

DRÅPEN

FF

FS

NR. 2 • 2015 • 14. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN
STAR

● HUMAN
FACTOR

● BERGEN SOM
SPESIALSKIPSBY

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

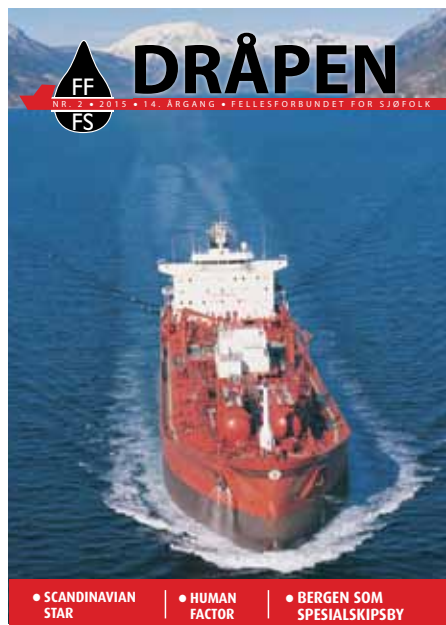
Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.
Ta kontakt for bestilling.





INNHold Dråpen nummer 2 • september 2015



Scandinavian Star side 32



Human factor side 47



Dobbelt-hull forårsaker mystisk fenomen side 50



Jerry Lee Lewis og humor side 51

Nr. 2 september 2015 - 14. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
kjemikalietanker Bow Fortune, bygget 1999, på vei inn Sør fjorden mot Odda.
Foto: Odfjell SE

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Hvorfor tør ikke enkelte kalle en spade for en spade?	side	5
Det er to år siden det norske folket valgte en ny regjering	side	6
Driver sjøfartsdirektoratet med diskriminering?	side	7
Ikke bare til pynt	side	8
Hvem kan bli medlem i FFFS?	side	9
Mobbing til sjøs	side	10
Hvorfor er det så vanskelig for dem med makt å vise solidaritet med sine egne medlemmer?	side	11
Hva er det Maritimt Forum og regjeringen egentlig ønsker?	side	12-13
Har NIS området blitt utvidet på grunn av ulovligheter?	side	14-15
FFFS blir beskyldt for å fare med usannheter...	side	16-17
Økende interesse for FFFS	side	18
Skal vi beholde norsk maritim virksomhet med norske sjøfolk?	side	19
Har norske politikere kunnskap om rettighetene til de som er mønstret på enkelte skip i NIS eller norskeide skip...	side	20
Å høre til et sted, hva betyr det?	side	21
Er vi borgere i et lovlydig land?	side	22-23
Bergen som spesialskipby	side	24-28
Må ta hatten sin og gå	side	29
Vår enke til Høyesterett er blitt tillatt fremmet	side	30-31
Saken om Scandinavian Star er langt fra over	side	32-35
Når det gjelder branner og forlis i rederiet Sea Escape var ikke Scandinavian Star det eneste skipet som fikk problemer	side	36-39
Litt mimring fra svunne tider	side	40-45
Leserbrev	side	46
Human Factor	side	47
Dobbelt-hull forårsaker mystisk fenomen	side	48-49
Jerry Lee Lewis og humor	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

FS

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

En sommer er over, og vi ruster oss til en ny høst med saker av forskjellig innhold. Først skal vi møte staten i enda en ny sak om saksomkostninger- skatte saken, saken skal opp i Borgarting første og andre oktober. Vi har også anket dommen vi fikk mot oss i Borgarting Lagmannsrett til Høyesterett. Det gjelder saken om omkostninger i forbindelse med Nye Kystlinksaken (62 års saken). Der vant vi, som kjent i Oslo Tingrett, men tapte altså i lagmannsretten. Nå har vi nettopp fått beskjed fra Høyesterett om at vår anke er vedtatt inntatt. (Se lenger bak i bladet)

Spørsmålet jeg vil stille politikerne, uansett parti, er om de vil ha nordmenn i arbeid. Om de vil godta og berike rederne ved hver motbakke, når de sløser så til de grader med verdiene sine når det går godt. (fra leserbrev lenger bak i bladet).

Seilende, som hver dag sliter og gjør sitt ytterste for å sikre seg og familien økonomisk trygghet, er de første som blir ofret på grunn av at politikerne ikke kan bestemme seg. De blir holdt som gisler på uvisshetens alter. Rederne forlanger langsiktighet for sine investeringer, mens politikerne toer sine hender og sier at vi må beholde norske arbeidsplasser, men de gjør ingenting. Enten må de fortsette å toe sine hender, eller så må de komme opp med en maritim politikk som sikrer norske sjøfolk trygghet.

Som man kan lese lenger bak i bladet driver Sjøfartsdirektoratet (SD) med diskriminering av maskinister som har passert 50 år. Det de egentlig sier om femtiåringene er at de enten er for gamle til å lære noe nytt, eller at de ikke lenger er verdifulle nok til å bli satset på. Uansett er det forbudt å diskriminere, enten det er maskinister eller andre i henhold til norsk lov. Her mener vi at det er på tide at SD tenker gjennom saken en gang til.

Det er med beklagelse vi ser at flere og flere rederier må legge skip i opplag, noe som medfører at mannskaper blir permittert eller oppsagt. Dette er ikke bare på grunn av nedgang i internasjonal økonomi, men en del kan også tilskrives politikernes tafatthet. Hadde de sikret kysten og sokkelen for norske sjøfolk, hadde mange fremdeles vært i arbeid. Innfør proteksjonisme på nevnte steder nå. Det er hyggelig å kunne lese at fergerederiet Fjord 1 nå tar inn 80 lærlinger, både maskin og dekkslærlinger. Vi er også sikre på at andre store fergerederier hadde tjent på å gjøre det samme, fremfor som vi har sett, å ansette utenlandske mannskaper. Fordelen er også at lærlinger som blir tatt vare på, vil gjengjelde tilliten. Man skal heller ikke glemme det faktum at for hver lærling rederiene tar inn, får de et visst tilskudd fra staten.

Til sist må vi nevne at det nå ser ut til å bli et skikkelig gjennombrudd i Scandinavian Star saken. Dansk Havarisjef i forsikringsselskapet Skuld står frem og forteller det han vet. Se fyldig dekning i lenger bak i Dråpen.

Forsikringsselskab skjulte viden om dødsskib Skuld forsikrede færgen 'Scandinavian Star', selv om havarichef advarede om, at det var farligt at sejle med passagerer.

<http://miniurl.no/17b>

Måtte dere alle få en super høst

Hvorfor tør ikke enkelte å kalle en spade for en spade?

I stedet for å si at de ønsker proteksjonisme på kysten og på sokkelen, kommer de andre sjømannsforbundene heller med tåkeprat, som det under.

Derimot påpeker både LO og Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat at man heller burde hatt en helhetlig gjennomgang av avgifts- og gebyrpolitikken til sjøs, med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for å gjøre sjøalternativet mer konkurransedyktig.
<http://miniurl.no/174>

I samme artikkel kan vi også lese at de ikke tør å ha noen direkte mening om hvordan man skal stoppe nedleggingen av norske arbeidsplasser, men de har enda mer tale til galleriet, i hva som fremstår som en artikkel de helst ikke vil være med i. I alle fall har de ikke vært

tilgjengelige for kommentarer i forbindelse med avisens artikkel.

LO påpeker også at forslaget først og fremst vil komme rederiet Fjord Line til gode. Dette rederiet er registrert i Danmark, fører dansk flagg og har ansatte om bord på dansk nettolønnsordning.

– LO mener at forslaget bidrar til å vanne ut og gjøre et komplisert regelverk enda mer komplekst. Det vil i liten grad overføre gods fra vei til sjø, og det vil ikke føre til flere norske arbeidsplasser til sjøs, heter det i høringsuttalelsen. Ingen i LO har de siste dagene vært tilgjengelig for å utdype høringsuttalelsen overfor Vest24.no.

Fellessekretariat og NHO Sjøfart vender tommelen ned for forslaget, blant annet fordi det ikke genererer flere norske arbeidsplasser på sjøen.

Betyr setningen over, at om det hadde blitt ansatt en nordmann om bord, uansett stilling, hadde saken vært ok? Vi har virkelig vanskelig for å se forskjellen på NHO Sjøfart og LO i denne situasjonen- hvor begynner den ene og hvor slutter den andres innflytelse i denne og andre lignende saker?

Er LO og de to andre organisasjonene virkelig og oppriktig bekymret for NOR-SKE sjøfolk? Vi vet at vi ikke er særlig snille når vi stiller slike spørsmål, men noen må tørre å kalle en spade for en spade. Om vi i fremtiden skal ha norske sjøfolk, skoler og et ekte og levende maritimt miljø, ja så må noe snart gjøres, og det som må gjøres er ganske enkelt at vi kaller en spade for en spade, og gjør som andre store sjøfartsnasjoner- vi **må** innføre proteksjonisme i norske farvann.

Det er to år siden det norske folket valgte en ny regjering

Har de stått ved valgloftene, eller var løftene bare valgflesk, tomme ord og fattige løfter?

Regjeringen og støttepartiene fikk likelydende spørsmål i forbindelse med det forestående valget for to år siden. Så langt inn i regjeringsperioden vet vi status for en del av de svarene vi fikk, og det er ikke oppløftende. Blant annet har Høyre, som ikke ville uttale seg om en generell nettolønnsordning for alle stillingskategorier, mer eller mindre fått viljen sin. Ingen ting er avklart, men den nettolønnsordningen som var innført tidligere, er høynet og videreført.

Alle politiske partier sa at sjømannskompetansen og –erfaringen er viktig for at den norske maritime næringen skal klare seg. Det kan vi nå konstatere var valgflesk, eller skal vi rett og slett kalle det en løgn? Etter at Områdeutvalget kom frem til at NIS-skip skulle få tilgang til norskekysten og -sokkelen, ser vi at politikerne sa noe og handlet stikk motsatt. De mener altså innerst inne at norsk maritim næring kan klare seg uten norske sjøfolk.

Selv om både regjeringspartiene og støttepartiene før valget sa ja til at vi må ta vare på den norske sjømann, gjør de noe annet når de får makt til å gjennomføre valgloftene. Det de nå har gjennomført, to år etter at de fikk vår tillit, er å ta strupetak på den norske kompetansen og erfaringen norske sjøfolk kan tilføre næringen. Nå har regjeringen tillatt at NIS registrerte skip med filippinere og andre underbetalte utenlandske sjøfolk skal ta vare på den seilende kompetanse/erfaringssiden av den norske maritime industrien.

