetningen må være at det finnes ledige arbeidsplasser etter endt skolegang.

I dag jobber mer enn 105 000 mennesker i den maritime næringen i Norge. Inntektene næringen bringer med seg til samfunnet er på hele 160 milliarder kroner. I dag teller den norske flåten 1800 skip, en økning på over 150 de siste ti åra. Samlet omsetning i norske rederier vil i år bli på 265 milliarder kroner, viser konjunkturrapporten fra Norges Rederiforbund. Og pilene peker oppover. Sju av ti rederier forventer høyere inntjening i år enn i fjor, og tre av ti vil øke bemanningen.

Men veksten er avhengig av langsiktig rekruttering helt fra barnehage og oppover, ifølge Gunvor Ulstein. Da hun ble konsernsjef bare 29 år gammel var det for å overta familiebedriften. (Gunvor Ulstein Dagbladet Magasinet 7. juni)

Som man kan se over, er det ikke akkurat nedgangstider i norsk skipsfartsnæring. Siden dette er en del av hverdagen, synes ikke vi at det hadde vært så veldig galt å bruke litt av overskuddet til å ansette norsk ungdom i stedet for billige utlendinger. Da hadde næringen selv vært med å bidra til det de ønsker over altnorske offiserer.

Sju av ti rederier forventer høyere inntjening i år enn i fjor, og tre av ti vil øke bemanningen.

Kan vi lese i rapporten, men bare tre av ti vil øke bemanningen. Man kan også lese at samfunnet er den store vinneren, det kan nesten se ut som om næringen selv er redd for å si at de tjener penger. Det har de ingen grunn til. De skal tjene penger, gjerne mye penger, men for all del vis litt moral.

Formuesforholdet mellom ektefeller og samboere

- Eneeie, sameie, felleseie og særeie, hva innebærer egentlig de ulike begrepene i ekteskapsloven? Hvordan er reglene dersom man ikke er gift?

Både i gift i og i ugift samliv kan det være hensiktsmessig at man har klart for seg hvem som eier hva, og hvilke eiendeler og verdier man vil sitte igjen med dersom man går fra hverandre.

Dersom man er gift er formuesforholdet mellom ektefellene både under og ved endt samliv i utgangspunktet regulert i ekteskapsloven. Det kan imidlertid være en utfordring å skille de ulike begrepene som benyttes. Dersom man som ektefeller eksempelvis skal inngå ektepakt som regulerer formuesforholdet mellom ektefellene er det viktig å ha klart for seg hva de ulike begrepene i loven faktisk innebærer.

Sameie og eneeie

Begrepene «sameie» og «eneeie» regulerer hvem av ektefellene som eier hva. Dette er et såkalt «tingsrettslig» begrep og gjelder selve eiendomsretten til tingen. Begrepene viser nærmere bestemt til hvem av ektefellene som har rett til å råde over en bestemt eiendel. Dersom en eiendel er den ene ektefellens eneeie står han i utgangspunktet fritt til å råde over denne. Dette kan imidlertid stille seg annerledes dersom det eksempelvis gjelder felles bolig.

Ved samlivsbrudd har den ektefellen som eier en ting i eneeie rett til å beholde tingen. Verdien av tingen er likevel i utgangspunktet felleseie, dersom ikke noe annet er avtalt. Verdien av tingen skal således deles likt mellom partene.

Når ektefellene eier en formuesgjenstand sammen er tingen i ektefellenes «sameie». Som oftest eier ektefellene tingen med like stor andel. Dersom den ene ektefellen eier mer enn den andre må det finnes klare holdepunkter for det. Det er ikke slik at ektefellene automatisk erverver alt i sameie under ekteskapet. Konen kan eksempelvis kjøpe en bil. Dersom det kun er hun som drifter den og betaler alle kostnader for denne, kan bilen være hennes eneeie. Hun kan da ha rett til å få bilen utlagt til seg ved et eventuelt samlivsbrudd. Hun må imidlertid «kjøpe» mannen ut med en halvpart av bilens verdi, dersom verdien overstiger det lodd ektefellen har krav på. I utgangspunktet er det bilens omsetningsverdi som skal legges til grunn ved verdifastsettelsen.

Annerledes kan situasjonen stille seg dersom konen har stått for alle utgifter for felles bolig mens partene var gift. Felles bolig er en gjenstand som er benyttet av begge parter, og selv om mannen i dette tilfellet ikke har bidratt økonomisk til nedbetaling av huset, vil han likevel kunne eie en like stor del av huset. Her skal det blant annet legges vekt på det arbeid mannen har gjort i hjemmet, og andre bidrag til fellesskapet som eksempelvis innkjøp av mat og klær. Dette kalles ofte for «sammenblandingssameie».

Den enes arbeidsinnsats f.eks. til pass av barn etc. kan tillegges vekt idet dette muliggjør den andre ektefellens arbeidsinnsats i inntektsgivende arbeid.

Felleseie og særeie

Begrepene eneeie og sameie må ikke forveksles med begrepene «felleseie» og «særeie». Hvorvidt ektefellene har felleseie eller særeie på verdier eller konkrete gjenstander får betydning for delingsoppgjøret ved endt ekteskap. Begrepene benyttes for å avgjøre hvilke verdier og eiendeler som skal deles likt mellom ektefellene, og hvilke som kan holdes

utenfor deling. Begrepet felleseie, kan være misvisende, ettersom det ikke viser til at ektefellene eier noe i fellesskap, men kun at verdien av eiendelen er felleseie, og dermed er gjenstand for likedeling.

Lovens utgangspunkt er at alt ektefellene eier er felleseie. Særeie kan imidlertid oppstå på flere måter. Alle verdier en ektefelle har i særeie kan holdes helt utenfor delingen.

Verdien av formue som klart kan føres tilbake til midler som den ene ektefellen hadde da ekteskapet ble inngått eller senere ervervet ved arv, eller ved gave fra den andre ektefellen, kan kreves holdt utenfor delingen (skjevdeling). Dette gjelder likevel ikke dersom en slik fordeling kan føre til et åpenbart urimelig resultat. Her skal det legges vekt på ekteskapets varighet og ektefellenes innsats for familien.

Særeie kan også oppstå ved inngåelse av ektepakt, eller ved at en giver/arvelater bestemmer at en gjenstand skal være mottakers særeie. Ektefellene kan ved ektepakt avtale at de skal ha fullstendig særeie på alt de eier og senere erverver. Det er da viktig å oppdatere ektepakten, slik at det tydelig kommer frem hvem som eier hva. Det er også adgang til å avtale i ektepakt at noen konkrete eiendeler skal være den enes særeie. Ektepakten kan være tidsbegrenset. Videre kan det avtales at alt som er særeie, vil bli felleseie ved den enes bortgang. Noen kombinasjoner tillates ikke, for eksempel er det ikke adgang til å avtale at partene skal ha felleseie mens de er i live, og at særeie skal foreligge ved død.

Ektepakt skal inngås skriftlig, med to vitner tilstede. Vitnene skal også signere ektepakten. For at ektepakten skal få rettsvern mot ektefellenes kreditorer, må den tinglyses i Ektepaktregisteret ved Registerenheten i Brønnøysund. Dersom en ektepakt innebærer at fast eiendom overdras fra den ene ektefellen til den andre må den tinglyses hos registerføreren for tinglysning i fast eiendom.

Samboere

Ekteskapsloven likestiller ikke samboere med ektefeller. Husstandsfellesskapsloven gir samboere et visst rettsvern ved samlivsbrudd og dersom den ene skulle falle fra. Viktigst i loven er regelen om at samboere på visse vilkår har rett til å overta bolig og innbo de eier sammen. En samboer har rett til å betale ut den andre ved samlivsbrudd, og tilsvarende rett til å løse ut samboerens arvinger ved hans eller hennes død. Loven gjelder kun for samboere som har vært samboere i minst to år, og har eller venter felles barn.
For samboere er hovedregelen at alt man tar med seg inn i samboerforholdet og senere erverver er eneeie. Sameie kan oppstå ved at det avtales, ved at man betaler inn et eierinnskudd eksempelvis i en bolig, eller ved at man opparbeider seg en sameierbrøk i den andre sin eierandel. Det er ingen regler om verdimessig deling mellom samboere slik reglene om felleseie for ektefeller.

Samboeravtale

Det kan være hensiktsmessig å utarbeide en samboeravtale som regulerer hvem som eier hva, og hvem som har rett til å få en ting utlagt til seg ved endt samliv. Avtalen bør også regulere hvordan løpende utgifter skal fordeles. Det er viktig at avtalen er så klar og utfyllende som mulig, og at den oppdateres dersom man kjøper eller erverver nye eiendeler av betydning. Det kan også være hensiktsmessig å utarbeide et testament i tillegg til samboeravtalen.

Det foreligger ikke lovfestede krav til hva en samboeravtale må inneholde. Det kreves ikke at vitner signerer, slik som det kreves ved utarbeidelse av testament. Imidlertid må begge parter signere avtalen, og dere bør ha et eksemplar hver. Et tredje eksemplar kan oppbevares av en dere stoler på, f.eks. en advokat.

En samboeravtale har kun betydning for forholdet mellom partene. Det vil si at eventuelle kreditorer ikke behøver å ta hensyn til avtalen ved krav om utlegg. Ved sameie i bolig e.l. bør imidlertid sameiebrøken tinglyses slik at kreditorer og andre må hensynta dette.

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: cmyrdal@deloitte.no eller eoen@deloitte.no.

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

Deloitte.

Deloitte Advokatfirma

Uærlighet skal koste penger!

FFFS har tatt opp forskjellige ting, som oppsigelser og menneskerettsbrudd, gang på gang. De aller fleste sakene vi har tatt inn for rettsapparatet, har vi vunnet.

Det rare er at selv om de sakene vi har tatt opp er utrolig prinsipielle og angår mange mennesker, glimrer pressen med sitt fravær. De som selv sier at de er nasjonenes voktere mot alt galt, toer sine hender. Det kan se ut som noen har så stor makt at de skygger unna å skrive om FFFS.

Heldigvis er det nylig tatt en ny bestemmelse i Europarådets ankeutvalg (ESP) mot regjeringsadvokaten i Norge. Regjeringsadvokaten ville at saken Bedriftsforbundet hadde anlagt mot staten skulle avvises. Taktikken som ble brukt, var den samme oppskriften han brukte mot FFFS. Det virket heldigvis ikke da, og det virket heller ikke denne gang.

Regjeringsadvokaten i vår sak ble totalt avkledd. Han er nå tatt i de samme løgnene som han ble tatt i, da det var FFFS han gjerne ville fjerne fra rettsbehandling i Strasbourg. Han løy den gang og han løy denne gang. Hun fortalte blant annet at FFFS var en for liten forening til å bli tatt på alvor, det samme sa de om Bedriftsforbundet, selv om de er mer enn dobbelt så store som oss.

Heldigvis har Europarådets dommere hukommelse og gangsynet i orden. De husket hva som ble sagt for et år siden, da de behandlet den første saken som noensinne hadde blitt ført mot Norge i Europarådets sosialkomite ESP. Den ble godtatt av vurderingskomiteen. De lot vår sak slippe igjennom nåløyet, selv etter at den norske regjeringsadvokaten hadde prøvd - med ufine midler - å få klagen vår avvist.

Det som skjedde etter at vår sak ble besluttet fremmet, for Den Europeiske Sosialpakts domstol, var at regjeringsadvokaten som hadde sendt avvisningsbegjæringen med alle «sannhetene» om oss, ble dommer i Borgarting lagmannsrett i Oslo. Om det er en straff eller forfremmelse, skal vi ikke ha noen mening om, men om noen av våre fremtidige saker skulle havne der med henne som dommer, vil vi hundre prosent sikkert komme til å hevde at hun er inhabil.

Den norske regjeringsadvokaten prøvde seg med løgner i sine prosesskriv til ESP, men ble avslørt. Det ble de på grunn av at vi måtte svare på løgnene deres, dette var en jobb for vår dyktige advokat. Som alle vet arbeider ikke advokater gratis - langt i fra. FFFS hadde bevist at norske rettsinstanser ikke kunne sitt eget lovverk, FFFS hadde med andre ord drevet med voksenopplæring. Likevel ble vi nektet å få saksomkostningene dekket. Nå møtes vi i Oslo tingrett, som første instans, for å få saksomkostningene våre dekket. Vi går hele veien til EMD eller ESP om nødvendig. Sjøfolkene vi førte kampen for, fortjener i anstendighetens navn, å få pengene sine - over en millioner kroner, tilbake. Det skal koste å være uærlig.