Det den sittende, og de foregående regjeringene, mer eller mindre siden siste krig har bedrevet, er å gi aksjonærene (vi har bare i liten grad familierederier igjen) i rederiene frie hender, slik at de kan hente ut maksimum profitt hvert år. Hva



Foto: CF Wesenberg / kolonihavnen.no

Statsminister Erna Solberg

politikere og andre medløpere har fått ut av dette er ikke godt å si, men jeg håper inderlig at det ikke har noe med «kick backs» å gjøre.

Når vi, om noen ganske få år, får se resultatene av denne politikken vil vi få fullstendig hakeslepp. Når besteforeldrene våre skal ta fergen ett eller annet sted må de mest sannsynlig snakke engelsk for å få løst billett. Vi vet utmerket godt at om en reder får en fordel, så skal nestemann ha det samme. Blir utenlands fergene registrert i NIS så kan du være sikker på at alle andre fergerederier forlanger det samme.

Nå har et cruiserederi fått lov til å gå på

kysten med norsk flagg og hjemsteds-havn Bergen i hekken, og det vil ikke ta lang tid før dette vil være et krav for flere rederier. Når det gjelder goder og lignende som tilfaller dem, har rederne en sterk rettferdighetssans. De kommer også, garantert sikkert, til å snakke om diskrimineringsloven i denne forbindelse. Ingen urettferdighet skal foregå i denne bransjen. Om norske sjøfolk blir kastet på land, har det ingen betydning for dem som har blitt store og rike på deres bekostning. Her er ikke forskjellsbehandling noe tema.

Vi lurte sterkt på hva de neste løftebrudene politikerne kommer med blir.

Driver Sjøfartsdirektoratet (SD) med diskriminering?

Sjøfartsdirektoratet ønsker å utnytte rommet i STCW-konvensjonen for fart nær kysten og gi et særskilt unntak fra kravet om høyspentkurs. Unntaket gjelder for maskinoffiserer født før 01.01.1967 som seiler på fartøy som er godkjent for å seile i fartsområde fire og lavere og som ikke har høyspentanlegg (Rundskriv serie-V).

I sitt rundskriv skriver SD dette. Mener virkelig SD at det er lov å diskriminere? Slik vi leser teksten sier de blant annet at, er du født før 01.01.1967 er du for gammel. Eller mener de at du da er så gammel at du vil ikke være i stand til å lære noe nytt? Eller enda verre, mener de at du er så gammel at du trenger ikke å lære om høyspent - du skal jo snart skiftes ut likevel?

Punkt en; aldersdiskriminering er forbudt! Etter at FFFS vant saken mot staten i Strasbourg, er det også forbudt til sjøs.

Punkt to; det er heller ikke pent å antyde at noen er for gamle til å lære noe nytt. At folk som har passert en viss alder,

ikke er i stand til å lære noe nytt må vel bygge på egen personlig erfaring. Sjøfartsdirektøren er født i 1965.

Punkt tre; om det er dette som er tilfelle, noe vi vel egentlig ikke tror, er det håreisende.

Her er hele info brevet:

Særskilt unntak fra krav om høyspentkurs ved oppgradering til maskinoffiserssertifikater etter STCW-78-konvensjonen

Sjøfartsdirektoratet krever godkjent oppgraderingskurs i høyspent for maskinoffiserer som skal løse sertifikat etter STCW-78-konvensjonen.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å utnytte rommet i STCW-konvensjonen for fart nær kysten og gi et særskilt unntak fra kravet om høyspentkurs. Unntaket gjelder for maskinoffiserer født før 01.01.1967 som seiler på fartøy som er godkjent for å seile i fartsområde fire og lavere og som ikke har høyspentanlegg.

Med høyspentanlegg menes her anlegg med spenning over 1000 volt vekselstrøm eller likestrøm.

Maskinoffiserer som oppfyller nevnte vilkår kan sende søknad til Sjøfartsdirektoratet om oppgradering til STCW-78-sertifikat uten godkjent oppgraderingskurs i høyspent. Det vil i slike tilfeller bli utstedt et STCW-78-sertifikat med en påtegnet begrensning som viser at sertifikatet ikke kan brukes på fartøy med høyspentanlegg eller i større fartsområder enn fartsområde fire.

Olav Akselsen, sjøfartsdirektør
Lars Alvestad, Avdelingsdirektør



Dette er en av etterkrigstidens mest betente saker.

TEKST OG FOTO: GEIR FLATØE



Ikke bare til pynt

Det kan ligge mye historie skjult i en dekorativ gjenstand.

Studerer man den utskårne trefiguren på bildet, legger man merke til ord som "Det hemmelige fond", "M/S Svindelfonn", "Svarteliste" og "Panama". I baklommen har han et "norsk pass", på armen er det tatovert "I love penger" og på hatten står det "H.M.S. Norsk Sjømannsforbund".

Dermed er man midt inne i en av etterkrigstidens mest betente saker.

The Norwegian Shipping and Trade Mission (Nortraship) ble opprettet av den norske regjeringen i London i 1940 for å styre den norske handelsflåten under krigen, på det meste over 1000 skip.

Norske sjøfolk hadde høyere hyrer enn britene, men dette ble jevnet ut ved at

differansen ble innbetalt til et fond. Disse pengene skulle komme sjøfolkene eller deres etterlatte til gode etter krigen. Avtalen var ment å holdes hemmelig av hensyn til britene.

Etter krigen ønsket et flertall av sjøfolkene å få betalt ut pengene, men Norsk Sjømannsforbund og Stortinget sørget for at beløpet på 43,7 millioner kroner isteden gikk inn i Nortraships Sjømannsfond. Pengene skulle deles ut etter behov.

Saken skapte mye bitterhet, havnet i Høyesterett og løste seg ikke før Stortinget i 1972 bevilget 155 millioner kroner til krigsseilerne eller etterlatte. Men fortsatt pirkes det i såret som oppsto da rederne fikk sitt oppgjør, mens sjøfolkene måtte vente.

Trefiguren er skurken sett fra sjømannenes side, Sjømannsforbundets mann

med solid hengelås på skipssekken med fondspengene.

"Svindelfonn"-navnet på genseren refererer kanskje til "Solfonn", "Kaldfonn", "Krossfonn", "Barfonn" og "Dalfonn", Sigval Bergesen-skip som seilte for Nortraship.

Sjømannen står på et Panama-skip. Landet åpnet for registrering av utenlandske skip i 1917, og i 1922 begynte to amerikanske passasjerskip å seile under Panama-flagget for å kunne servere alkohol om bord i forbudstidens USA.

Norske skip fulgte, og under krigen var flere norske båter Panama-registrert.

Det står skrevet Sønstebø med blyant under sokkelen. Navnet på treskjæreren eller en tidligere eier? Er det noen som kjenner til figuren eller Sønstebø, hadde vi satt stor pris på om du tok kontakt.

Hvem kan bli medlem i FFFS?

Dette er et ofte stilt spørsmål, og svaret er alle som har sitt virke og utkomme på havet.

Når det er sagt, er det vel ikke helt naturlig at den typiske oljearbeideren blir medlem i FFFS, men bortsett fra det er stort sett resten av sjøfolkene/fiskerne naturlige medlemmer hos oss.

Per i dag er de største yrkesgruppene matroser, kapteiner, catering personell og styrmenn, men de andre ligger hakk i hæl. Dette viser med all tydelighet at vi

ikke gjør noen forskjell på folk. FFFS er et forbund for alle. Det er også sakene vi får inn bevis for. Det er ingen yrkesgrupper som ikke har tatt kontakt for å få hjelp, det være seg kapteiner eller læringer. Slik skal det også være, mener vi - et forbund for alle.

Når vi ser på den splittelsen som gjennom alle år har vært til stede blant sjøfolk, kan vi takke oss selv for at vi ikke har det bedre. Hadde vi stått sammen de siste 40-50 årene, er jeg sikker på at alt hadde vært annerledes. Kapteiner og styrmenn hadde ikke bare stått på for seg selv, men alle andreombord. Det samme

hadde vært tilfelle blant maskinister og underordnede mannskaper også.

Siden de andre tre forbundene ikke kan eller vil slå seg sammen, er FFFS et godt alternativ. Per i dag har vi alle kategorier sjøfolk som medlemmer, og vi er i stand til å ivareta våre medlemmer på en slik måte at de har fått erfare at det er bedre med et lite forbund som gjør noe for medlemmene, enn tre store som har fokus på helt andre ting enn medlemspleie, i følge de rapportene vi får inn.

FFFS er et forbund for alle sjøfolk, og et forbund som tar seilende på alvor.

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,

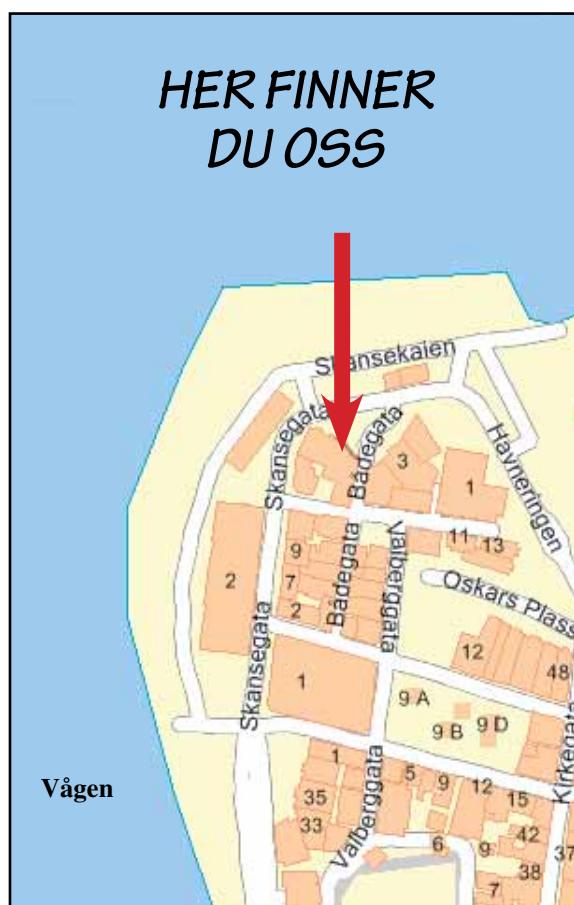
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: FarScorpion & FarSerenade

Fremdeles, etter veldig mye opplysning om problemet, hører man fremdeles om

MOBBING TIL SJØS

Vi får fremdeles inn saker, fra medlemmer som opplever at arbeidsdagen er langt fra så hyggelig som den burte være.

Om det er tilfeldig eller ikke, skal vi ikke ha noen meninger om, men i de siste sakene vi har hatt til behandling om mobbing, har det dreid som om kvinnelige dekkarbeidere og ditto styrmenn. Slik vi har fått sakene presentert er det stilt altfor høye fysiske krav til dem. Når de ikke har maktet å utføre oppgavene slik enkelte har ment at det burte gjøres, har mobbingen tatt overhånd.

Kaptein som tyranniserer hele mannskapet sitt,

Hei jeg er matros om bord i Vi har et ekstremt dårlig miljø ombord. Ombord har vi en humørsyk kaptein. Den siste turen har vært et helvete. Han har raserianfall og kjefter hele tiden,

om han ikke får det som han vil. Han er derimot flink med navigasjon og sikkerhet.

Tro det eller ei, men han hater norske sjøfolk. Grunnen er at han har vært på en utenlandsk båt tidligere, og der fikk han det som han ville, ingen torde å motsi ham. Han kan ikke behandle folk- matroser og maskinister, uansett hvem. Han forteller oss hele tiden at vi er udugelige.

Når det gjelder de på rederikontoret, ja så får vi ingen hjelp fra dem heller. De støtter kun kapteinen sin ønsker. Det er som om vi er på en vernet bedrift uten noe vi skulle ha sagt. Vi er veldig skuffa over at det er null respons fra rederikontoret.

Hilsen en som mistrives hver dag

Det verste av det hele er at enkelte med ansvar på rederiene også har tatt del i denne uverdige behandlingen av sine ansatte. De har ikke lyttet til den mobbingen har gått ut over, men tatt parti for

den mobbende part, dette blir med andre ord organisert mobbing, slik den utsatte føler det. Når så vi blir kontaktet og tar dette opp med rederiet nekter de i utgangspunktet for at dette er tilfelle, men pipen får som regel en annen lyd når vi forteller og bekrefter innholdet i klagen.

Slik nedverdiggende behandling av skipets og rederienes ledelse er skammelig. En kaptein skal ikke delta, eller som det vi opplevde i en av sakene vi nylig har vært involvert i, ledende i mobbingen mot en av sine mannskaper. Når så ledelsen i rederiet oppfatter kapteinen som troverdig og støtter han i mobbingen, har det gått altfor langt. Heldigvis for medlemmet er FFFS til stede for dem.

Ikke bare har vi begynt oppryddingen i de nevnte saker, men vi har også fått rederiledelser til å innse at det strir imot, ikke bare Skipsarbeidsloven, men mobbing og trakassering er forbudt i alle landets lover og kan medføre straff for den som utøver slik praksis overfor kolleger, eller andre. FFFS tar sjøfolk på alvor.

Hvorfor er det så vanskelig for dem med makt å vise solidaritet med sine egne medlemmer?

Om vi går inn på de tre andre forbundenes hjemmesider og ser etter hvor mange utenlandske medlemmer de har, finner vi ingen ting. NSF opplyser at de har ca. 10 000 norske medlemmer, men også tusenvis av andre medlemmer.

På de samme hjemmesider kan vi lese at det bare er NSF som sier at de har utenlandske medlemmer. Hvor mange det er, sier de ikke. Men i saken vi førte mot NSF i forbindelse med tvangstrekk av kontingent av våre medlemmer og andre, svarte tidligere formann Erik Bratvold som representerte NSF, og som da hadde vært pensjonist i to år, slik på dommerens direkte spørsmål i saken. «Vi hadde ca. 38 millioner kr. i inntekt på utenland-

ske sjøfolk i fjor». Med andre ord mange må det være mange tusen sjøfolk som må betale til dem.

Om man hadde 38 mil. i inntekt i 2007, er det ikke få mannskaper vi snakker om. Om de andre to har opp i mot samme inntekt, medlemsmassen tatt i betraktning, snakker vi om mange titalls tusen utenlandske medlemmer. Om det er tilfelle, forstår vi godt hvorfor ingenting blir gjort helhjertet overfor norske myndigheter når det gjelder både nettolønnsordning, beskyttelse av egne fartsområder eller utflaggingen som truer norske medlemmer. Hvorfor lage bråk når man kan tjene penger på utlendinger, i ro og mak?

Forbundet er også alene eller sammen med norske eller utenlandske sjømannsorganisasjoner, forhandlingspart i en rekke internasjonale tariffavtaler for flere tusen norske og utenlandske sjøfolk

på skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og på skip under bekvemmelighetsflagg.

(Fra forbundets egne sider)

Flagger ut Ocean Scout
15 ansatte forlot Atlantic Offshore da de skrapet det eldste skipet sitt. Når Supply-skipet Ocean Scout flagges til NIS, mister like mange jobben.

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

6 av 10 norske skip med andre flagg
Nesten 60 prosent av skipene i den norske utenriksflåten seiler under utenlandsk flagg, viser tall fra Norges Rederiforbund. Andelen skip med norsk flagg har falt fra 67,2 prosent i 2000 til 46 prosent ti år senere, skriver Dagens Næringsliv.

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



STAVANGERFJORD

Illfoto: Mike Louagie
fjordline.no

Hva er det Maritimt Forum og regjeringen egentlig ønsker?

En dag står de frem og ønsker at danskefergen mellom Bergen og Stavanger skal få lov til å frakte gods mellom disse to norske havnene. Neste dag uttaler de at de vil støtte norske arbeidsplasser innen den maritime næringen.

Er det slik å forstå at de bare vil styrke den «maritime» næringen på rederi-kontorene, eller ønsker de også å styrke norske arbeidsplasser til sjøs? Alle er enige om at vi må få mye mer av godset over på kjøll, men som nordmenn må vi vel være enige om at det er å foretrekke

at det blir fraktet på norsk kjøll av norske sjøfolk og ikke av utenlandsk registrerte skip? For det er det danskefergen er, nemlig utenlandsk registrert med utenlandske sjømenn.

Det flagget som er mest fremtredende på kysten i dag, er flagget til det store «Utland». Det norske flagget er nesten gjemt vekk og borte. Vi kan ikke forstå at norske myndigheter vil være med på og outsource (les 'fjerne') norske sjøfolk. Er det så mye mer lukrativt å ha arbeidssomme mennesker på NAV, fremfor å ha dem i arbeid? Det kan vel ikke være så viktig å degge for utenlandske redere, eller enda verre, oppfordre norske redere til å flagge ut.

Om Maritimt Forum skal ha noen som helst troverdighet bør de være konsistente i sine meninger og uttalelser. De bør arbeide for at gods på veiene i størst mulig grad skal fraktes på skip registret i NOR-registret.

4. Mer gods på kjøll. Regjeringen vil «stimulere til overføring av gods fra veg til sjø, herundervurdere en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring rettet mot bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport.» Dette er et tiltak som Maritimt Forum har etterlyst i mange år for å flytte mer varetransport over på kjøll. Mer transport på kjøll vil stimulere til flåtefornyelse og fremme miljø og trafikksikkerheten på veiene. Potensielt kan 300.000 lastebiler løftes av veiene.

Les mer på: <http://miniurl.no/176>

Næringsminister Monica Mæland er i godt selskap når hun setter i gang fjerningen av norske sjøfolk, og tillater NIS-skip og utenlandskregistrerte skip til å gå fast med frakt mellom norske havner. Vi har et gammelt ordtak som sier; «Gir man fanden lillefingeren, tar han snart hele hånden». I praksis betyr dette at har man først gitt et rederi en fordel, tar det ikke lange tiden før alle andre redier vil ha den samme fordel. Dette bør sentrale politikere vite.

Om ikke alle de fine ordene som politikerne bruker på Stortingets talerstol og i festtaler bare skal bli floskler, bør de snart begynne å vise litt ansvar. Man kan ikke i det ene øyeblikket si at man er i mot sosial dumping, for så i neste øyeblikk å lovfeste det samme. Nå har

regjeringen, med eller uten tanke for konsekvenser, tillatt danske Fjordline å frakte gods og trailere mellom Stavanger og Bergen. Siden det er et dansk rederi har de heller ingen nordmenn om bord.

Like gale, og kanskje verre, er at de også har tillatt utenlandske og NIS-registrerte cruiseskip å trafikkere kysten og Svalbard. Med den kunnskapen vi selv besitter i så måte, er det utrolig at «ansvarlige» politikere kan ta slike avgjørelser. Om disse «ansvarlige» er interessert kan jeg fremlegge kontrakter som viser hvordan mannskapene på cruiseskip blir «verdsatt». Man blir fristet til å ta ordet moderne slavehandel i munn, vilkårene de er underlagt er langt under alle minstekrav.

Men næringsministeren og ordføreren i Bergen har begge fått viljen sin, ordføreren har til og med fått seg én

tur på et cruiseskip. Hun var vel plaget av boblesyn siden hun ikke oppdaget hvordan mannskapene hadde det i sin hverdag. FFFS er også enige i at vi må få mer gods over på kjøll, men ikke på bekostning av norskesjøfolk- godset skal fraktes på NOR-kjøll.

FFFS tar seilende på alvor.

<http://miniurl.no/175>



**DIESELDYR.NO**

**Unngå driftsproblem**

MARITIM
CONSULTANTS AS

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.

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

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



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

TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE



www.maritim.as
post@maritim.as



Foto: Tomas Moss, www.icu.no

Har NIS området blitt utvidet på grunn av ulovligheter?

Ordføreren i Bergen, Trude Drevland, granskes i disse dager for sin rolle i forbindelse med dåpen av cruiseskipet «Viking Star» 17. mai i år. I følge BT (se linker nedest i artikkelen) er ikke ordføreren i Bergen så uskyldig som hun prøver å gi inntrykk av. Vi skal ikke forhåndssprosedere Drevland-saken, men det hun har gjort er mye alvorligere enn det kan se ut som ved første øyekast; hun har muligens slått inn den siste spikeren i kista til den norske sjømann.