Illfoto: Helge Oksnes

En tusenlapp her og en tusenlapp der, blir det fort penger av og advokater er ikke noe som kommer på billigsalg. Nå vil vi ha våre utlegg for rettferdighet tilbakebetalt

I mange år har FFFS kjempet for at sjøfolk skal få den rettferdigheten de har krav på, men i og med at sjøfolk er så splittet i synet på hvordan vi best kan løse problemene, har vi bare vunnet noen få slag, men ikke selve krigen.

Saker FFFS har tatt opp og vunnet frem med, har andre tatt æren for. Selv har NSF nektet å ta opp kampen for medlemmene sine i prinsipielle saker. Når så vi har gjort det, og kommet i mål med de klagene vi har rettet mot systemet, sier de bare « det var på tide», og skriver om hvor flott det er i sitt eget magasin uten å nevne at det er FFFS, som har stått på for sine medlemmer.

På bakgrunn av alle de sakene FFFS har tatt opp i et for lengst antikvert lovverk og vært den direkte årsaken til at vi har fått ny Skipsarbeiderlov, tar de æren.
De må bare huske- at den som ufortjent høster æren for andres arbeid skal senere høste fortjent vanære

På grunn av at LO/NSF ikke hadde tatt diskrimineringen av eldre sjøfolk på alvor, fikk vi heller ikke støtte i det norske rettsapparatet, vi tapte i alle norske rettsinstanser og måtte helt til Strasbourg for å få rettet opp feilene norsk rett hadde påført oss. Noe regjeringsadvokaten satte seg sterkt i mot. «Tenke seg til at et lite filleforbund som FFFS skulle legge seg ut mot staten og ikke minst LO –det går ikke an».

Heldigvis er vi ikke lettskremte.
2. september i høst møter vi igjen den norske staten i rettslokalene til Oslo Tingrett, hvor vi forlanger å få våre sakskostnader tilbakebetalt. Vi kan ikke tillate at staten får opplæring i norsk rett av oss og våre advokater, og siden forlange at vi også betaler for jobben.

Både 62 års saken (Nye Kystlink saken), samt omkostningene vi fikk i saken for å gjøre alle medlemmer i uavhengige forbund i Norge, lovlydige. Staten kastet, i forbindelse med kontingent/skattesaken, inn håndkledet bare noen få dager før ankesaken kom opp i Borgarting lagmannsrett i Oslo, 5. november i fjor. Vi har kjempet en lang kamp med dispensasjonssøknader helt fra september 2009 både til finansdepartementet, finansministeren så til Kongen i Statsråd.

Derifra til tap i Oslo Tingrett. Siden anket vi altså til Borgarting Lagmannsrett, hvor staten ikke turte å møte oss, men kom oss heller i møte med å gjøre oss til lovlydige fra skatteåret 2013. Hele tiden har vi betalt advokatsalær i forbindelse med saken.

Illfoto: Anette Westgard - Statoil ASA

TROLL A PLATTFORM

FFFS har medlemmer med mange forskjellige meninger - og takk for det!

Som et resultat av Nyhetsbrevene til våre medlemmer, får vi mange og gode tilbakemeldinger, noe vi er svært takknemlige for. Blant annet fordi det gir oss en god anledning til å svare og å klargjøre noen av våre holdninger.

Nyhetsbrev nr. 3-13
Kjære medlem.
Det blir et litt tynt nyhetsbrev denne gangen, det beklager jeg, men det har sine helt naturlige årsaker.
Videre skrev vi blant annet:
Vi har hatt en del møtevirksomhet i det siste, først og fremst i forbindelse med medlemsarbeid selvfølgelig, men også på andre områder. Som dere sikker har fått med dere i media, har Scandinavian Star saken fått fornyet aktualitet i det siste. Undertegnende er med i ekspertpanelet som har forlangt saken gjenopptatt. Det ser nå ut til at vi skal lykkes.

Et av flere svar på nyhetsbrevet var som følger:

Hei!
Reaksjoner på Nyhetsbrev.

Dette var da slettes ikke "tynt"! Masse meninger, politikk, fakta, informasjon og "vise versa"!

Jeg er imponert over dere, like "på 'n" som alltid gjennom alle år - dere gjør en fantastisk innsats.

Følger med, men er dessverre ikke aktiv hverken på nettet eller i bladet for tiden, kommer sterkere tilbake:-)
Ønsker dere lykke til med alle saker fremover!
Mvh Elin

Andre reaksjoner gikk ikke på om det var positivt eller negativt innhold, men derimot undrende, og man ville vite mer om det vi arbeider med. Det var for eksempel en som lurte på hvorfor vi er så opptatt av Scandinavian Star saken og Sleipner forliset. Dette forteller oss at vi ikke har vært flinke nok i måten vi har kommunisert dette ut til dere på, men nå får vi en gylden mulighet til å forklare litt bedre- håper vi.

Grunnen til at vi har engasjert oss så mye i disse sakene, er at dette dreier seg om **sikkerhet til sjøs**. Med andre ord arbeidsplassen til våre medlemmer og andre sjøfolk. I arbeidet med finne årsakene til katastrofen, er det **bevist** ut over enhver tvil at brannen om bord ikke var noe hendelig uhell, men planlagt.

Det beklagelige var at dette kyniske ønske om mer penger medførte at 159 uskyldige mennesker måtte dø.

FFFS er med i en spesialistgruppe bestående av blant annet en skipsteknikker ansatt i Lloyds, som også har lang fartstid som maskinsjef til sjøs, to branningeniører, brannsjefen fra Gøteborg brannvesen som var førstemann om bord brannatten, en tidligere brigadesjef i Oslo brannvesen som selv var om bord da Scandinavian Star lå i Lysekil. En skipsreder, en advokat og ikke å forglemme primus motor i gruppen, Terje Bergsvåg.

Uten ham hadde denne uhyrlige katastrofen blitt lagt på hyllen for oppklarte saker. Spesialistgruppen er med andre ord mennesker som vet hva de holder på med.

Om ikke politiet i Oslo fatter et vedtak om at saken skal gjenopptas i sin fulle bredde, har vi løfte fra profilerte stortingspolitikere, om at de vil nedsette en kommisjon som skal se på saken på nytt, og da spesielt politiets etterforskning.

I tillegg har vi nå hatt møter med nye vitner som tidligere ikke har vært avhørt, om ting de så i forbindelse med brannen.

SLEIPNER

Når det gjelder Sleipner forliset, er det i prinsippet det samme, selv om det her ikke er snakk om sabotasje/assuransesvindel, dette handler mer om konstruksjonsfeil av båten, men også om sikkerhet til sjøs. Det er vårt overordnede engasjement. Sleipnerulykken var, ifølge avdøde John Omark, et resultat av at de som hadde ansvaret for sikkerheten/konstruksjonen av båten, ikke hadde gjort jobben sin godt nok.

Når det gjelder begge de to ovennevnte sakene, har det med vår interesse for sjøfolks sikkerhet til sjøs å gjøre.

Om vi ikke tar opp all urettferdigheten i verden, som det også blir hevdet i en kommentar, er vi i det minste opptatt av sjøsikkerheten til sjøs og sjøfolks hverdag. I den forbindelse tar vi gjerne i mot flere henvendelser og tips om hva vi skal ta opp. Innspill som gjør at jobben til sjøs blir lettere, sikrere og mer rettferdig for alle som har sitt utkomme på der.

At noen mener vi er konspirasjonsteoretikere er trist, men vi får gjøre vårt ytterste for å vise at så ikke er tilfelle, men at vi ønsker å skape debatter og sette søkelyset på sikkerhet og forhold som angår sjøfolk, samt å avdekke saker som skader sjøfolk. At vi ikke driver med konspirasjoner viser vel alle de prinsipielle sakene vi har vunnet frem med i rettsapparatet, samt at som en følge av dette har fått en ny Skipsarbeiderlov.

For øvrig ønsker vi mange flere innspill og forslag om hva innholdet i Dråpen skal være, og hvor hovedfokuset til forbundet vårt skal være.

Human factor

Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Er høy sosial status det samme som høy intelligens?

Erfaring er et begrep som er mye brukt i forbindelse med kompetanse og det er et uomtvistelig faktum at det er viktig. Våre beslutninger og handlinger er ofte basert på erfaring. Vår oppfattelse av hvilken verdi erfaring har trenger ikke nødvendigvis å være korrekt i forhold til virkeligheten og omgivelsene. Lang fartstid har en tendens til å skape en selvoppfattelse hvor tittel og posisjon er viktigere enn kunnskap og evne til å treffe de riktige beslutningene.

Vi mennesker har en iboende egenskap om å bli tatt på alvor, være velresonerte, fremstå som intelligent osv. Dette er en naturlig del av det å være menneske og bidrar også til status og anerkjennelse. I samfunnet vårt har dette stor betydning. Når vi har oppnådd status og anerkjennelse gir det oss selvtillit og vi får stor tiltro til vår evne til å ta beslutninger. Lang fartstid gjør at vi blir god på de tingene vi gjør ofte. Situasjoner vi kjenner igjen gir oss et godt bilde av virkeligheten og vi kan ta gode beslutninger. Når det er sagt, kan erfaring være hemmende. Det kan være små ting i omgivelsene som vi ikke legger merke til fordi forventingene vi har gjør at vi ser det vi vil se og ikke hvordan ting er. Da blir grunnlaget for å ta en beslutning feil og handlingen vi gjør kan bli farlig. Statusen gir oss stor innflytelse i besetningen og kan gjøre det problematisk for besetningsmedlemmer å komme med innvendinger. En kaptein som legger frem en løsning på et problem kan få støtte for sine meninger fordi han er kaptein ikke nødvendigvis fordi meningene er korrekte.

For en kaptein som har myndighet så er selve beslutningsprosessen vesentlig. Hvilke begrensninger som ligger i det å ta beslutninger er like viktig som å kunne navigere. Disse tingene henger sammen og bidrar til forståelse for beslutningsmekanismen som igjen skaper trygge operative forhold.

Dessverre blir dette et tema først etter at det har gått galt. Når ulykken er et faktum fokuseres det på hvorfor ikke de riktige beslutningene ble tatt. Det er litt rart at vi blir satt til å ta livsviktige beslutninger uten at vi er trent i hvilke mekanismer som er involvert i denne prosessen. Det er som en maskinist som ikke har fått trening i hvordan maskiner fungerer, men blir gitt ansvaret i maskinrommet. Når maskinen havarerer får maskinisten skylden.

Det er gjort mye forskning på dette området som operative besetninger vil kunne dra stor nytte av om det ble satt i system. Kostnadene med å integrere det i trening er ingen ting i forhold til hva en feilbeslutning vil kunne påføre et rederi. Kunnskap om dette kan utgjøre forskjellen på en god og en dårlig beslutning og i et risikoutsatt miljø vil det bety enormt mye. Faktisk liv eller død.

Å kritisere beslutninger etter at de er tatt er enkelt og gir liten mening. Forståelse for dette vil gi sjøfolk redskap til å håndtere vanskelige situasjoner. Det vil forhindre ulykker og spare både penger og menneskeliv.

1950-talle ble et godt tiår for Statsraad Lehmkuhl. I denne perioden gikk flere av hovedtoktene til USA, hvor de fleste guttene ble forhyrt til norske skip i amerikanske havner. Bildet er fra toktet til USA i 1954. (Foto: Lauritz Pettersen, BSJ.)

DISIPLIN – SELVSTENDIGHET – SAMARBEID

SKOLESKIPSPROSJEKTET PÅ BERGENS SJØFARTSMUSEUM

Med støtte fra Hordaland fylkeskommune ble det i 2011 startet et forsknings- og formidlingsprosjekt knyttet til norske skoleskipselever, med særlig fokus på Statsraad Lemkuhl. Tidligere elever har bidratt med sine beretninger både fra skoleskipstiden og fra tiden etter, i form av intervjuer, skriftlige beretninger, bilder og film. Deler av det innsamlede materialet har dannet grunnlag for utstillingen som åpnet på Bergens Sjøfartsmuseum 4. april i år. Dette er museets bidrag til Statsraad Lehmkuhls 100-års-jubileum.

De tre norske skværriggerne, Statsraad Lehmkuhl, Sørlandet og Christian Radich, utgjør et flott skue, enten de ligger i sine hjemmehavner, deltar i regattaer eller opptrer i fremmede havner som ambassadører for Norge. Det som ofte glemmes er imidlertid skipenes opprinnelige funksjon som skoleskip, og de tusener av nordmenn som startet sin sjømannskarriere om bord både på disse tre skipene og på tidligere skoleskip. Det er denne gruppen Bergens Sjøfartsmuseum ønsker å sette fokus på gjennom sko-

leskipsprosjektet. Utstillingen er i stor grad basert på skoleskipsguttenes egne historier, bilder og film. Gjennom prosjektet har vi fått tilgang til mye nytt og spennende materiale, og særlig en del av filmmaterialet – private opptak som guttene selv har gjort om bord – gir et unikt innblikk i livet om bord på skoleskipene. Flere av disse filmene vises i utstillingen.

BAKGRUNNEN

I England ble det fra midt på 1700-tallet organisert opplæring av unge gutter for tjeneste i marinen. Initiativet ble raskt utvidet til å gjelde handelsflåtens behov. Foruten å dekke et mannskapsbehov, hadde tiltaket et humanitært siktemål, som et tilbud til fattige barn. I 1786 ble det innkjøpt et skip for å gjøre opplæringen mer realistisk. Beatty, som lå oppankret på Themsen, regnes som verdens første skoleskip.

Rundt midten av 1800-tallet ble det anskaffet fraktførende skoleskip. I 1840 fikk Sjömanna Sällskapet i Göteborg levert brigg Oscar til slikt formål, og fem år senere fikk Norge sitt første skoleskip. Det var brigg Pizarro av Larvik, som i en kort periode fra 1845 seilte i fraktfart med et mindre antall betalende elever, som kunne ta styrmannseksamen etter hjemkomst.

De første stasjonære norske skoleskipene var rigget som tremastede barker. Det skyldtes at de var godt egnet til opplæring i håndtering av forskjellige riggtyper. Som seilende skoleskip ble det imidlertid i starten valgt brigger. De var av passelig størrelse, riggen var liten og lett håndterlig, og skipstypen hadde bedre manøvreringsevne enn andre råseilere. Briggen trengte større besetning enn andre skværriggere i forhold til tonnasje, og var mindre regningssvarende i kommersiell drift. Med stålskipene falt valget på barker og senere fullriggere.

FRA STORHERTUG TIL STATSRAAD

Bark Statsraad Lehmkuhl ble sjøsatt i januar 1914 som det tyske skoleskipet Grossherzog Friedrich August. Det var verdens første spesialbygde skoleskip med hjelpemotor. På det første toktet anløp skipet Kristiansand. Deretter lå skipet for anker ved Kiel som stasjonært skoleskip til våren 1917, da det på ny la ut på tokt.

I 1920 ble det overlevert britene som krigskompensasjon. Våren 1921 ble

Frivakt og klestørk, Sørlandet 1929 (foto: privat).

Noen som angrer på yrkesvalget? Sjøsyken herjer om bord på Christian Radich, 1968. (Foto: privat.)

«Vi var som fluepapir for jentene… ». Å være skoleskipsgutt i uniform var ingen ulempe hvis man ville ha kontakt med det annet kjønn. Landlov for gutter fra Christian Radich, 1968. (Foto: privat.)

skoleskipet kjøpt av Det Bergenske Dampskibsselskab ved direktør og tidligere statsråd Kristofer Lehmkuhl.

Fartøyet ble tilbudt Bergens Skoleskib, som imidlertid mente det var for stort og kostbart i drift. Bergens Rederiforening tok i 1923 på seg å utruste det til en prøvesesong samme år. Norges Rederforbund bevilget penger til kjøp av barken, og 8. april 1924 besluttet Bergens Skoleskip å overta fartøyet på nærmere vilkår. Det var nå omdøpt Statsraad Lehmkuhl, til ære for statsråden og hans innsats med kjøpet av det tyskbygde skoleskipet.

Statsraad Lehmkuhl var Bergens tredje skoleskip og det første i Norge av stål. Hun ble fra starten av flaggskipet i den norske skoleskipsflåten. Trondheims Tordenskjold, som ble innkjøpt i 1925, ble gjerne kalt «Lille Lehmkuhl».

REPRESENTASJON OG FORHYRING

Statsraaden kunne ta 200 elever, mer enn de tre andre skoleskipene til sammen. 1. mai 1924 kom de første elevene om bord i regi av Bergens Skoleskib. Seilasen gikk i Nordsjøen og Skagerrak. I alt 196 gutter gjennomførte toktet, deriblant 8 motorelever og 13 på bysselinjen.

Statsraad Lehmkuhl holdt seg i hovedsak langs norskekysten, med avstikkere over Nordsjøen og inn i Østersjøen. Selv om barken i likhet med de andre skoleskipene ikke kom uskadet ut av krigen, var det allerede i 1946 klar for nytt tokt. 1950-årene kom til å bli fartøyets glanstid, med i alt fem USA-turer.

De første turene skoleskipene foretok til USA, hadde representasjon som hovedmål. Norge var representert med Sørlandet ved verdensutstillingen i Chicago i 1933 og med Christian Radich i New York i 1939. Men anledningene ble også brukt til forhyring av elever til norske skip i USA. Turene som ble gjennomført i 1950-årene hadde derimot forhyring i USA som primærmål. De fleste guttene ble forhyrt til norske skip i ulike amerikanske havner. Resten ble forhyrt ved hjemkomst til Norge. Skoleskipsguttene hadde fortrinnsrett ved forhyring.

Mens elevmassen lå på maksimum 200 frem til 1957, kom det nå opp i 400-500 elever, og i 1959 hele 611, årlig. Årsaken var de mange lynkursene som førte til helårig aktivitet om bord.

«... ET GODT MENNESKEMATERIEL OM BORD I VORE HANDELSSKIBE»

Selv om skoleskipene i starten hadde preg av velgjørenhet, hadde virksomheten skipsfartens behov for sjøfolk som siktemål. Som det står i Bergens Skoleskibs årsberetning 1928, var ikke målsettingen å levere fullt ferdige sjømenn, men «lægge grundvolden for et godt menneskemateriel om bord i vore handelsskibe».

Statsraad Lehmkuhl var med sine 200 elevplasser det mest produktive skoleskipet før 2. verdenskrig. Kapasiteten på de andre skipene lå under 60. Med innføringen av lynkurs etter krigen kom Christian Radich raskt opp på samme nivå som Statsraaden. Skoleskipene hadde likevel bare kapasitet til å dekke en brøkdel av behovet i handelsflåten. De fleste dro fortsatt ut uten omveien om skoleskipene. I tillegg satset norske redere i stadig sterkere grad på rimelig utenlandsk arbeidskraft. Kombinasjonen av rasjonalisering om bord og en økning av landbasert undervisning, førte etter hvert til at skværriggerne avviklet skoleskipsvirksomheten i sin tradisjonelle form.

I den 100-årsperioden de seilende skoleskipene var i virksomhet leverte de et stort antall sjøfolk til den norske handelsflåten. Skoleskipselevene fikk gjerne gode skussmål fra kapteinene, og oppnådde raskere avansement om bord enn de som kom uten slik bakgrunn.

RINGEN SLUTTET

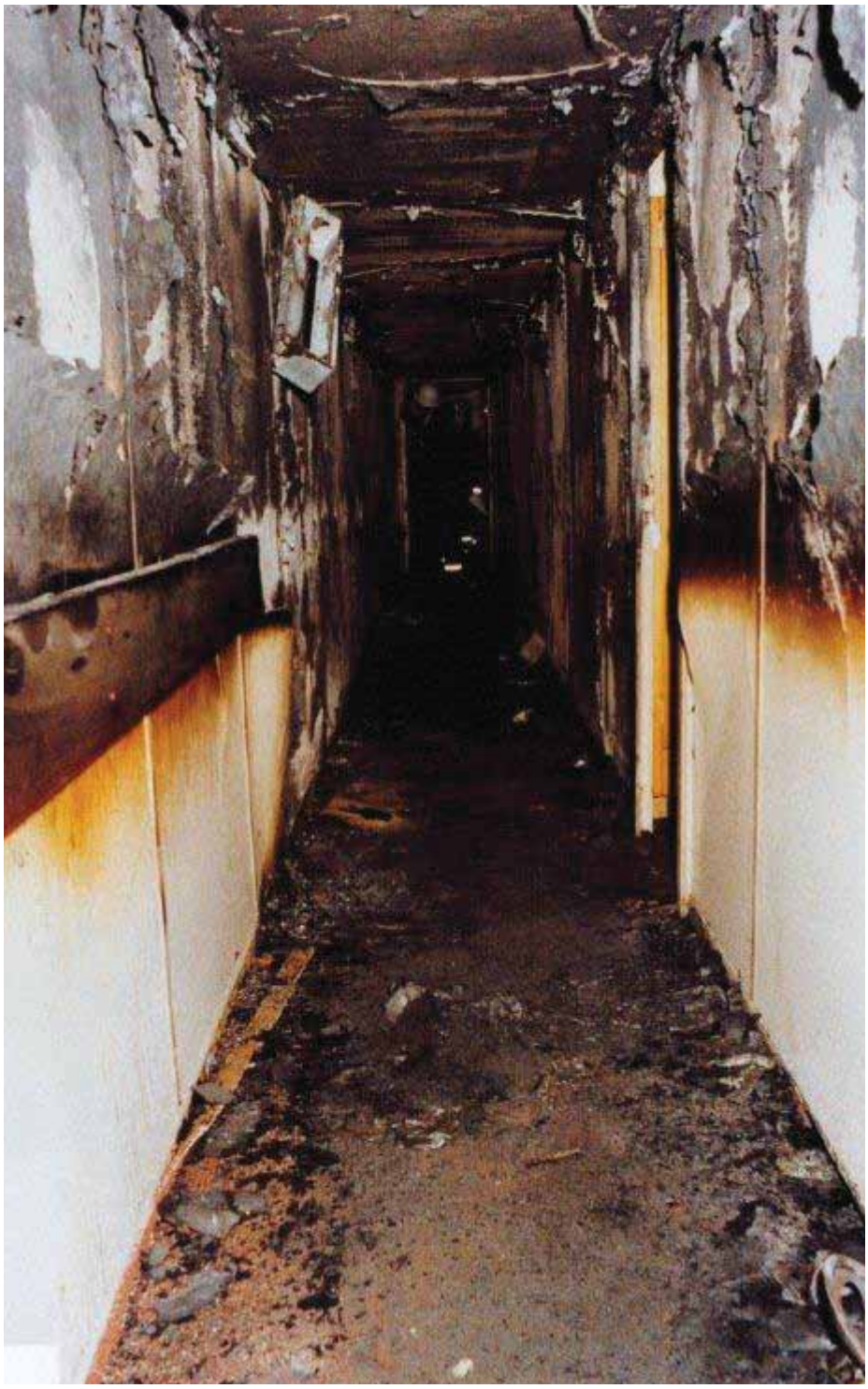
Nedgang i elevmassen og økte driftsutgifter førte til nedlegging av skoleskipsvirksomheten i sin tradisjonelle form på Statsraad Lehmkuhl i 1967, Sørlandet i 1974 og Christian Radich i 1998. Statsraad Lehmkuhl ble reddet for byen av skipsreder Hilmar Reksten. I Rekstens eie seilte den noen år med sjøaspiranter og ungdomsskoleelever. Etter å ha ligget til forfall i noen år, startet man fra slutten av 1970-årene en rehabilitering av fartøyet. Siden er det foretatt mange tunge løft for å få fartøyet i den stand det er i dag. Mye av æren for dette har Statsraadens venneforening.

I sitt hundrede år er barken fortsatt i full aktivitet med flere årlige tokt i tillegg til skjærgårdsturer. Med de årlige høsttoktene for Sjøkrigsskolen som startet for noen år siden, er ringen sluttet for det gamle tradisjonsrike skoleskipet.

I «skaffekø» om bord på Statsraad Lehmkuhl, 1946 (foto:privat).

Rettstaten og det demokratiske Norge anno 2014

En skam eller en realitet?



Mange etterlatte, pårørende, et samlet pressekorps, flere fagmiljøer, regjering og storting venter nå i spenning på om politimester Sjøvolls innstilling til ny etterforskning vil bli så åpen og god som vi håper.