På grunn av Drevlands iver etter å tekkes multimilliardæren og hennes grenseløse uvitenhet om skipsfart, har hun nå sørget for at hundrevis, ja kanskje tusenvis av norske arbeidsplasser forsvinner. Arbeidsplassene som politikerne er så opptatt av i valgtider, blir nå gitt til billige utenlandske sjøfolk - snakk om å stoppe den sosiale dumping. Det er rart hva noen glass champagne kan gjøre.

Ordføreren har, på oppfordring fra reder Hagen, skrevet til næringsminister og tidligere byrådsleder Monica Mæland

(H), med bønn om å endre reglene i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), slik at de nye Viking-cruiseskipene kunne få norsk flagg.
<http://miniurl.no/178>

Straffelovens paragraf 276 a sier:
«For korrupsjon straffes den som for seg eller andre krever, mottar eller **aksept**-rer et tilbud om en utilbørlig fordel i anledning av stilling, verv eller oppdrag».

Paragrafen rammer også aksept av et tilbud. Det stilles ikke noe krav om gjenomføring. Jeg tror ikke det er særlig tvil om akkurat dette blant jurister, sier Asbjørn Strandbakken, jussprofessor og en av landets fremste eksperter på strafferett.

- Et annet spørsmål vil være om fordelene som er akseptert er «utilbørlig» eller ikke. Den vurderingen vil være vanskeligere, sier Strandbakken.

- En korrupsjonshandling vil være fullført når vedkommende har akseptert tilbudet. Dersom aksept foreligger, er det for sent å angre i ettertid, når det gjelder spørsmålet om straffeskyld.

Jon Petter Rui er professor ved det juridiske fakultet, UiB. Han har strafferett som fagfelt.

Bergensordfører Trude Drevland kontaktet næringsminister Monica Mæland i forbindelse med oppgaven hun hadde fått av reder Torstein Hagen. Ønsket hans var å få ordføreren til å skaffe ham tilgang til både NIS-flagg og rett til å ferdes på kysten med utenlandske sjøfolk. Dette vet vi nå at hun har fått til. Paradokset er at det bare er ordføreren som nå får smellen for samarbeidet med rederen. Hva med næringsminister Monica Mæland som faktisk satt med makten, og satte rederens ønske om NIS flagg ut i livet, og i tillegg ga rederen lov til å bruke utenlandske mannskaper?

Ordfører Drevland er en medievant person som ser ut til å like og å være i alle former for media, når alt går hennes vei.

Det hun nå har gjort, er som jussprofessorene sier korrupsjon. Er det slik at reder Hagen ikke nådde fram til næringsministeren selv, men at han kjente til Drevlands villighet til å stille opp? Lokket rederen med privatfly og fasjonabelt hotell i Venezia og et ukes cruise for to personer til, i følge avisene 100 000 kroner, mot løfte om at hun skulle arbeide for hans interesser? Samarbeid fikk han i bønner og spann.

Rederen fikk sentral plass midt i Bergens indre havn til skipsdåp. Hele 17. mai programmet i landets nest største by måtte deretter tilpasses hans ønsker. En av 17. mai komiteens medlemmer uttalte på radio (NRK lokal) at de hadde fått beskjed mer enn et år i forveien om at de måtte planlegge ut fra ordføreren og rederens ønsker. Alle småbåtene som tradisjonelt har ligget i indre havn på nasjonaldagen, måtte i år finne seg andre plasser, eller holde seg hjemme. Til og med det tradisjonelle fyrverkeriet ved Lille Lungegårdsvann, ble i år sendt opp fra dåpsbarnet - Viking Star.

Dette er egentlig bare småting, sammenlignet med hva hun har gjort mot landets sjøfolk. Drevland har nemlig, på grunn av sitt samarbeid med rederne, skaffet dem fritt spillerom med hensyn til hvilke mannskaper de kan bruke på sine skip i norsk farvann.

I og med at de fleste rederier i dag er aksjeselskaper og ikke har noen private eiere, kan det se ut som om vi har selskaper som ikke er opptatt av moral. Her er det bare en ting som gjelder - profit. Om det går ut over noen angår ikke aksjonærene, de har bare en tanke i hode - penger og overskudd. Da er det i deres hoder helt legitimt å utnytte fattige og lavt lønnede utlendinger. Moderne form for slaveri er et bedre ord.

(BT 10.06. 15)

«Drevland engasjerte seg.

Drevland sendte en e-post til næringsminister Monica Mæland i september 2014. Dersom det ikke skulle være mulig selv etter de nye reglene å få Bergen bak på 4 cruiseskip, eid av siste direktør i Bergen-

ske Dampskipsselskap Torstein Hagen vil jeg beklage det på det sterkeste. Jeg tillater meg å håpe på en raus og velvillig vurdering av denne henvendelse p.v.a Viking Cruiseline.»

På grunn av Drevlands tankeløse oppreden samt en uansvarlig, i våre øyne, venninne som er statsråd, blir det nå fritt frem for kyniske redere. Det siste kapittel om den Norske sjømann er i ferd med å skives, dette på grunn av en ordfører som blir bedt av en reder om en tjeneste, en Næringsminister uten tanke for en hel industri, samt en statsminister som ikke ser konsekvensene av sine handlinger.

«Fikk endret reglene.

Drevland tok kontakt med næringsministeren for å få endret regelverket, slik at skipsreder Torstein Hagen kunne få «Viking Star» registrert i Norsk internasjonalt skipsregister.

Etter reglene ble endret kunne skipet få hjemmehavn i Bergen.

- Det er en ordførers oppgave å bidra til økonomisk utvikling og å gjøre byen attraktiv. At Bergen nå blir snuhavn for et cruiseskip, skaper økonomisk aktivitet og fører til flere hotellovernattinger i byen, mener statsministeren.»

<http://miniurl.no/179>

Enda en gang er Bergens politiet kommet i fokus. Er det med vilje dette skjer? Kanskje det er på tide å fortelle dem at ikke all PR er god PR.

Politiets gransking av ordfører Trude Drevland (H) ble stengt ned samme dag som den ble igangsatt. Verken gratisreisene eller lobbyinnsatsen for cruiserederen er blitt etterforsket. Flere jusseksperter reagerer.

Statsadvokaten besluttet å gjenoppta granskingen av Drevland etter henleggelsen tidligere i sommer. Den nye granskingen er et resultat av opplysninger som er framkommet i media.

FFFS blir beskylt for å fare med usannheter i forbindelse med fartsområdeutvalget

Noe anklagerne ikke har belegg for

ARBEIDSGIVERNE I MINDRETALL

Flertallet fastslår at hvis man kan sikre norske lønns- og arbeidsvilkår for ansatte på fartøy på norsk sokkel uavhengig av flagg, og dermed like konkurransevilkår, vil det ikke være behov for nettolønnsordningen på norsk sokkel.

Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund har engasjert to jusprofessorer som skal vurdere om dette er juridisk mulig etter folkeretten. NHO og Norges Rederiforbund utgjorde mindretallet i utvalget.

<http://miniurl.no/171>

For oss fremstår klagen, til LO, noe merkelig all den tid de var med på å vedta det som ble det endelige resultatet. NSF/LO, sammen med de andre organisasjonene var, som man kan se, i flertall i kommisjonen, som vår påstand om at de var i flertall i utvalget.

Nå fremstår de som om de var i mindretall og har kjempet mot resultatet i Fartsområdeutvalget. De var selv med, og i flertall, og kunne påvirket de andre medlemmene i utvalget, eller tatt standpunkt og eventuelt trukket seg fra utvalget for å markere sitt ståsted. I stedet fulgte de NHO/Rederiforbundet, som man ser over, som satt i mindretall.

Slik NSF/LO fremstår nå blir det patetisk, og det framstår som et spill for galleriet. Troverdigheten er lik null. Nå står de frem og sier at: «**Bør ha norske lønns- og arbeidsvilkår**» Dette kunne de sagt på en mye mer bestemt måte den gang de satt i utvalget, nå fremstår det

bare som noe hult og lite toverdig.

– Regjeringen svarer ikke på de dagsaktuelle utfordringene vi ser i den maritime næringen med denne strategien, sier Hans-Christian Gabrielsen, 2. nestleder i LO. Regjeringen la frem sin strategi for utvikling av den maritime næringen, fredag 29. mai.

Der åpner den for at flere skip kan være registrert i norsk internasjonalt skipsregister, og en begrenset åpning for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden, NIS-skip som driver frakt mellom norske og europeiske havner og konstruksjonsskip i NIS på norsk sokkel

Publisert 09.06.15 av LO, informasjons- og rådgivningsavdelingen.

At vi får flere skip med et norsk flagg i hekken, ser ut til å ha større betydning for regjeringen enn at det er norske sjøfolk som heiser og firer det samme flagget. Om man ser at et skip fører norsk flagg, er ikke det ensbetydende med at det er nordmenn som jobber om bord? Om hjemstedshavn er en eller annen by i Norge, er det ingen garanti for at det er noen nordmenn blant mannskapene om bord. Det som er sannheten er at de nordmennene som jobbet om bord før omflagging, nå sitter hjemme og er arbeidsledige.

– Mange skip er lagt til kai og vi opplever at det går sjøfolk i land hver dag, sier Gabrielsen.

Han mener man går glipp av en mulighet for å gjøre noe med den krevende situasjonen som har oppstått i oljenæringen.

– Fartsområdeutvalget avga sin innstilling før nedturen begynte, som har ført til at blant annet flere supplyskip har gått i opplag.

Man kunne ha brukt den maritime strategien til å komme med tiltak som møter disse utfordringene, sier Gabrielsen. Han etterlyser blant annet en utredning av handlingsrommet for å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår på skip som går i fart på norsk sokkel.

Publisert 09.06.15 av LO, informasjons- og rådgivningsavdelingen

I lang tid har FFFS gitt alle som har interesse av det, råd om hvordan dette kan gjøres, innfør proteksjonisme på kysten og sokkelen. Problemet er bare at de med makt ikke vil ha råd, de kommer heller i ettertid og sutrer og forlanger å bli trodd på at de har gjort noe for å stanse galskapen. Vi vet, som sagt, hvem som var i flertall i utvalget, hadde de ingen interesse av å hjelpe sjøfolkene?

De har både makt og midler til å forlange at norske sjøfolk på sokkelen, og i alle norske farvann, blir beskyttet. De kan forlange proteksjonisme for sine medlemmer. I stedet kommer de med fine ord og vendinger som «å forlange norske lønns- og arbeidsvilkår». Det er sikkert lettere for motpart og regjering å forhandle vekk når man har mer enn et element å snakke om. Forlanger vi proteksjonisme, inneholder det ordet alt vi har brukt for, men vi forhandler bare om en ting. Da blir det enten ja eller nei og mye lettere å forholde seg til.

Gabrielsen peker også på at Kiel-fergene

til Color Line nå står i fare for å skifte flagg til det norske internasjonale registeret.

– Dette innebærer at regjeringen nå har åpnet opp for at rederiet i praksis står fritt til å bruke utenlandsk arbeidskraft på lønninger langt under hva som er akseptabelt i Norge på disse skipene.

Publisert 09.06.15 av LO, informasjons- og rådgivningsavdelingen

Vi vet ikke om vi skal le eller grine når vi leser dette. De kunne som sagt forhindre at det kom så langt, men de benyttet ikke denne muligheten. Nå fremstår de som om de er blitt overkjørt av regjeringen. Slik vi leser utvalgets konklusjon, gjør ikke regjeringen annet enn det de har blitt rådet til av utvalget.

Mange sjøfolk risikerer å miste jobben eller å bli rammet av den utskiftningen av mannskap som vil kunne bli konsekvensen av dette.

Nå er det opp til rederiet å finne gode løsninger sammen med de tillitsvalgte for å unngå at for mange mister jobben, sier Gabrielsen.

Jeg kan ikke hjelpe for det, men jeg ser for meg noen store krokodilletårer når jeg leser dette. Det inngir ikke til tillit at man først er med å vedta at nå skal det bli lettere å flagge om til NIS-flagg, for deretter å åpne kysten for de samme skipene. Når så det er vedtatt begynner man å syte for sin syke mor. Dette er umoralsk.

– Norge er en sjøfartsnasjon og det er

viktig at vi ikke mister vesentlige elementer i den maritime klyngen.

En oppegående og konkurransekraftig maritim næring er utenkelig uten den erfaringsbaserte kompetansen sjøfolk representerer, sier han.

Fra samme artikkel som over.

Her ser det nesten ut som om man totalt har mistet perspektivet på det man holder på med. Først fjerner alle norske sjøfolk, dernest å hylle den norske maritime næringen. Hvordan er det mulig å opprettholde det faglige norske miljøet om alle sjøfolk skal sitte arbeidsløse hjemme?



SKÅRETREBOEN I HARDT VÆR

Illfoto: Rune Kristiansen/Kystverket



Illfoto: Gullfaks A - Photo Harald Pettersen - Statoil

Seilende i alle fartsområder viser nå mye større interesse for FFFS

Økende interesse for FFFS

Vi håper dette er et resultat av alt arbeidet vi legger ned og gjør for våre medlemmer: Det vi sier, er det vi gjør. Vi bruker ikke bare store ord. Har vi sagt eller lovet noe, gjør vi vårt ytterste for å få det til.

Vi kan nevne mange eksempel på dette og det absolutte høydepunkt til nå, er at vi har vunnet over norsk Høyesterett i forhold til alders diskriminering for seilende. Høyesterett var enige med de to lavere rettsinstansene i Norge som sa at vi hadde feil og de hadde rett i spørsmålet om aldersdiskriminering. Dette fikk de faktisk støtte for fra NSF blant andre. Vi og vår dyktige advokat mente anner-

ledes, det gjorde også Den Europeiske Sosialpakt (<http://miniurl.no/16v>), som minnet Norge om at de hadde ratifisert antidiskrimineringsloven for flere år siden, og gav FFFS enstemmig rett i vår påstand.

Ovenstående er ikke for å skryte, men for å vise at vi gir oss ikke selv etter at Høyesterett har avsagt en dom i mot oss. Mener vi at vi har rett i vår søken etter rettferdighet på vegne av våre medlemmer, gjør vi det som er nødvendig. I tillegg til den dommen vi vant over Høyesterett, har Høyesterett også gitt oss medhold i to andre saker. Når det gjelder saker vi har vunnet frem med, i lavere instanser, er heller ikke de så ganske få. Dette legger heldigvis seilende i alle fartsområder merke til. Det interessante er, at når de forteller oss at de ser på oss som et rettferdig og ansvarlig forbund,

sier mange samtidig at de har det motsatte syn på de tradisjonelle forbundene. Det var også det som var grunnen til at vi startet FFFS. Vi var heller ikke særlig imponert over det våre forbund hadde å tilby. Vi fikk som regel det samme standardsvaret som dagens medlemmer får; «beklager det er ingenting vi kan gjøre noe med».

Forskjellen er at FFFS kan, og vi gjør det hele tiden.

FFFS tar seilende på alvor.

Skal vi beholde norsk maritim virksomhet med norske sjøfolk?

Vi har i den senere tid sett hvor unnnvikende norske politikere er når det kommer til å beskytte norske arbeidsplasser til sjøs.

For ikke lenge side sto Nærings- og industriminister Monica Mæland fram og sa at hun ikke ville stenge kysten og sokkelen for NIS eller utenlandske skip. I vår øyne er dette en fallitterklæring. Om hun ikke umiddelbart ombestemmer seg, vil resultatet bli katastrofalt for norske sjøfolk og maritime skoler. Skal vi få en slutt på denne unnnvikende politikken i forhold til sjøfartsnæringen,

må vi ha et stort og kraftig forbund som tar sjøfolk på alvor. Vi har erfart hva det vil si å ha forbund som ikke bryr seg. Selv om kysten fylles opp av NIS-registrerte skip, bemannet utelukkende med lavtlønnete utlendinger, får de andre sjømannsforbundene sin kontingent som før, selv uten sine norske medlemmer. Om nordmennene forsvinner ut av forbundets medlemslister, har det ingen som helst betydning økonomisk. De utenlandske sjøfolkene som erstatter de norske sjøfolkene er like gode betalere, hvorfor da lage kvalm? Bonusen er faktisk at de får medlemmer som ikke tør å si noe, for da mister de jobben (se Dråpen 4-12 side 48).

Politikerne og fagforbund som ikke taler norske sjøfolks sak, blir skyldige i at en mangehundreårig kompetanse forsvinner. Muligheten vi har for å stanse denne utviklingen er å styrke FFFS, vi har gjentatte ganger vist at sier vi noe, mener vi det og kjemper for det. Om vi ikke får det som vi vil, på vegne av våre medlemmer, går vi til retten. Om vi ikke får rett i det norske rettssystemet, tar vi saken til internasjonale domstoler. Vi gir oss aldri når vi slåss for våre medlemmer og norsk maritim næring.

Om dere er enige i det over, vet dere hva som må til om vi fortsatt skal ha norske arbeidsplasser til sjøs. **Meld dere inn i FFFS- vi tar sjøfolk på alvor.**



BOW FAGUS

Illfoto: Odfjell.com

For tre år siden reiste jeg en tur på cruise, for fornøynsens skyld, og for med selvsyn å se hvordan det sto til om bord. Nå var ikke dette et NIS-skip, men et skip registrert på Bahamas, eid blant annet av norske interessenter, og mannskapene var medlemmer i Norwegian Seamans union, med andre ord NSF.

Om du er interessert i andre menneskers ve og vel, er ikke en slik tur å anbefale. Er du derimot av den ikke politiske typen, som liker å få alt servert på sølvfat, er det som å komme til himmelen. Overalt var det mer eller mindre usynlige tjenere, folk som passet på at alt du ønsket var innen rekkevidde. Lugaren var ren og køyen strukket og dandert med et kunstverk laget av et håndkle, ny utgave hver dag. Alt var skinnende rent og ryddig.

I de mange restaurantene om bord, var maten delikat og velsmakende. Det var aldri kø. Kjelnerne var rene velkledd og stille, smilende og klar til å utføre ditt minste vink. Det samme var tilfelle i kaféene, pubene og butikkene. Nei jeg snakker ikke om en eller annen liten by, jeg snakker fremdeles om et cruiseskip. Alle disse tjenende åndene var smilende og opplagte mennesker, glade for å kunne stå til tjeneste. Jeg var like lett å lure som alle andre.

Etter at jeg gjorde meg til kjenne og fortalte hvilken jobb jeg hadde for enkelte av mannskapet, fikk jeg et mer nøkternt inntrykk av situasjonen. Jeg begynte å

studere de enkelte av mannskapet og kunne raskt konstatere at det var ikke bare fryd og gammen det jeg så. Bak de smilende fasadene så jeg folk som var ganske utslitt og utkjørte. De arbeidet ikke bare åtte eller tolv timers dag. Var det arbeidsoppgaver som ikke var ferdig avsluttet inne vanlig skifttid, måtte man jobbe til alt var ferdig, selvsagt uten overtidsbetaling.

Etter mange spørsmål om å få se mønststringskontrakter, fikk jeg etter mye nøling se en kontrakt, under forutsetning av at vedkommende ikke måtte bli avslørt av arbeidsgiver/skift formann. Resultatet ville være at han ikke fikk komme om bord igjen. Det er selvsagt et løfte jeg har holdt, men innholdet i kontrakten har jeg ikke holdt skjult.

Når en dårlig stilt person fra, la oss si Indonesia eller Mauritius, er så heldig at han/hun får jobb, er det ikke som hos oss. Hos oss mønstrer vi i et rederi. Etter avtjent en periode om bord reiser vi hjem på en tilsvarende periode fri, men hyra dreier. For stakkarene fra fattige land er det ikke slik i det hele tatt. Har man vært heldige å få jobb, er man prisgitt rederiets «godhet».

Når man er om bord skal man ikke bare gjøre jobben sin til punkt og prikke, også vanlig på norske vilkår, men nordmenn trenger ikke slikke våre overordnede opp etter ryggen for å få lov til å komme tilbake på jobb.

Det er nemlig slik at når disse stakkars sjøfolkene er ferdig med en tur, så er det ingen automatikk i at de får komme tilbake igjen etter en viss tid hjemme. Nei de må ha plettfri smiskeoppførsel, de må også ha vært rause med tipsen de har fått av turistene, om de i det hele tatt har fått noen. Det er ikke bare overordnede

og rederiet som har noe å si om deres fortsatte arbeid i rederiet.