Som kjent, leverte stiftelsen for etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star en omfattende rapport til Oslo Politikammer i etterkant av pressekonferansen som ble avholdt 6. April 2013. Rapporten er en portefølje av beviser, for det meste hentet ut fra politiets eget arkiv over saken som Vi (Stiftelsen «Etterforskning av Mordbrannen Scandinavian Star») har fått tilgang til fra riksarkivet, i digitalt format. Dette har så blitt systematisert og gjennomgått på detaljnivå, inklusive alle kjente logger, rapporter og ikke minst, alle avhør av overlevende, mannskap, og andre personer med tilknytning til saken. Vi snakker om 40 – 50 000 dokumenter. Et omfattende bilde og video materiale fra åsted har også dannet grunnlag for våre undersøkelser.

Det ble tidlig klart at de av politiets påståtte observasjoner, og grunnlag for å mistenke og senere faktisk utpeke en dansk passasjer som selv omkom i brannen, som eneste mulige gjerningsmann var fundamentalt feil. Vi fikk senere supplert over 700 sider med alt som lå til grunn for politiets slutninger, og ingenting i dette materialet kunne styrke denne konklusjonen, heller tvert i mot.

I alle de årene som er gått siden tragedien i Skagerrak 07. April 1990 har det hersket stor tvil omkring politiets hånd-

tering av saken. Allerede i mars 1991 henla politiet saken, i det de konkluderte med at dansken Erik Mørch Andersen var eneste mulige gjerningsmann. Dette ble så bekreftet av den gang, assisterende riksadvokat, Tor Aksel Bush som også senere, nå som Riksadvokat, skulle avvise alle andre begjæringer om ny etterforskning.

Politiet valgte å sette ned en prosjektgruppe bestående av 8 etterforskere fra Oslo Politikammer, Kripos og Økokrim den 3. September 2013 for å gå igjennom saken i forhold til vårt materiale. Dette arbeidet skulle så kulminere i en rapport til politimesteren, der han ville kunne ta stilling til om det forelå tilstrekkelig grunnlag for å etterforske saken på nytt. Denne rapporten ble varslet ferdig til årsskiftet 2013/14. I november 2013 ble gruppen utvidet med flere fagpersoner, til 12. Like før nyttår ble det så varslet at de måtte bruke et par måneder til, før alle undersøkelsene ble ferdig.

Under tiden er det blitt etterspurt fra politiet om det er mer materiale vi i Stiftelsen kunne supplere med, og det har formelt blitt overlevert og redegjort for, i møter som Stiftelsen har hatt med politiets undersøkelsesgruppe. Den endelige rapporten var ferdigstilt og overlevert politimesteren 14. mars d.å. Etter en gjennomgang ble det fra politimesteren bedt om ytterligere, mer inngående redegjørelser, for enkelte punkter i denne rapporten. Nå er dette arbeidet også ferdig og politimesteren var klar for gjennomgang av rapporten og å bekjentgjøre sin innstilling i et møte fredag 13. juni, hvor stiftelsen, støttegruppen og pressen var invitert.

Det er nå vi i Stiftelsen endelig, etter gjentatte nye satte datoer og frister skal få en entydig beskjed om politiet nå vil sette i gang påkrevet etterforskning eller ikke. Faktum er at dette handler om så mye mer enn akkurat det. Det handler faktisk om hensynet til å beskytte de som har noe å skjule av dårlig etterforskning, eller er direkte involvert i massemordet, eller ved å ha medvirket direkte eller indirekte til at det skulle være mulig å la dette massemordet forbli uoppklart inntil dags dato.

Alle vet jo at skandalene står i kø i denne saken. Det som er positivt i forbindelse med dette er; fra første juli oppheves foreldelsesfristen for grove forbrytelser som grov vold (sexualforbrytelser) og mord.

For å oppsummere de ulike sider av saken:

- Observasjonene av Erik Mørch Andersen er plantet av påtaleansvarlig. Hans uttalelser, der han redegjør for hans bevegelser og konklusjoner som korrekt utpekt gjerningsmann, kan Vi fullt ut bevise ikke har bunn i virkeligheten og ikke er gjengitt i noen avhør.

- Flere arnesteder for nye branner er dokumentert i form av observasjoner og bildebeviser, branner som er anstiftet lenge etter Erik Mørch Andersen er omkommet. Herunder også den store oljebrannen.

- De rettmessige og egentlige eierne av skipet ble aldri avhørt og ingen undersøkte om det kunne ligge motiver bak brannene med bakgrunn i forsikringen.

- Skipet ble forsikter for 4-5 ganger reell verdi 7 dager før den brant, samtidig som ny eier overtok skipet. Dette var

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.

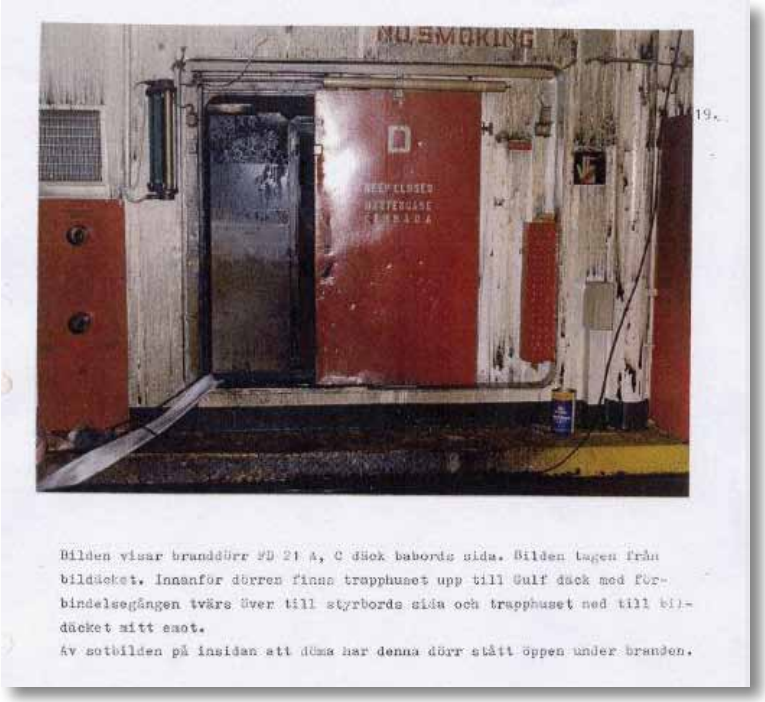
Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs – Truckførerkurs - Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø

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

selskapet SeaEscape som inntil 30. Mars 1990 leide skipet fra Stena Lines datterselskap- Stena Cargo. Ingen fra eiersiden eller ledelsen i dette selskapet ble avhørt omkring deres rolle, selv om det uomtvistelig var de som mottok forsikringspengene.



- Foreløpig helt uforklarlig og nærmest uvirkelig, ble både politiets og undersøkelseskommisjonens etterforskning og undersøkelser, begrenset til 1,5 time av brannforløpet, dvs. inntil kapteinen forlot skipet, i det man faktisk i mandatet for undersøkelsene poengterer at da er de fleste antatt døde. Skipet brant i 38 timer og flere nye selvstendige branner oppsto etter dødsbrannen (brann nr.2).

- Det fremkommer i avhør av passasjerer at mannskap er observert aktivt involvert i forhold som vedrører selve hovedbrannen. Rekken av slike observasjoner er skremmende i antall, og meget omfattende.

- Den voldsomme utbrenningen av ikke brennbart asbestmateriale og den fullstendige kremeringen/evaporeringen av over 50 omkomne i seksjoner, som brenner i timevis, kan ikke på noen måte forklares i forbrenning av tilgjengelig materiale. Her må det ha vært tilført store mengder brennstoff.
- For å belyse dette ytterligere og gi teknisk holdbare undersøkelser ble det produsert en simulert modell av skipet der man tok i bruk anerkjent programvare som brukes i forbindelse med slike utredninger i dag. Dette arbeidet ble utført av branningeniørene Håkon Winterseth og Ståle Eilertsen hos firmaet Skansen Consult (nå del av COWI). De har bidratt i saken gjennom de siste 10 år på ren frivillig basis, slik som resten av panelet som er tilknyttet stiftelsen. Simuleringene viser at ganske tidlig i brannforløpene i passasjerseksjonene vil brannen dø ut av seg selv, da det ikke er mere brennbart materiale igjen. For å kunne vedlikeholde brann i disse seksjonene gjennom de tidsforløp man utvilsomt vet at det brant i disse deler av skipet, er det minimum tilført brennstoff i størrelsesorden 20.000 liter eller mer, av eksempelvis diesel med 42,5 MJ/kg. (10 kWh/ltr.) Skipets bunkersbeholdning var 220.000 l. diesel og 350.000 l. HFO (Heavy fuel oil).

- I Lysekil, like før skipet er ferdig fortøyd, åpnes bunkersporten inn mot kai, og ut smetter 3 filippinske mannskaper som flykter bak lagerskurene, og forsvinner fra området. Selv om politiet

foretar søk, finner de ikke disse igjen. Observasjonen er gjort av 5 uavhengige rednings og brannmenn, som sto klar til innsats i det fergen legger til kai. Dette er mannskaper som ikke er redegjort for, men som er deler av den registrerte besetningen.

- Personene bak Scandinavian Star har befatning med en hel rekke passasjerskip av samme type som enten brenner opp til TCL (total constructive loss) eller synker på meget store dyp bare med besetning om bord, som blir reddet, eller hendelser med skip under slep. Eksempelvis brennes Scandinavian Sea til TCL to ganger, i 1984 og 1994.

Rekken av beviser og observasjoner som knytter deler av skipets besetning til brannstiftelsene er formidable og meget omfattende. Likedan hvordan sjøretten, som ble satt 11. april i København, håndterte saken, der utspørring av vitner og involverte personer i det vesentlige var styrt av Bent Nielsen, advokaten til Henrik Johansen, engasjert og betalt av SeaEscape. Vi kan der bemerke at rettspresident Frank Poulsen i skriv av Oktober 2013 mener bestemt at alle de nye opplysningene må etterfølges for eventuell tiltale og straffeforfølgning av de som egentlig sto bak.

Rekken av involverte som enten deltok i selve etterforskningen, eller i tekniske utredninger som også er soleklar på at denne saken må etterforskes på nytt, er formidable. I den forbindelse kan nevnes at tidligere leder av Kripos og meritert etterforsker Leif A Lier, i en artikkel i Dagbladet i 2009 mente at etterforskningen burde etterforskes, dette sier ikke så lite.

Til slutt, materialet og rapportene vi i Stiftelsen har overlevert til politiet er ikke en ferdig etterforsket sak, men på alle måter et grundig og solid grunnlag, for å starte en etterforskning som vi vet aldri ble gjort. Dersom porteføljen av beviser på generelt grunnlag var så alarmerende og omfattende i andre kriminalsaker som i Scandinavian Star saken, ville begrepet «oppklaringsprosent» ikke eksistere.

Når dette leses vet vi alle om det er åpnet ny etterforskning, eller for å si det i klartekst, om vi bor i en rettstat eller i et land med en maktelite som er sterk nok til å fortrenge et massemord. I så fall er vi på kollisjonskurs med grunnleggende rettigheter og vårt krav til beskyttelse, da har vi faktiske tilstander i dette landet av samme grad som i land vi nekter å sammenligne oss med.

På vegne av Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

Ålesund 09. juni 2014
Gisle Weddegjerde

Foto: FFFS

SCANDINAVIAN STAR – NY ETTERFORSKNING AV STRAFFESAKEN?

Erik Mørk Andersen var under etterforskning for mordbrannen i 1990/91. Ifølge Oslo-politiet og riksadvokaten var han den «eneste mulige mistenkte». Vår påstand er at etterforskningen den gang var ensporet og full av feil.

Av Advokat Erling Hansen.

Natt til den 7. april 1990 og i 38 timer brant det om bord på Scandinavian Star. 159 mennesker mistet livet.

Uttalelsene til den danske skipsinspektøren Flemming Thue Jensen under sjøforklaringens første dag i København, i april1990, ga norsk og dansk politi- og påtalemyndighet en klar oppfordring til å etterforske et økonomisk motiv. Denne oppfordringen ble aldri fulgt isteden konkluderte politiet raskt med at Erik Mørk Andersen, en 37 år gammel dansk trailersjåfør var den «eneste mulige mistenkte».