De reisende får i slutten av reisen utdelt et skjema der man må evaluere de forskjellige mannskapene som har hatt med dem å gjøre. Er det en sur passasjer som ikke er i humør etter alt for mange paraplydrinker, er det ikke sikkert at hans oppvartende sjel har noen fremtid i rederiet. Det skal ikke mer til. Hvorfor de på toppen av det hele må betale foreningskontingent av slik behandling, overgår min fatteevne.

Kontrakten med den laveste månedshyren jeg fikk se, (jeg har den tilgjengelig) var på lusne 350 amerikanske dollars. Dette er garantilønn fra rederiet, men samlet månedshyre, inkludert overtid og feriepenger er på \$ 1064. En lønn som er basert på at passasjerene betaler gratuities, med andre ord tips. Rederiet vil sågar oppfordre til at passasjerene gjør dette, står det i kontrakten. De overlater på denne måten til de reisende å betale deler de ansattes hyre.

Det er ikke alle som setter pris at et slikt system får lov til å eksistere, heldigvis har noen av de som ikke liker denne måten å behandle mennesker på, begynt å reagere. Det er også årsaken til at jeg blir oppdatert på hvordan situasjonen er til enhver tid. Disse personene sender meg stadig vekk kopier av kontrakter slik at det er mulig å informere andre om det også.

Når statsråd Meland nå har gitt grønt lys for NIS-skip å seile på kysten med mannskaper som er underlagt de samme regler som er beskrevet ovenfor, viser det til fulle at regjeringen ikke følger sine egne regler om å stanse sosial dumping.

Å høre til et sted - hva betyr det?

Vi får ofte henvendelser fra seilende om at de ikke føler seg viktig nok, eller ikke blir tatt på alvor, av forbundet sitt.

For å være helt ærlig så vet vi hva de mener. Det var nemlig det som var årsaken til at vi startet SOF i sin tid, nå FFFS: Vi kjente at vi ikke ble tatt på alvor av vårt tidligere forbund. Det er en ubehagelig følelse når man er medlem i en organisasjon i mange år, betaler kontingenten som man er pålagt, og likevel blir avspist med at; «det er ingenting vi kan gjøre», om man i det hele tatt får svar. Forbundene bør i det minste lytte og ta seg tid til å forklare hvorfor det ikke er noen ting man kan gjøre. Det må være det minste man kan forlange av forbundet sitt.

Når seilende blir avspist med slike svar mange nok ganger, for så å henvende seg til oss, er det fordi de har lagt merke til at vi tar medlemmene våre på alvor. Vi avspiser dem ikke med et kort «det er ikke noe vi kan gjøre». Vi lytter, setter oss inn i problemet, konfererer med fagfolk som for eksempel advokater, og vurderer sammen med medlemmet hva som må til for å ordne opp i problemstillingen. I de aller fleste tilfeller er ikke problemet så alvorlig som man først har antatt, og det er som oftest nok med en telefon eller lignende til vedkomendes rederi for å rydde opp. Hjelper ikke det, sender vi et brev med forlangende på medlemmets vegne, samtidig som vi skisserer en mulig løsning. Skulle det vise seg at heller ikke det nytter, får vi en av våre dyktige advokater til å skrive et brev til rederiet, med en skikkelig juridisk vurdering. Et slikt brev gjør som regel susen, men dersom heller ikke det løser floken er ikke veien til stevning lang.

Noen rederier tror at de kan behandle sine ansatte som om mannskapene er deres personlige eiendom. Da er det ikke rart at den ansatte vender seg til sitt forbund, med et håp om å få støtte. Får de ikke det, er det ikke rart at de ser seg om etter alternativer. Og da er vi i FFFS heldigvis FFFS tilstede.

«Jeg er overstyrmann i NN rederi og har vært fast ansatt der de siste årene.

Jeg er medlem av Sjøoffisersforbundet og har vært det i godt over 20 år; og er nå rimelig oppgitt over hvor tafatt mitt forbund har vært, bortsett fra å ta seg godt betalt i kontingent. Jeg ønsker derfor å melde meg inn i FFFS da dere VIRKELIG ser ut til å jobbe for, samt fremme den norske sjømann, som jeg anser som en utrydningstruet art.

En art som burde være rødlista og beskyttet av den norske stat.»

Ovenstående er et utdrag fra en av de mange e-mailene vi mottar, med mer eller mindre samme innhold. Egentlig

er det trist lesning, men det er også hyggelig å se at vi blir sett på som et reelt alternativ til de andre forbundene.

Om mange nok innser at som medlem i FFFS blir du tatt på alvor, og du er også med på å bestemme hva ledelsen skal gjøre, er det ikke langt til hjemmesidene våre og innmeldingsskjemaet. De nye medlemmene vet også at de blir satt pris på med en gang de mottar sitt første brev fra oss. Velkommen skal dere være, vi har plass til mange flere, men husk at det er også et ansvar å være medlem i FFFS, du har ikke bare rettigheter men også plikter.

Det er nemlig du som bestemmer hva vi i ledelsen skal bruke tiden til.

FFFS tar medlemmene på alvor.

 **Lik oss på Facebook**

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





Illfoto: redningsselskapet.no - Alta sjøredningskorps.

Er vi borgere i et LOVLYDIG land?

I oktober må vi enda en gang i retten for saker vi tror på. Denne gang er det Borgarting Lagmannsrett i Oslo som står for tur.

Da den Rødgrønne regjeringen måtte fratre makten i oktober 2013, hadde de allerede i Statsråd 4. oktober, fire uker før ankesaken vår skulle opp i Borgarting, fremmet et forslag til lovendring. En lovendring som skulle vise seg å bygge på et svakt juridisk standpunkt, og uredelige påstander. Som man kan lese i forslaget under, kan man se at lovsmedene i finansdepartementets tjeneste hadde et utrolig hastverk, de måtte på død og liv få lovendringen i boks før ankesaken vår skulle opp 5-6 november. Med andre ord bare fire uker etter at de fremmet forslaget. Det kan man også lese i teksten. **Det foreslås at endringen trer i kraft straks.**

Noe annet man også kan lese i teksten er løgnen om at det bare hadde kommet inn en søknad om dispensasjon, vi kan nevne

flere som hadde søkt og fått avslag. Forskjellen mellom dem og oss var at vi aldri ga opp: *Departementet har for øvrig kun mottatt en søknad om dispensasjon etter denne bestemmelsen, og den ble avslått.* En annen ting de også unnlater å nevne er saken som skal opp bare fire uker senere- *og den ble avslått.*

Noe annet som også er påfallende, er at det er samme person, Hans Peter Lødrup, som har avslått våre søknader om dispensasjon både til Finansdepartementet og vår anke til kongen i statsråd, etter at finansminister Sigbjørn Johnsen også nektet våre medlemmer likebehandling med for eksempel LO medlemmer. Vi velger å legge med hele forarbeidene og fremgangsmåten Stoltenberg II regjeringen overlot saken til den Blåblå regjeringen. Deres håp var selvsagt at ikke noen skulle oppdage snubletråden de hadde lagt ut, men det gjorde vi heldigvis. Vi tok derfor kontakt med Gjermund Hagesæter, finanspolitisk talsmann for den nye regjeringen. Resultatet er godt kjent- fra da av ble alle frittstående fagforbund begunstiget med de samme goder som andre organiserte hadde.

Det den nye regjeringen ikke hadde mot til å gjøre var å tilbakebetale våre utgifter, de viste de Rødgrønne litt velvilje med å holde oss selv ansvarlige for at vi hadde endret loven slik at den ble lik for alle organiserte. Vi har vunnet første runde, men vi skal også vinne kampen.

Her kan dere lese alle ordene Stoltenberg II brukte for å rettferdiggjøre sitt ufine lovforslag.

DEL 3 Andre lovsaker

10 Fradrag for fagforeningskontingent – vilkåret om tilslutning til hovedsammenslutning for frittstående fagforeninger.

10.1 Innledning og sammendrag

For fagforeninger opprettet etter 1. juli 1977 er det etter skatteloven et vilkår at foreningen må være tilsluttet en hovedsammenslutning for at medlemmene skal få fradrag for medlemskontingenten. Finansdepartementet kan gi dispensasjon fra vilkåret om tilslutning til hovedsammenslutning. Vilkåret om tilslutning til

en hovedsammenslutning er viktig for å opprettholde et velfungerende samarbeid mellom partene i arbeidslivet, og det har hittil aldri vært grunnlag for å gi dispensasjon. Bestemmelsen framstår derfor som overflødig. Departementet legger derfor fram forslag om å oppheve dispensasjonshjemmelen. Kontingent til fagforening opprettet etter 1. juli 1977 vil følgelig ikke kunne bli fradragsberettiget med mindre foreningen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Forslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Det vises til forslag til endring av skatteloven § 6-20 tredje ledd. Det foreslås at endringen trer i kraft straks.

10.2 Gjeldende rett

Etter skatteloven § 6-20 første ledd har medlemmene i landsomfattende arbeidstakerorganisasjon rett til fradrag for kontingenten, oppad begrenset til et beløp som for inntektsåret 2013 er 3 850 kroner. Fradraget kommer i tillegg til minstefradraget. I tillegg til vilkåret om at foreningen må være landsomfattende, er det også et vilkår at foreningen har forhandlingsrett etter lov om offentlige tjenestetvister eller har inngått tariffavtale på vegne av medlemmene. Fradragsrett for kontingent til foreninger opprettet etter 1. juli 1977 krever i tillegg at foreningen er tilsluttet en hovedsammenslutning, jf. § 6-20 tredje ledd første punktum. Av annet punktum følger det at Finansdepartementet kan gi samtykke til at kontingent til slik forening likevel kan fradras selv om foreningen ikke står tilsluttet en hovedsammenslutning. Rett til fradrag for kontingent til en forening som er opprettet etter 1. juli 1977, og som ikke er tilsluttet en hovedsammenslutning, forutsetter følgelig at departementet har gitt dispensasjon etter søknad.

10.3 Vurderinger og forslag

Formålet med lovens vilkår om tilslutning til en hovedsammenslutning er å begrense fradragsretten til foreninger som helt eller i det vesentlige har som oppgave å ta seg av medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår gjennom lønnsforhandlinger og opprettelse av tariffavtaler, og som er så omfattende at de organiserer arbeidstakere fra flere bedrifter. Bakgrunnen for tidsskillet 1. juli 1977 i loven, er at fradragsretten ble innført dette året og at man ønsket å begrense fradraget for nye fagforeninger

til foreninger som var tilsluttet en hovedsammenslutning.