I forbindelse med offentliggjøringen av henleggelsen den 12. mars 1991, uttalte daværende politimester i Oslo Willy Haugli, på spørsmål fra NRK om saken nå var oppklart:
«Ja, vi har ingen grunn til å mistenke noen andre for dette»

I intervju med VG tirsdag den 12. mars 1991, uttalte politimester Haugli om Erik Mørk Andersen (artikkel i VG onsdag den 13. mars under overskriften:

DØD DANSKE «DØMT»):
«Alle andre muligheter enn den danske mannen er utelukket gjennom etterforskningen».

Videre uttalte Haugli at:

«Vi mener han er gjerningsmannen. Sterkere kan jeg neppe si det. Etter norsk lov kan vi ikke reise tiltale mot en død mann».

Under sjøforklaringen kommer skipsinspektør Thue Jensen ifølge journalist

Alf R. Jacobsen i VG den 14. april med følgende utsagn:

«Hvis dette er en brannstifters verk, kunne han ikke gjort det med mere djevelsk og sjokkerende overlegg. Alt tyder på at brannen er påsatt etter en kaldblodig plan som ga passasjerene små sjanser til å overleve.».

Det er grunn til å reise spørsmål om det i det hele tatt ville ha vært mulig for en mann alene uten spesiell kunnskap om skipet, og uten tilgang til skipets kontrollrom hvor ventilasjonssystemet styres fra, å legge og utføre en slik plan. Tilgang til det avlåste kontrollrommet var en absolutt forutsetning for brannutviklingen i brann nummer 2.

Det fremstår dermed som ubegripelig hvordan Erik Mørk Andersen kunne ha vært i stand til dette. Mer ubegripelig blir det når det tas i betraktning at bevisene i saken taler for at han ikke har vært i nærheten av noen av arnestedene. Følgelig burde han raskt ha vært utelukket som en mulig mistenkt i mordbrannetterforskningen.

Kanskje er andre forklaringer mer plausible?

I dom fra Oslo tingrett i 2005 slås det fast at skipets reelle eiere er det amerikanske selskapet Sea Escape. Dette selskapet var i USA bedre kjent under tilnavnet «Fire Escape» da så mange som fem av deres skip var blitt utsatt for brann på svært kort tid. Scandinavian Sun, Scandinavian Song, Scandinavian Sea, Scandinavian Sky brant alle mellom 1984 og 1990. I tillegg brant det om bord på Scandinavian Star også i mars 1988 utenfor Cozumel i Mexico-gulfen.

Til sammenligning har Odfjell hatt 500 skip (stort sett kjemikalietankere) gjennom 3 generasjoner og ingen av disse har vært utsatt for ødeleggende branner. Det amerikanske kontrollorganet National Transportation Safety Board (NTSB) ved Esbensen gikk til det nokså uortodokse skrittet, å advare skandinaviske skipsfartsmyndigheter om selskapet da skipet ble satt i trafikk mellom Oslo og Fredrikshavn. Denne advarsel ble ikke fulgt opp.

Bare dager før brannen som kostet 159 mennesker livet ble Scandinavian Star forsikret for det tredoble av det man antar var skipets reelle verdi. Man stiller seg derfor sterkt undrende til hvorfor et så klart økonomisk motiv ikke har blitt fulgt opp.

VAR DET TO ELLER FLERE ARNESTEDER OM BORD?

Fra september 2013 nedsatte politimesteren i Oslo en prosjektgruppe bestående av etterforskere fra KRIPOS, ØKOKRIM og ved brannavsnittet ved Oslopolitidistrikt. Rapporten var ferdig den 14. mars 2014 og ble presentert offentlig den 13. juni 2014.

Det er verdt å merke seg at prosjektgruppen i sin rapport anfører at det ikke finnes holdepunkt for mer enn to brannstiftelser. Det fantes ifølge rapporten heller ikke holdepunkter for at mannskapet har utført sabotasjehandlinger om bord på fartøyet.

Disse påstandene for stå for Oslopolitiets regning. Tunge aktører innenfor skips- og brannteknisk ekspertise konkluderer med at politiets slutninger strider mot naturlovene. For eksempel; Brannmannskapene har forklart at den aktuelle 300-korridoren var helt utbrent 7 timer tidligere. Brannmannskapene kunne gå gjennom korridoren uten verneutstyr.

Hvordan var det mulig at en korridor hvor alt brennbart materiale har blitt

konsumert av den første brannen mer enn 7 timer tidligere kunnne *«blusse opp igjen»?*

Teknisk sjef og branningeniør Håkon Winterseth sier at tre parametere må være på plass for at en brann skal oppstå og vedlikeholdes:

1. Det finnes brennbart materiale
2. Det må finnes en varmekilde
3. Det må være (tilstrekkelig med) oksygen

Tar man bort en av de tre komponentene vil en brann dø ut.

Problemene med Oslo-politiets slutning om kun to brannforløp, melder seg umiddelbart. For det første, hvor henter man brennbart materiale i en allerede fullstendig utbrent korridor? For det andre hvor er varmekilden i en allerede utbrent og «nedkjølt» korridor? For det tredje, hvordan er det mulig for brannen å rase i timevis uten kontinuerlig tilførsel av de tre ovennevnte brannkildene?

«KREMATORIET PÅ SCANDINAVIAN STAR»

Det er et ubestridt faktum at det brant på nytt i den omtalte 300-korridoren. Brannen var så kraftig at de omkomne i området ble redusert til aske (fullstendig evaporert) - enkelte av de omkomne veide ned mot 1 kg -.

Dette området på skipet ble omtalt som «krematoriet».

Til sammenligning vil en menneskekropp i en husbrann der huset har brent ned til grunnen, normalt være sterkt brannskadet eller forkullet, men ikke evaporert.

Brannforløpet ombord på Scandinavian Star er oppsiktsvekkende av flere grunner enn de nevnte. Til sammenlikning regner man i et krematorium en forbrenningstid på 1,5 til 2 timer under en arbeidstemperatur på opp mot 1000 varmegrader ved kremering av voksne mennesker. Etter fullført kremering vil det typisk være mellom 4-6 kg med knokkelrester igjen. Disse blir **malt** opp i en kvern før de legges på en urne.

Det at en brann kan oppstå i en utbrent og kjølig korridor er i seg selv bemerkelsesverdig. Det er imidlertid enda mer oppsiktsvekkende at brannen har hatt så stor effekt at den reduserer døde menneskekropper til ned mot 1 kg med ren aske. Et så heftig brannforløp er ifølge branntekniske eksperter umulig å begrunne uten en erkjennelse av at noen aktivt har bidratt til brannen.

BRANNEN ER TILFØRT I STØRRELSESORDEN 20.000 LITER MED DIESELOLJE

Tilførselen av dieselolje har ført til ekstremt høye temperaturer over mange timer. Dette forklarer hvorfor ødeleggelsene på skipet og brannskadene på de omkomne kunne bli så omfattende. Avanserte datasimuleringer av brannforløpet foretatt av brannteknisk sjef Håkon Winterseth fra Bergen, viser at behovet for tilførsel av brennbart materiale tilsvarer bort i mot 20.000 liter med dieselolje.

Dieseloljen er ifølge branneksperten tilført gjennom et hydraulikkoljerør. Hydraulikkoljerøret har vært utsatt for sabotasjehandlinger og har synlige skader etter menneskelige inngrep.

ERFARNE BRANNEKSPERTER ER RYSTET OVER POLITIETS PÅSTAND OM KUN 2 BRANNER

En av Norges mest erfarne brannmenn, Thor Kristiansen fra Oslo, med mer enn 40 års erfaring fra Oslo brannvesen, herunder som brigadesjef og nåværende medlem av havarikommisjonen, var selv om bord på skipet i Lysekil i april 1990. Han anfører at påstanden om at det kun er tale om to branner er åpenbart feil. Den beste branntekniske ekspertise vi har tilgjengelig i landet, stiller seg hoderystende til påstanden om at det er tale om en *«oppblussing»*.

Basert på alle plausible vitenskapelige forklaringer kan man konkludere at man står overfor en tredje brannstiftelse – noe Oslo-politiet altså ikke finner noen holdepunkter for.

POLITIMESTEREN I OSLO ANBEFALER NY ETTERFORSKNING

Oslo-politimester Hans Sverre Sjøvold har overfor riksadvokaten nå anbefalt en gjenopptakelse av etterforskningen, basert på at man tidligere ikke har etterforsket et eventuelt økonomisk motiv. Dersom riksadvokaten beslutter en ny etterforskning av straffesaken, vil Oslo-politiet måtte etterforske samtlige brannforløp på nytt. En etterforskning av de økonomiske sidene av saken uten at dette ses i sammenheng med brannforløpene gir ingen mening.

Det er vanskelig å forstå annet enn at politiet da samtidig må innhente nødvendig skips- og brannteknisk ekspertise, som bestreber seg på å gi empirisk holdbare forklaringer på hvordan brannene kunne utvikle seg slik som de gjorde på Scandinavian Star.

MANGELFULL RAPPORT FRA OSLO-POLITIETS PROSJEKTGRUPPE

Rapporten fra Oslo-politiets prosjektgruppe er beheftet med så mange og store mangler, at det ikke er mulig å ta for seg alt i en kort artikkel som denne. Stiftelsen Etterforskning av Mordbrannen Scandinavian Star anser prosjektgruppens rapport som en tåkelegging av ubestridelig faktiske forhold, som underbygger flere brannstiftelser enn to, samt at det har vært utført sabotasje fra deler av mannskapet under brannforløpet. Stiftelsen vil derfor om kort tid komme med en omfattende faglig vurdering av rapportens innhold. Det vil etter den tid være naturlig å oppdatere Dråpens lesere på de vesentligste av Stiftelsens innvendinger mot politiets arbeid.

Dersom prosjektgruppens anbefaling om ikke å gjenoppta etterforskningen skulle bli tatt til følge av riksadvokaten, vil det være en hån mot de etterlatte og et kraftig slag mot rettsikkerheten i rettsstaten Norge.

Bergen, den 19. juni 2014
Advokatfirmaet Erling Hansen & Co ANS

Atles kommentarer

Stad Skipstunnel

Det er underlig at bevilgende myndigheter er så blinde at de driver og trenerer denne forholdsvis rimelige muligheten for regional utvikling som det er å bygge denne skipstunnelen.

Nå skal jeg ikke legge for mye vekt på effekten det vil ha for turisme og fritidsbåttrafikk, for det er tydeligvis enkelte som ikke liker så godt å bli trukket frem, men verdien ligger der uansett.

Det første og viktigste er at nyttetrafikken langs kysten vil få store fordeler ved å seile gjennom dette hullet. Alle mindre frakte/lastebåter vil komme til å benytte den, ikke bare p.g.a. været, men også tidsbesparelsen.

Tenk bare på brønnbåtnæringen og derved også oppdrettsnæringen. Hvilke fordeler vil der ikke ligge i at brønnbåtene kan passere fylkesgrensa uten å seile rundt stad?

Så er det et annet aspekt som jeg ikke kan se har vært fremme i denne saken; nemlig det trafikale knutepunktet Åram vil bli hvis Vanylven Kommune "kjenner sin besøkelsestid". På utsiden av Åramsundet er der mange holmer og skjær, som kan skytes opp og fylles ut til en stor containerterminal og hurtigbåtterminal med mulighet for skiping i 6 forskjellige retninger. I tillegg til nord/sør langs kysten vil det være mulighet for direktelinje vestover til Shetland, Skottland og Island/Færøyene, samt inne fra fjorden med mindre fartøyer.

Dette betinger imidlertid at Vanylven og Selje kommuner går inn for å legge til rette for det. (Riksveitrase og veistandard).

Hurtigbåttrafikken kan da gå helt fra Bergen til Ålesund, ja kanskje helt til Trondheim.

I tillegg kan det da også bygges hurtigbåter for frakt av gods som fisk f. eks. nord/sør langs kysten og dermed korte inn tiden for ferskfisk til markedene på kontinentet.

Passasjerhurtigbåtene kan bygges større slik at de kan ta biler, slik som de som krysser den Engelske Kanal og Skagerrak.

De kost/nytte – beregningene som er blitt foretatt er altfor lite fremsynte etter min mening. Jeg forstår at det er vanskelig å sette tall på verdien av noe som ikke er etablert ennå, men vi har da vel såpass gode siviløkonomer at de greier å finne en sannsynlighetsberegning som ikke er for optimistisk, eller rettere, som er realistisk. Om man kan bygge et konserthus til godt over milliarden, må det vel gå an å bygge en samfunnsnyttig tunell gjennom Stadten?

Her legger de frem samfunnsnytte på plussiden for hurtigtog som vil koste i størrelsesorden 300 milliarder kroner og så kommer Stad Skipstunnel ut på minussiden med en kostnadsramme på et par milliarder! Dette er med respekt å melde sludder. Her har noen bestilt et arbeid som skal vise negativt resultat for skipstunnelen samtidig som de har bestilt en rapport, med positivt resultat for høyhastighetstog. Dette er min påstand.

Min påstand er videre at det ikke finnes ett eneste faglig argument for ikke å bygge tunnelen nå.

Keiser Wilhelm 2 trafikkerte området her på Vestlandet med yachten sin i begynnelsen av 1900 – tallet. En dag han passerte Stad og det var litt smådårlig vær og han selv var følgelig litt småtufs av sjøverk. Da skal han ha sagt: "Hvis jeg var keiser i Norge, skulle jeg alltids ha fått skutt hull i det fjellet der".

Atle Rusten
Sandshamn

Litt understreking/-presisering

Vi får hele tiden spørsmål om hvem som kan melde seg inn i FFFS. Svaret er ganske enkelt. Alle som har sin arbeidsplass som sjømann, eller som driver fiske kan melde seg inn til oss.

Det er det som er hele årsaken til at vi er et *fellesforbund*, vi er for alle seilende. Til større vi blir, jo større blir vår påvirkningskraft innen det vi driver med. Slik det har vært frem til for noen få år siden (snart 14 år), var det en splitt og hersk-politikk som gjaldt. Etter at vi kom på banen, er lydnivået, truslene og ikke minst misinformasjonen avtatt. Vi får tilbakemeldinger fra skip der vi har medlemmer, om at tingene har begynt å roe seg. Det er hyggeligere å komme på jobb, det er ikke slik at man må passe seg for hva man sier. Det er blitt lov til å mene noe uten at det får konsekvenser, og ikke minst er det blitt godtatt at man kan være medlem hvor man selv ønsker. Man har fått det litt lettere i forhold til arbeidet og det mer glede av tiden ombord.

På flere av de skipene vi har medlemmer kommer det stadig flere som sier det samme.

Det som har skjedd er at *"de andre"* ser at de ikke har uavkortet makt lenger. Demokratiet er i ferd med å komme om bord til dem.

Monopol og maktarroganse er i ferd å bli erstattet med demokrati.

Med ærlighet og rettferdighet skal vi komme langt. Som dere sikkert har sett, går vi rettens vei for å hjelpe våre medlemmer, om nødvendig. På grunn av at vi gjør det vi sier har vi fått flere og flere som ser at det nytter å være organisert i FFFS. Vi er i ferd med å bli som den berømte snøballen. Vi vokser og får større innflytelse for hver dag, og det kommer av at; ***FFFS tar sjøfolk på alvor.***

Som sagt, alle seilende er hjertelig velkommen til FFFS.

Illfoto: Helge Oksnes

Illfoto: Helge Oksnes

Er sjøfolk redde for å si sin mening, og stå for den?

Det blir hevdet at sjøfolk er redd for å stå opp for sine meninger, er dette virkelig sant?

I alle de år, jeg selv var til sjøs, opplevde jeg sjøfolk som rettskafne folk, med sine meningers mot, men vi har i den siste tiden mottatt mange telefoner fra medlemmer og andre, som hevder det motsatte. Grunnen skal være at mange sjøfolk sier at de er enige i hva FFFS står for, men de tør ikke ta konsekvensene av egne meninger å melde seg inn. Er dette virkelig sant?

Som sagt trodde vi at sjøfolk var mer opptatt av egen sikkerhet og velferd, til at de lot seg skremme fra å gjøre det de mener er rett og riktig. Mange av de som er helt enig i hva vi arbeider med, ønsker å sitte på gjerdet for å vente på at andre skal ta støyten, og gjøre jobben for dem, så å si. Når FFFS er blitt større og mer godtatt av andre skal de melde seg inn, sier de. Dette er langt fra det vi trodde om sjøfolk.

Å ha den største kjeften i messa er ikke noe adelstegn, men å stå for det man mener, det adler taleren.

Messepreik har kun en hensikt, fylle tiden med noe, men så snart det blir alvor, og snakket blir tatt litt lenger enn messedøra, kan det få konsekvenser, mener tydeligvis noen. Er det disse konsekvensene enkelte er redde for? Da kan vi berolige med at den eneste konsekvensen en slik handling får, er at vedkommende blir sett opp til av de andre om bord.

Redselen for å melde seg inn i FFFS er helt ubegrunnet. I FFFS vil du bli behandlet som et tenkende individ og med respekt, du blir lyttet til og har demokratiske rettigheter.

Kontingent som kommer inn til forbundet, blir brukt kun til medlemmenes beste. Hver krone kan redegjøres for. Har man problemer får man hjelp.

Nå har også rederne fått øynene opp for at vi er et seriøst forbund (enkelte har faktisk hatt innlegg i Dråpen), som setter næringen i fokus, ikke personlig vinning. Sammen med dem skal vi klare å få til en sunn skipsfart i Norge. Det vil sikre alle seilendes fremtid. Innføringen av ny Skipsarbeiderlov er allerede sikret. Sjøfolk er ikke mindre verdt enn folk på land, derfor har de nå også fått det samme oppsigelsesvern som land ansatte. For ytterlige forbedringer må de tørre stå opp for det de mener.

Slik sjøfolk blir behandlet av myndigheter og andre forbund, kan man få inntrykk av at vi er en pariakaste, men det kan det gjøres noe med. Om vi samler oss i et forbund, får vi påvirkningskraft, vi blir hørt. En annen ting som er viktig er vårt eget selvbilde. Vi må slutte å stå med lua i handa og håpe på almisser. Det får vi ikke. Vi må bli stolte av yrket vårt, vi må tørre å si i fra når vi ser at vi blir dårlig behandlet. Vi må huske historien vår og være stolte av den.

Før oljen ble funnet i Nordsjøen, var det den norske skipsfarten og sjøfolkene, som var ryggraden i den norske økonomien.

Vi har mye å være stolte av, kast lua og løft hodet. Vi skal ha tilbake vår tapte stolthet.

Husk bare at det er dere som bestemmer farten, og når tid vi skal få stoltheten igjen.

FFFS tar seilende på alvor.

Er Sjømannsfradraget fredet av Riksantikvaren?

Da sjømannsfradraget ble innført var det for å utligne tapet av sjømannsskatten. Sjøfolk skulle ikke tape på at sjømannsskatten ble fjernet. I dag ser vi at heller ikke dette var til å stole på.

Sjømannsfradraget har nå stått stille på kr 80 000, i flere år. Før det sto det stille i ca ti år før vi fikk noen justering, da med kr ti tusen i året. Er det ikke snart på tide å justere fradraget igjen? Hvordan kan det ha seg at når ting handler om rettferdighet for sjøfolk, er det ingen til stede? Vi hører til stadighet at sjøfolkenes egne organisasjoner ordner opp, om så er tilfelle, hvorfor gjør de ikke noe med Sjømannsfradraget?

De «tre store» slår seg på brystet og forteller at FFFS ikke en gang har avtalerett med rederiene. Selv har de det, men hva skjer, jo da, det som alltid skjer- ingenting.

Om sjømannsfradraget hadde vært indeksregulert hadde vi i dag hatt et sjømannsfradrag på mer enn kr 120 000. Med andre ord over 40 000 kr mer i året som vi kunne skrevet av på skatten. Det hadde vist igjen i lommeboken. Når lønnsøkningene lar vente på seg, er det mulig via skatteseddelen, å pynte på resultatet.

Vi har sagt det før og sier det igjen; det er ikke rett at en person, som på grunn av jobben, er borte fra landet halve året, skal betale avgifter, som om han/hun ikke gjorde noe annet enn å bruke veier, se fjernsyn eller benytte seg av andre avgiftsbelagte ting, hele året- i 365 dager.

Veiavgift i 12 måneder, når man beviselig er borte halve året, TV lisens for det samme tidsrommet, kommunale avgifter, abonnementer av forskjellig art. Slik kunne vi fortsatt.

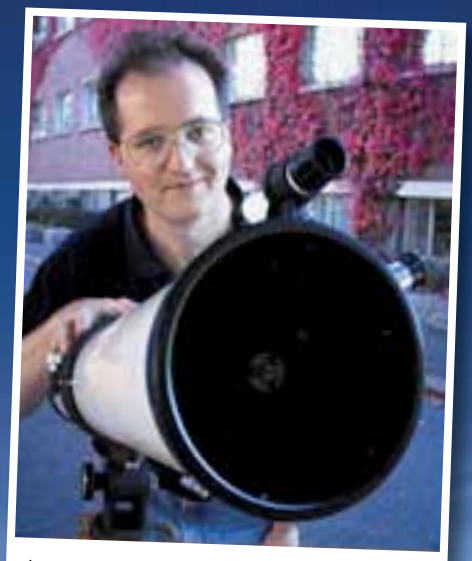
FFFS mener det er tyveri å betale fullt for en tjeneste man bare får mer enn halvparten av.

På denne bakgrunn krever vi at sjømannsfradraget blir justert kraftig opp, eller at avgiftene tilpasses den enkelte sjømann/kvinne. Kanskje skulle sjømannsskatten blitt re- innført?

FFFS tar alle seilende på alvor.

Illfoto: Helge Oksnes

COSTA CLASSICA



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Se kosmisk støv på himmelen i sommer!

Lysende nattskyer fotografert fra Estland (1024px-Helkivad …), Nederland (…bargerveen) og Den internasjonale romstasjonen ISS (1029px-Iss017e0 11632). Foto: Wikipedia

Sommerstid er det mulig å se de vakre, men sjeldne og fortsatt mystiske lysende nattskyene. Dette er skyer som lyser opp på en tussmørk himmel og som i motsetning til vanlige skyer bare kan sees i godt vær.

Fenomenet kan bare observeres fra områder mellom 45 og 80 grader nord, i skumringslys og kun om sommeren. Skyene befinner seg i et tynt sjikt omtrent 82 kilometer over bakken, nær ytterkanten av atmosfæren. De fleste vanlige skyer ligger til sammenligning lavere enn 12 kilometer.

Første gang denne typen skyer ble beskrevet var 8. juni 1885, to år etter det katastrofale og ekstremt kraftige vulkanutbruddet i Krakatau-vulkanen i Indonesia. Forskerne tror derfor at disse sølvaktige skyene skyldes en form for forurensning i atmosfæren. Men de senere årene har det vært en kraftig økning i nattsky-aktiviteten, selv uten store vulkanutbrudd. Disse skyene opptrer dessuten tidligere på sommeren og observeres lenger mot sør enn før.
Mye tyder på at menneskeskapte forurensninger på en eller annen måte kan være involvert i dannelsen, men mekanismene er ikke forstått. Skyene skyldes trolig kondensasjoner på støvpartikler som kommer fra meteorer og drivhusgassen metan ser ut til å forsterke dannelsen. Når vi studerer skyene som avgir et mystisk, sølvaktig lys, ser vi derfor i virkeligheten kosmisk støv.

Norge befinner seg perfekt plassert for observasjoner av fenomenet. Fordi Solen må stå 6-16 grader under horisonten, kan det bare sees fra Sør-Norge midt på sommeren, men også fra områder lenger mot nord i siste del av sommeren. Lysende nattskyer sees på en tid av året da himmelen er for lys til å observere astronomiske fenomener.

Forskningen på fenomenet kan gi innsikt både om følgene av menneskeskapt forurensning, forholdene i de aller ytterste delene av atmosfæren og hvordan kosmisk støv påvirker atmosfæren rundt vår planet.

Skyene kan ha veldig forskjellig utseende og de driver langsomt over himmelen. En kveld kan nesten hele himmelen være dekket av skyer med metallisk glans, neste kveld er det kanskje bare noen tynne filamenter. En tredje kveld kan det være noen få, men sterkt lysende skyer.