Vilkåret om tilslutning må sees i sammenheng med behovet for en viss grad av oversiktighet og forutsigbarhet for partene i arbeidslivet. I forhandlingsprosesser, lønnsdannelse, ivaretagelse av arbeidstakernes rettigheter mv. vil det være en fordel med størst mulig tilslutning fra arbeidstakerne til et oversiktlig antall hovedsammenslutninger. Erfaringsmessig har hovedsammenslutningene og de tilsluttede arbeidstakerorganisasjonene i stor grad tatt samfunnsansvar utover egne medlemmers interesser isolert sett. Det finnes mange eksempler på dette, og ett av de seneste eksemplene er toneangivende hovedsammenslutningers oppfordring til moderasjon i lønnsforhandlingene under finanskrisen.

Innholdet i gjeldende bestemmelse om fradrag for fagforeningskontingent er det samme som ved innføringen i 1977. Det er kun gjort endringer av teknisk karakter. Reglene ble utarbeidet på grunnlag av NOU 1977: 19 *Fradrag ved ligningen for fagforeningskontingenter mv.*

Departementet vil understreke at også de øvrige vilkårene for fradragsrett som ble oppstilt i 1977 har minst like stor betydning i dag. Mange fagforeninger har virksomhet som også omfatter medlemmenes faglige, sosiale og kulturelle interesser, og det er viktig at fradragsretten forbeholdes organisasjoner som har som hovedoppgave å ivareta medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår. Ut ifra arbeidslivs- og generelle samfunnsmessige hensyn er det mest hensiktsmessig at lønns- og arbeidsvilkår i stor grad reguleres av arbeidslivets organisasjoner, og fradragsretten skal stimulere den enkelte til fagforeningsmedlemskap. Betydningen av hovedsammenslutningenes oppgaver og ansvar i forbindelse med sentrale lønnsforhandlinger har vært vektlagt i den økonomiske politikken i mange år, og ble blant annet grundig drøftet og framhevet i Sysselsettingsutvalgets utredning NOU 1992: 26. Denne utredningen påpeker at sentrale forhandlinger i tariff-forhandlingene er det beste virkemiddel for å sikre at forhandlingene føres ut ifra hensynet til rammer for total lønnsvekst, og at samfunnsmessige hensyn vektlegges i tilstrekkelig grad, herunder virkninger på sysselsettingen, konkurranseevne, utenriksøkonomien og offentlige finanser. Utvalget viser til

at dette må bestemmes ut fra makroøkonomiske betraktninger, og det er bare på sentralt nivå at en har tilstrekkelig informasjon til å vurdere dette. Utvalget påpeker at det også er viktig med stor grad av lokale lønnsforhandlinger for å stimulere til innsats og mobilitet, men at de bør føres ut i fra foretakenes økonomiske stilling i overensstemmelse med retningslinjer fastlagt sentralt. Utvalget peker videre på at behovet for et lavt konfliktnivå i tariffforhandlingene tilsier at foreningene også i størst mulig grad bør stå tilsluttet hovedsammenslutningene.

Departementet viser til ovennevnte vurderinger og anbefalinger fra Sysselsettingsutvalget, og slutter seg til disse. Selv om konkurrerende organisasjoner kan ha positive konsekvenser for medlemmene isolert sett, vil subsidie til medlemskap i disse alternative organisasjonene etter departementets oppfatning ligge på siden av det fradragsretten er ment å ivareta. Det sentrale formålet er å redusere arbeidstakernes kostnader til å organisere seg og slik sett oppmuntre til et organisert arbeidsliv. Arbeidsgiverne har sammenlignbare muligheter til å trekke fra kontingent til arbeidsgiverorganisasjonene. Det er en fare for at konkurrerende, frittstående organisasjoner på sikt kan føre til en utvikling i retning av større fokus på medlemmenes isolerte kortsiktige interesser, på bekostning av et mer langsiktig og samfunnsorientert perspektiv. Departementet har for øvrig kun mottatt en søknad om dispensasjon etter denne bestemmelsen, og den ble avslått. På bakgrunn av disse vurderingene foreslås det at hjemmelen til å dispensere fra vilkåret om tilslutning til hovedsammenslutning for foreninger opprettet etter 1. juli 1977 oppheves.

Forslaget innebærer at det ikke lenger vil være hjemmel for å gi dispensasjon fra vilkåret om tilslutning, og at kontingent til fagforening opprettet etter 1. juli 1977 bare vil være fradragsberettiget dersom foreningen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Ettersom det aldri har vært gitt dispensasjon, vil ikke forslaget ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Det vises til forslag til endring av skatteloven § 6-20 tredje ledd. Det foreslås at endringen trer i kraft straks.

BERGEN SOM 1973 SPESIALSKIPSBY 2015

Tekst: Bergens Sjøfartsmuseum

Denne artikkelen gir et kort riss av sjøfartsbyen Bergen de siste vel 40 årene, - og er den tredje presentasjonen av boken "Maritime Bergen. To hundre år i bilder" som er utgitt av Bergens Sjøfartsmuseum. Boken gir en rikt illustrert fremstilling av byens sjøfartshistorie gjennom 200 år. Tidligere i Dråpen har vi sett nærmere på den kraftige veksten i seilskipsflåten og overgangen til damp på 1800-tallet, omstilling til motor, tank, linjefart og verdenskrigene på 1900-tallet. I sist nummer av Dråpen ble søkelyset rettet mot omstilling og samarbeid i næringen i 1960-årene.

I 2014 var offshore den nisjen innen skipsfarten som vokser raskest i Norge. Offshore-skipene setter preg på Bergens havnemiljø. Skipene ligger ofte i Bergen havn i påvente av oppdrag, som her fra sommeren 2012. Foto: Bård Gram Økland

Den kraftige økningen i oljeprisene fra 1973 gikk hardt utover tankfarten. Etter hvert spredte problemene seg også til tørrbulkfarten. Krisen i skipsfarten i tiåret etter 1973 var den verste på 1900-tallet. Bildet fra rundt 1980 viser fire av Hilmar Rekstens turbin-tankskip i opplag ved Onarheim på Tysnes, som følge av krisen. Fra venstre Nerva, Aurelian, Kong Haakon VII og Octavian. Alle bygget ved Stord Verft. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

Ved årsskiftet 1973/1974 satte den mest alvorlige skipsfartskrisen så langt på 1900-tallet inn. Den startet innen tankfart, men spredte seg etter hvert til annen skipsfart. Den utløsende årsaken var en kraftig økning i oljeprisene. Den første prisøkningen skjedde i kjølvannet av Yom Kippur-krigen som en støtte til den arabiske offensiven mot Israel fra de oljeproduiserende land rundt Persiabukten. Oljeproduksjonen og transportvolumet ble redusert, med overkapasitet på tanktonnasje og synkende rater som resultat. Oljeselskapene tok selv mye av det gjenstående transportbehovet, og uavhengige redere med kortsiktige kontrakter, som Reksten, fikk store problemer. Den overdrevne troen på vekst i 1960-årene hadde skapt grunnlag for en overkontrahering av skip. Nå gikk nybygde tankskip rett i opplag, eller seilte med tap.

Krisen fikk vidtrekkende konsekvenser for Bergens skipsfart. Spesielt hardt rammet ble Reksten med sine mange

tankskip sluttet på kortsiktige fraktavtaler, samt de mange kontraheringene. Tankflåten hans havnet i opplag og han kansellerte byggekontraktene. Også redere med tørrbulkskip og annen tonnasje på kortsiktige avtaler fikk etter hvert redusert inntjening. Samtidig sank verdien på skipene. Gjennom Garantiinstituttet for skip og borerigger, stilte staten fra og med 1975 store summer i garanti for redere med betalingsproblemer for å unngå norske skip bli solgt billig til utlandet.

Statsgarantiene til Reksten kunne imidlertid ikke hindre at rederiet gikk konkurs. Frem til 1987 forsvant om lag 20 av byens rederier - noen ved konkurs, mens andre forsvant i stillhet. Blant de store som forsvant i tillegg til Reksten, var BDS, som ble solgt til Kosmos (Sandefjord) 1984.

Situasjonen var imidlertid lysere for byens store flåte av spesialskip. Satsingen på spesialskip, tilpasset forskjellige





segmenter i markedet, hadde vært sterk i Bergen. Byens redere, som i 1975 eide i underkant av 15 prosent av Norges handelsflåte, eide samtidig nesten halvparten av landets spesialtonnasje.

A/S Rederiet Odfjell med sine kjemikalietankskip, utstyrt med pumper fra Frank Mohn A/S, klarte seg i all hovedsak bra. Det samme gjaldt de store samarbeidspoolene Star Shipping og Gearbulk. Disse samarbeidsforetakene baserte sin virksomhet på langsiktige kontrakter med befrakterne. Også det tradisjonsrike Kristian Jebsens Rederi, som under Atle Jebsens ledelse opererte en flåte med mindre og mellomstore bulkskip, klarte seg bra.

Norge utviklet seg til et høykostland gjennom 1960- og 1970-årene, og sjøfolkenes lønnsnivå var høyt sammenlignet med andre land. Investeringer i store skip med stordriftsfordeler skulle veie opp for dette. Norske redere hadde også tilgang på rimelig kapital. Det medførte at det var attraktivt å investere i kostbare spesialskip. Ny teknologi gjorde det også mulig å redusere bemanningen om bord. Et skip som på slutten av 1960-årene måtte seile med 40 mann, ville ti år senere klare seg med 25-30 mann.

Allerede på 1960-tallet klarte redere, først og fremst i Hellas og USA, å bedre

marginene ved å seile under bekvemmelighetsflagg for å kutte lønnsutgifter og sikre lavere skatter. Norske skip skulle derimot ha norsk flagg og i hovedsak norske mannskaper, for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs. I 1960-årene var andelen utenlandske mannskaper på norske skip likevel i perioder oppe i over 20 prosent, men disse var ansatt på "norske vilkår". Enkelte redere bygget i denne perioden opp store formuer i utlandet. Flere rederier etablerte rederikontorer i utlandet, og i kriseårene etter 1973 valgte flere å flagge ut sine skip.