METEORREGN I VENTE

Mot slutten av sommeren er det tid for en av årets sterkeste meteorsvermer, Perseidene. Dette er en langvarig sverm og allerede i slutten av juli dukker de første stjerneskuddene opp på steder der himmelen er mørk nok til å observere de lysende prikkene som farer over himmelen, gjerne etterfulgt av en liten hale som forsvinner i løpet av et sekund eller to. Maksimum inntreffer rundt 13. august, men dette er kort tid etter fullmåne og månelyset vil dessverre gjøre nattehimmelen for lys til at vi kan få se særlig mange av disse meteorene. Kun de kraftigste vil være synlige. Men dersom været er bra, kan det likevel anbefales å ta en tur ut. Spesielt fra midnattstider og frem til himmelen begynner å lysne tidlig om morgenen, kan det bli en del aktivitet.

Se mer om sommerens oppdagelser i verdensrommet på www.astroevents.no.

Leserbrev

Hvordan et offentlig system lett lar seg lure av seg selv

En hører fra tid til annen om enkelte som har svindlet til seg sertifikater/stillinger etc. ved hjelp av forfalskede dokumenter.

Om du har et dokument, et vitnemål etc. med karakterer som viser ikke bestått, er det en lett sak med en nål å pirke bort den uønskede påtegning. Deretter påføres med forsiktighet den ønskede påtegning, enten med en penn eller utklipp av utskrift fra en skriver.

Dokumentet som nå ved første øyekast ser ut for å representere svindleren på en tilfredsstillende måte tas så med til NAV hvor det kopieres, det kan og sikkert og tas med til andre godtatte instanser for rett kopibekreftelse. Her blir Godtatt Rettkopi stempel påført. Den NAV ansatte kan gå god for at dette er «rett kopi» av det papiret klienten kommer med enten papiret dokumenterer det ene eller det andre.

Kopi av en forfalsking som nå er stemplet rett kopi, er plutselig blitt et godkjent dokument.
Sender du imidlertid inn originaldokumentet til f.eks. Sjøfartsdirektoratet hvor dem har bedt om kopi med stempel som bevitner rett kopi fra en de utvalgte instanser, godtas nemlig ikke originaldokument.

Et originaldokument fra rederiets personalavdeling som bekrefter fartstiden de siste 5 år i forbindelse med sertifikatfornying har nemlig ingen videre interesse for innsender, og Sjøfartsdirektoratet må gjerne få originalen som de godt kan makulere eller arkivere etter bruk.

Det er nemlig kommet klager fra Sjøfartsdirektoratet at de ikke kunne fornye maritimt sertifikat, uten attestert rett kopi av originalen, selv om Sjøfartsdirektoratet satt med originalen i hånden, da nevnte klage ble sendt.

Dette trikset kan brukes i flere bransjer, sykepleierstillinger, maritime sertifikat, flysertifikat, helseattester, asylsøknader, med andre ord - generelt i jobbsøknader.

Hilsen frustrert kaptein.

Leserbrev

Takk

Jeg vil gjerne uttrykke min takknemlighet for all støtte og oppfølging jeg har fått av FFFS. Deres erfaring og innsikt var av stor betydning da jeg skulle til sjømannslegen for å få ny helseattest etter en tids sykdom.

Legeerklæringen jeg fikk med meg var formulert på en slik måte at den kunne misforstås samt at den manglet faktiske opplysninger. På grunn av mangel på essensiell informasjon samt "klønete" formulering og ordbruk i erklæringen, vurderte sjømannslegen dette som kanskje en sak for Fagnemda i Sjøfartsdirektoratet. Dersom det hadde blitt en sak for Fagnemda ville jeg fått et problem som kunne kostet både tid og krefter å løse opp i.

Jeg sendte legeerklæringen til FFFS for gjennomlesning og de kunne bekrefte at denne kunne skape problemer for meg. Det var altså bare informasjon om ferdigbehandling og visse formuleringer som var utelatt i erklæringen.

Man skulle nesten tro at man kunne stole mer på det som ble skrevet i en legeerklæring, men problemet er at en fastlege ikke nødvendigvis har innsikt i sjømannslegen eller Sjøfartsdirektoratet sin tolkning av de skrevne ord.

En legeerklæring må være korrekt og presis og ikke åpne for tvil hos sjømannslegen. De fleste vil holde sin rygg fri, også sjømannsleger. En sjømannslege vil være tryggere i sin avgjørelse dersom en lege har uttrykt seg korrekt i en helseerklæring, og tatt det ansvaret som det ligger i å formulere den.

Det skrevne ord har stor kraft, både på godt og vondt.

Hilsen en glad og frisk sjømann!

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Leserbrev

Takken for et langt arbeidsliv, er en ny skatt

Hvem er det som har kommet på den glupe ideen at jeg skal betale en ny skatt, den dagen jeg har opptjent min pensjon? Etter mer enn 360 måneder til sjøs, er takken at jeg skal betale ekstra skatt/pensjonsavgift til jeg slutter å arbeide på sjøen.

Hvor er rettferdigheten når det eneste jeg får igjen, er en ekstra skatt, etter et langt arbeidsliv. Hadde det ikke vert på sin plass med en påskjønnelse, kanskje litt tillegg i pensjonen for hver ekstra måned jeg står i arbeid, i stedet for straff?

Jeg føler meg ikke rettferdig behandlet når jeg blir nødt å betale pensjonsavgift, etter at full pensjonen er opptjent. Hadde systemet vert riktig, hadde jeg opptjent ekstra pensjons poeng, med dertil høyere pensjonsutbetaling, for de pengene jeg nå er pålagt å betale.

Hvor i himmelens navn har forbundene vært i denne diskusjonen?

En annen ting jeg lurer på er; hva om jeg etter å ha opptjent full pensjon, skulle falle fra. Hvem er det da som får mine opptjente pensjons kroner?

En ting er sikkert, det blir ikke min kone eller barn. Det er staten, som i sin visdom har bestemt, at det er den som er min rettmessige arving. Først et stort skattepress, så etter min død skal de innkassere pensjonen.

Hilsen skuffet snart pensjonist.

Leserbrev

Dette leserbrevet sto i Dråpen nr.4. 2005 men er like aktuelt i dag.

ALLE ER VIKTIGE.

Du er unik. Det finnes bare en av deg. Samfunnet trenger deg. Og samfunnet er avhengig av det du gjør for å få det store samfunnshjulet til å gå rundt.

Vi mennesker liker ofte å rangere andre mennesker. Særlig liker vi å rangere når vi kan plassere andre mennesker under oss. Vi liker også å sette andre folk i båser. Setter man folk i båser og samtidig klistrer en merkelapp på dem, så blir det på en måte enklere for hodene våre. Tror vi. Men båssetting og merkelappklistring gjør at vi taper nyansene av syne. Det gjør at vi taper mangfoldet av syne. Og da taper vi også menneskene av syne.

RANGERINGSKRITERIER

Vi rangerer folk etter flere forskjellige kriterier. Utdanning er et slikt kriterium. Se, hun har høy og flott utdannelse. Hun er en suksess, tenker vi. Eller; Han droppet ut av videregående skole, han er sikkert en slask. Yrke og arbeid er et annet kriterium. Noen yrker setter vi merkelappene høy status på. Som leger eller advokater. Andre klistrer vi lav status i pannen på. Som søppelryddere eller rengjøringspersonell.

Inntekt og formue er et tredje kriterium. Oi, han tjener en million i året og har DET flotte huset og DEN strøkne bilen. Eller; Huff, hun er alenemor og lever på bidrag og barnetrygd. Klarer ikke en gang å forsørge sine egne barn. Utseende er et fjerde kriterium. Wow, hun er pen, sjekk den smale midjen og de lekre leggene! Mennene ligger langflate etter henne. Eller; har du sett hvordan han ser ut? Fett hår og ølmage. For en ekkel fyr. Grusomt!

RIV NED RANGSTIGEN!

Slik holder vi på. Rangerer og plasserer. Bevisst eller ubevisst. Sukker, kritiserer og oier oss over de nederste på våre rangstiger. Ser opp til og beundrer de øverste. Men egentlig, når en stopper opp og tenker seg litt om, bør det ikke være motsatt? Bør vi ikke i stedet være fulle av beundring for folk, tusener på tusener av folk, som utfører sitt arbeid med respekt og verdighet, til tross for at andre kaller det lavstatusarbeid? Det er jo disse som er hverdagsheltene! Rangeringen er i bunn og grunn noe tull.

Den dagen søppelrydderne sluttet å plukke opp søppel, den dagen kassadamene sluttet å ta betalt for varene, den dagen vaskedamene sluttet å vaske, den dagen smørerne på båtene sluttet å smøre, den dagen forpleiningsassistentene ble borte, den dagen lærlingene og kadettene sluttet å utføre sine oppgaver, den dagen ville vi bli sjokkert og spørre: Hva er dette? Hvorfor fungerer ikke samfunnet lenger? Samfunnet ville ikke fungere fordi luften av samfunnshjulet ville sive ut. Fordi vi er helt avhengige av at alle de utallige bidragsyterne som holder lufttrykket oppe.

Bidragsytere som, alle som en, er like viktige. Uansett utdanning, yrke, inntekt eller utseende. Det er det så lett å glemme, men så viktig å huske. Å huske at vi er alle like mye verdt.

Av Svein Tore Marthinsen

Det er betimelig å spørre:
Hvem har ansvaret?

Det skjer heldigvis ikke ofte, men det skjer. Det vi snakker om er at enkelte ganger blir våre medlemmer og andre lurt av arbeidsgiveren. Da kommer kemneren. I denne sammenheng gjelder det skatt.

Vi har fått melding om at et av våre medlemmer ikke hadde innbetalt skatt av lønn. Dette kunne han bevise at han hadde, trodde han. På hans hyreslipp sto det nemlig at han var trukket for skatt, han hadde i hvert fall ikke mottatt pengene.

Han får da opplyst fra kemnerkontoret at arbeidsgiver ikke hadde innbetalt skatten han var trukket for, og at det var hans ansvar å påse at det ble gjort. Nå må han betale skatten en gang til. Er dette rettferdighet? Arbeidsgiver har jo disse pengene. Det er, etter vår mening, han som må kreves, han har jo lurt både arbeidstaker og kemneren.

Når kemneren har overlatt ansvaret, til arbeidsgiver om at riktig skatt blir trukket av de ansatte, må det vel også være kemnerens oppgave å rette opp i rotet. Om hver enkelt ansatt i et rederi skal inn på kontoret for å undersøke om skatt blir betalt, vil det bli kaos.

Siden sjømannen selv, ikke har mulighet til dette, er løsningen å ringe kemnerkontoret hver måned, å forhøre seg om skatten er kommet inn. Dette vil vel ikke bli særlig populært, men for å være sikre på at en ikke få en skikkelig baksmell, må det bli løsningen.

Den praksisen som føres i dag er både urettferdig og umyndiggjørende av arbeidstakere. Det er uetisk, og umoralsk av staten å forlange at hver enkelt arbeidstaker skal stå ansvarlig for uansvarlige arbeidsgivere. Siden kemneren har overlatt ansvaret til arbeidsgiver, må det vel også være kemnerens ansvar når arbeidsgiverne svikter.

Kemneren/staten er kvikke med å sende ut inkassovarsel, men å høre på fornuft er det verre med.

Illfoto: Helge Oksnes

Illfoto: farstad.com

Hvem er det som bestemmer om man er sjømann eller ei, og hva skal til for å bli betraktet som en?

Etter flere besøk og henvendelser fra ansatte i flere fergerederier, er vi gjort oppmerksom på at de ikke har sjømannsfradrag. Hva kan være grunnen til at så er tilfelle? FFFS velger å tro at det ikke ligger noe ondsinnet bak, men hva tenkte de andre organisasjonene på da dette ble vedtatt?

På det første spørsmålet er svaret lett, etter vårt hode; alle som arbeider på et skip er sjømann.

På det andre spørsmålet, må vi sende spørsmålet til de tre andre.

De er så stolte av å ha forhandlingsrett, noe de gjør alt de kan for å nekte FFFS. Når man har forhandlingsrett, så skal den brukes til å forhandle frem bedre avtaler for medlemmene, ikke motsatt.

Slik vi har forstått det, må man ha en minimums seilingslengde for å ha rett til sjømannsfradraget. Med ferger er det jo slik at de har faste ruter å følge. De fleste seilingene blir derfor for korte til at mannskapene blir å betrakte som sjøfolk. Skal man bli nødt for å ta en lang tur innimellom for å få det andre sjøfolk har krav på?

Hvorfor blir ikke alle sjøfolk inkludert i sjømannsfradraget?

Mener de andre forbundene at de er for lite sjøfolk, så må de komme med en beskrivelse på hva en sjømann er. Det rare er at i følge medlemskontingenten er de fult ut sjøfolk. Slik vi forstår deres tankegang, er de bare nyttige idioter som kan melkes for kontingent. Dette er både uetisk og i våre øyne umoralsk.

Betaler man kontingent frivillig, eller som i mange tilfeller, tvungent, har man krav på å bli tatt på alvor. Betaler man for en vare skal den også leveres. Man betaler ikke for å komme dårligere ut ved forhandlinger.

Når det gjelder Sjømannsfradraget er det litt merkelig at det ikke er indeksregulert. Alle vet at skatter og avgifter ikke står stille, men blir oppjustert ved hvert eneste statsbudsjett, slik også i år, men sjømannsfradraget står stilt, også i år. 80 000 kr har fradraget vært i flere år, på samme tid har skatter og avgifter (veiavgift, NRK. Lisens osv.) gått opp ganske betydelig.

HANDLEVOGNER

De va heilt ukjende, fram te for 30-40 år siden. Siden har forekomsten av handlevogner eksplodert, spesielt i og omkring de store byane. De fleste holde seg innendørs heila livet sitt, men de kan óg ofta observeras på parkeringsplassar.

Det nya e at de har begynt å øveta større og større områder i byane våre. Midt på et fortau, eller midt i ei rundkjøring kan me nå komma øve ei handlevogn, som har flykta fra butikken, og nå står her, fredeligt og roligt, og slappe av. Eg traff på ei store og sterke handlevogn midt i Bretlandsgadå, og ti minutt seinare såg eg ei aen i Mosvannsparken.

Der bler flerne og flerne udbrydare, handlevogner som ikkje godtar å holda seg innendørs heila tidå. Handlevogner som vil ud på eventyr, og oppleva någe nytt. De har klart å frigjør seg fra lenkå, og komma seg ud i det fri.

Det kan ver at de har fått et godt forhold te kunden, og prøve å fylga itte han eller hu hjem. Eller at de vil ud på vift, forelska seg, og laga flerne handlevogner. Den i Bretlandsgadå va Prix, mens den i Mosvannsparken va Rema 1000, og det sko ikkje forundra meg om de e et par nå.

Det styssta problemet for de frittgåande handlevognene e at de ikkje e skapt for et liv ude i naturen. Dietten te handlevognene består for det mesta av vaskepulver, gradiosa, øl og toalettpapir, og dette e produkter der fins lide av i naturen. Derfor e der mange handlevogner så sulte i hjel itte korte tid. De bler skeive og skakke, de ruste, og dør... Ligavel fortsette de å flykta fra butikkane.

Det e ikkje et ukjent fenomen. At ein art vokse så fort at den stadigt må ha større territorier å leva i. Me huske kaninane i Australia og på Gotland. Invasjon av grashopper, og lemenår. Og, for någen få år siden, – altfor mange kattar i Stavanger. Nå e det handlevognene.

Der fins enkelte familiar så har tatt te seg handlevogner som husdyr. Men ikkje mange. Handlevognene e såpass store, klossete og uhamslige at de fleste heller vil ha katt, hund eller hamster. Men på Storhaug e der ein familie så har adoptert ei handlevogn, og denne vognå har nå klart å forandra dietten sin te aviser. På Tasta har ein familie ei handlevogn så leve av skittentøy.

Eg får vondt når eg treffe på ei enslige handlevogn på et gadehjørna. I allslags vér står hu der, knirke litt når eg går forbi, og ber om litt mad. Det hende eg hive oppi ei avis eller ein plastpåse, men det e liksom så lide... Frittgåande handlevogner bler ofta bedt om å legitimera seg, og visa fram vognkortet. Hvis de då ikkje har synligt bevis på at de e Kiwi, Rimi, OBS, ICA, Meny eller Joker så risikere de å ble taua inn te ei usikker framtid på hittegodsavdelingen. Eller, i verste fall, avliving og fyllplassen.

Eg blei fysst glade, men så blei eg skremde, då eg kunne lesa at Handlevognbeskyttelsen i Norge nå vil kastrera og lobotomera adle vognene. E det sånn de ska behandlas, bare fordet de skille seg litt ud, og e litt anderledes enn oss? Har me ikkje lert någe av historien? Handlevognene leve et hardt og fysiske krevande liv. I altfor unge alder får de ofta belastningsskadar, og vanligvis e det hjulå så svikte fysst. Mange bler førtidspensjonerte, og oppleve ein alderdom kor de føle seg hjelpelause, ensomme og unyttige.

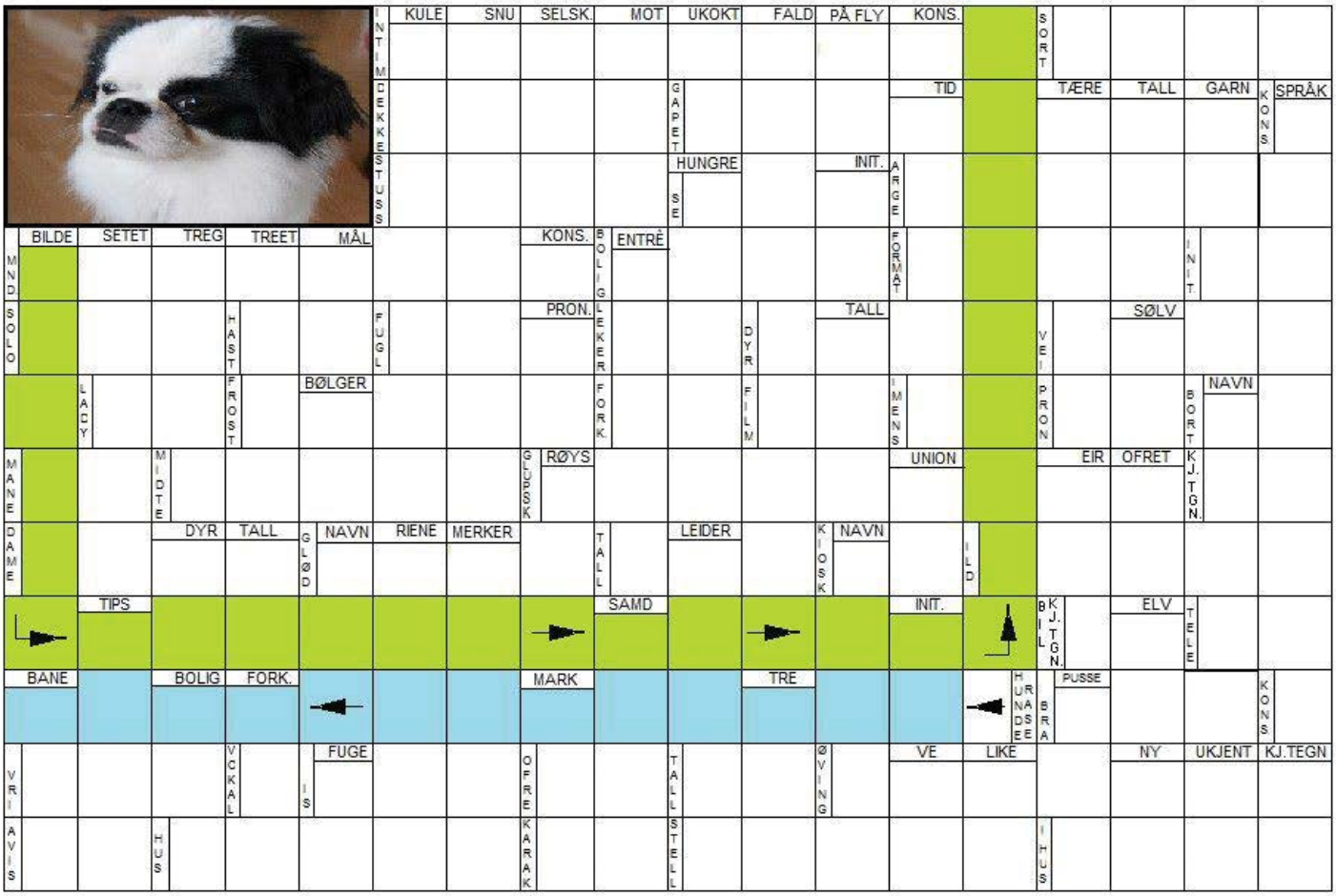
Handlevognforeningen av 1978, med mottoet "Det Handle om å Handla", ber oss om å ver snille med handlevognene. Gje de ein tier, snakka litt med de, setta de pent og pynteligt tebage i stallen sin, og sei: "Tusen takk for hjelpen."

Det e så lide så ska te...

Kryssord

av Hugo Evald Dahl

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



Riktig svar sendes innen 01.10.14 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 1 2014: Sonja G. Sundsbak, Ulset – S. E. Austbø, Aksdal – Inger Rasmussen, Bergen.

NAVN:

ADRESSE:

Illfoto: Hurtigruten Group - Klaus-Peter Kappest

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, fabrikksjef 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.

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 .....

i .....Forbund,
gir herved
Fellesforbundet For Sjøfolk
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

KLIPP UT

FFFS
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

E-post adresser

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

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå 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:

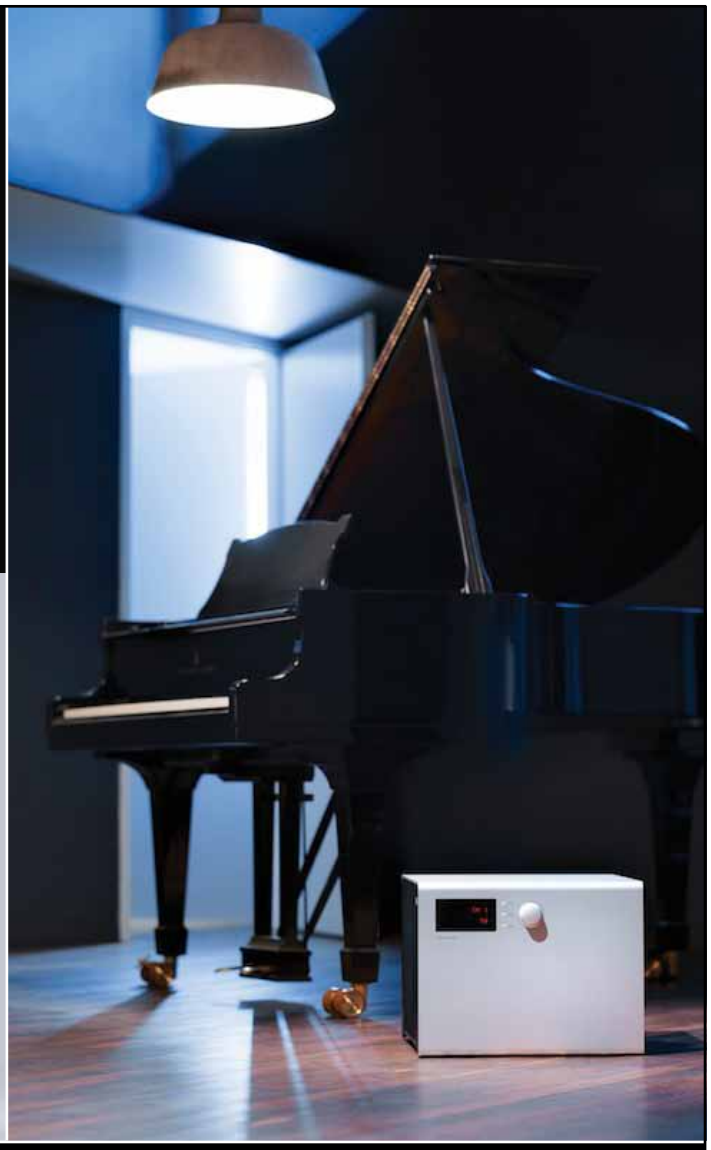
STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

B-blad

RETURADRESSE
FFFS Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



duet audio

VI FØRER OVER 40 FORSKJELLIGE MERKER OG FOR Å NEVNE NOEN:

THORENS, SOULUTION, MAGICO, PIEGA, FEICKERT, DYNAVECTOR, AYON, AUDEZE, SCHIIT, AURALIC, AUDIO DESK, ROCKPORT, PRO-JECT, ORTOFON, ARCAM, HIFIMAN, ASTELL&KERN, OYAIDE, MIDAS REFERENCE...

Norges største på hodetelefoner og tilbehør. Over 60 modeller på demo.

www.duet.no

Følg vår facebookside Duet-Audio, for oppdateringer og spennende nyheter.