Som et resultat av krisen måtte også norske myndigheter fra slutten av 1970-tallet tillate "utflagging" til bekvemmelighetsflagg med lavere lønnskostnader. Konsekvensen ble færre norske sjøfolk, og en kraftig reduksjon av norskregistrert tonnasje. For å redusere utflaggingen, opprettet norske myndigheter i 1987 Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). NIS åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på norske skip med hjemlandets lønsvilkår, slik at det skulle være mulig å drive norske skip til lave kostnader. Et av kravene var at NIS-skip ikke skulle gå i norske farvann. Fart på Norge var forbeholdt skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

Etter hvert har Bergen som spesialskipsby konsentrert seg om to



Bergen har i dag en stor flåte av avanserte bulkskip. Det er imidlertid bare unntaksvis slike skip er å se i Bergen. Bildet viser Grieg Stars MS Star Java (bygget 2006) ved Bryggen i forbindelse med skipsdåpen i 2007. Det 198 meter lange open-hatch bulkskipet ankom Vågen i ballast med propellen så vidt i berøring med vannlinjen. Det gjorde skroget spesielt ruvende ved siden av de gamle trehusene på Bryggen. Foto: Grieg Star

De fleste av rederiene som har satset på spesialflåter for offshore, er lokalisert på vestlandskysten. Blant de ledende er DOF i Austevoll. Rederiet som opprinnelig drev med fiskeri, opererer nå en flåte på over 70 offshore-fartøyer. Til høyre på bildet ligger DOFs Scandi Iceman (bygget 2013) i Jekteviken i Bergen. Skipet er et dypvanns ankerhåndteringsfartøy tilrettelagt for fjernstyrte undervannsfarkoster. Foto: Bård Gram Økland

hovedsegmenter. A/S Rederiet Odfjell spesialiserte seg på kjemikalietankskip med syrefaste tanker. Også Jo Tankers er en stor aktør innen kjemikaliefarten.





↑ Bergen er spesialskipshagen framfor noen i Norge. I 1975 eide bergensrederiene 13 prosent av Norges handelsflåte. Til gjengjeld var nær-
mere halvparten av landets spesialskipstonnasje eid av byens redere. Blant dem som satset på spesialskip, var GC Rieber Shipping som
har fått bygget opp en flåte av avanserte skip beregnet for krevende arktiske strøk. Bildet viser rederiets Polar Prince i forbindelse med
montering av vindmøller til havs. Foto: GC Rieber Shipping ASA

Shipping, der Westfal-Larsen og Grieg i senere år har skilt lag, har med stort hell fortsatt med stadig mer avanserte bulk-skip. I begge disse segmentene fremstår Bergen i dag som ledende i internasjonal skipsfart. Samarbeid mellom rederier innen de ulike nisjene var viktig for utviklingen.

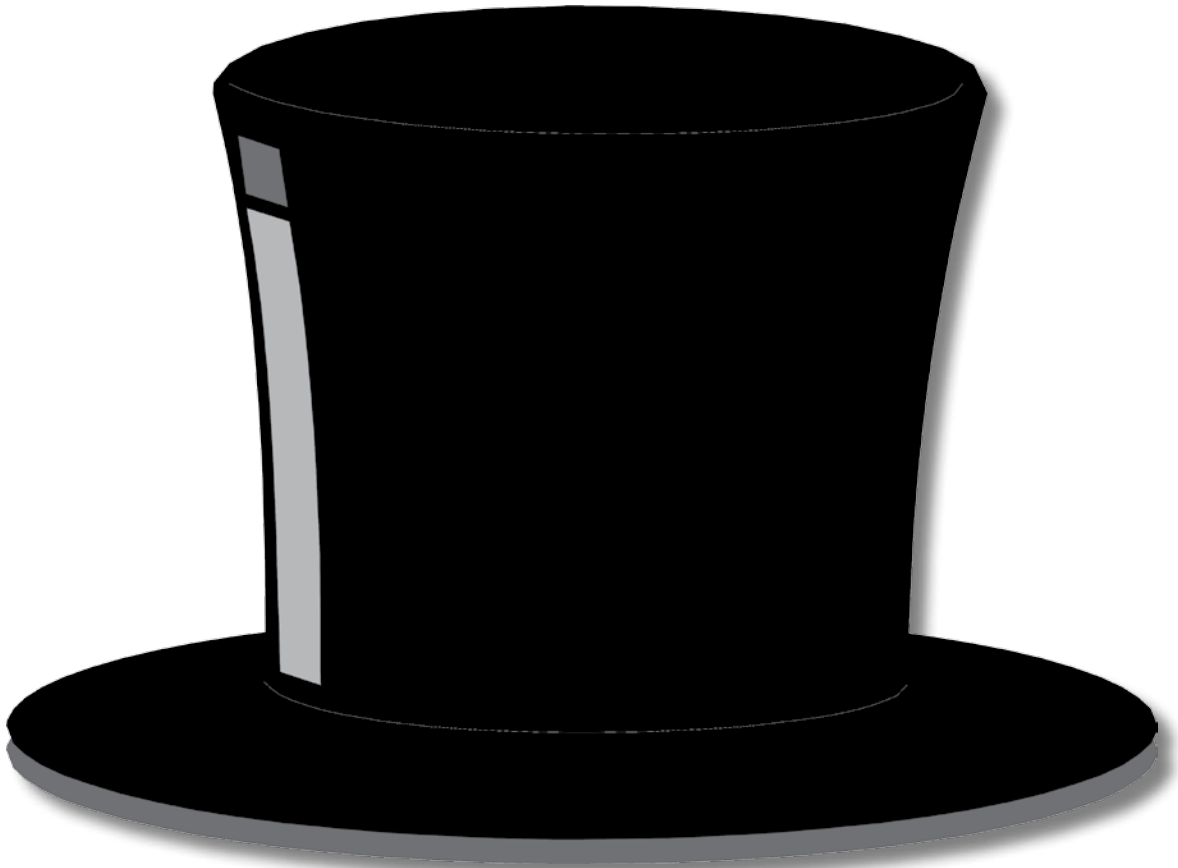
Selv om rederiene i Bergen fortsatte å satse på tørrlastskip med effektive laste- og losseegenskaper, samt tankfart, ble oljerelaterte aktiviteter stadig viktigere for skipsfartsbyen Bergen fra 1970-årene, som følge av oljefunnene i Nordsjøen. Noen av byens rederier så nye muligheter i oljevirkomheten, mens andre satset innen offshore-skipsfarten. A/S Rederiet Odfjell var tidlig ute både når det gjaldt utvikling og kontrahering av oljebo-

ringsrigger. I 1973 etablerte de Odfjell Drilling and Consulting Company, ledet av Bernhard Larsen.

I kjølvannet av aktiviteten på sokkelen er det frem mot 2014 bygget opp en stor flåte av seismikk-, bore-, forsynings- og ankerhåndteringsskip i Norge. Forland Shipping og G. C. Rieber Shipping er to rederier i Bergen som har satset innen oljeservicenisjen. Den største satsingen på dette feltet har imidlertid skjedd i de tradisjonelle fiskerikommunene langs kysten; i første rekke i Austevoll og på Sunnmøre. DOF-gruppen er i dag blant de toneangivende innen offshore-skipsfart i Norge.

Finanskrisen i 2008 gikk hardt utover verdens skipsfart. Særlig tank- og bulk-

farten, men også den mer industrielle spesialfarten opplevde vanskelige tider med skip i opplag og seiling til tapsrater. Krisen skyldtes dels overkontrahering før markedet falt sammen, lav internasjonal vekst, høy statsgjeld i den vestlige verden og høy oljepris. I 2014 befinner skipsfarten seg fremdeles i kjølvannet av finanskrisen og med en redusert off-shoreaktivitet. Krisen har likevel skapt muligheter for kapitalsterke rederier. Skipsprisene har falt dramatisk, og rederier har kontrahert nye og mer drivstoffgjerrige fartøyer ved asiatiske verft. I 2014 skiller Norge seg fra de fleste andre skipsfartsnasjoner ved at en økende del av investeringene skjer i spesialfartøyer som bygges for å tjene olje- og gassindustrien.



- MÅ TA HATTEN SIN OG GÅ

Man hører stadig vekk om at noen må ta hatten sin og gå. Hva er bakgrunnen for dette ordtaket? Hvorfor er det hatten og ikke et annet klesplagg, som jakke eller frakk?

I det siste har man sett store begivenheter innen det rojale sjiktet, både her hjemme og ute. Fellestrekket blant disse «notabilitetene» er, i alle fall blant den kvinnelige delen - hatten. Den ene er mer latterlig den den andre, noen er så store at du knapt ser den som bærer den, andre er så små og besatt med så mye idioti at halvparten hadde vært nok.

(<http://miniurl.no/16z>).

Selv om folk flest, allmuen (du og meg), flirer av denne utskeielsen av hodeplagg, er den med på å undertrykke oss alle.

Bærene tenker vel som så at jo dummere og mer utspjåket hodeplagget ser ut, jo mer makt har eieren. Slik sett har hattene blitt et symbol på makt. Kanskje skulle vi tatt makten tilbake, det er lettere enn du tror, det er bare å begynne å bruke mer utspjåkede hatter enn de kondisjonnerte.

(noen eksempler (<http://miniurl.no/16w>)). Her er noen flere eksempler <http://miniurl.no/16x>.

Tenk om sjøfolk hadde levd opp til ordtaket «Mann for sin hatt». Kaptein med en tresnutet hatt, chiefen med en amerikansk lokomotivfører hatt/lue.

Matrosen med en bredbremmet historie. Det er bare fantasien som setter grenser, hvorfor skal vi være andreledes enn de royale og vise vår makt gjennom hodeplagget?

Det vi mener å si er, at om det ikke skal mer til enn å bruke et tåpelig hodeplagg for å overta makten, så la oss prøve. Når hatten passer og makten er overtatt, kan vi innføre en sjøfartspolitikk som vil ta vare på dem som har havet som sin arbeidsplass.

Vi må ikke gjøre hatten til det symbolet som står i veien for trygghet for arbeidet. Om det hjelper, la oss se like tullete ut på hodet, som de som har arvet eller tilranet seg makten.

La oss heller gi dem så hatten passer.

Som vi har nevnt i lederen, har vår anke til Høyesterett blitt tillatt fremmet

Det saken dreier seg om er om FFFS, som et lite forbund, skal betale for statens dårlige forståelse av egne lover, eller om taperen skal stå for omkostningene denne saken har påført oss. Taperen i dette tilfellet er staten Norge. Det kommer klart frem i

Den Europeiske Sosialpakts totale slakt at måten Norge har tolket loven for sjøfolk over 62 år.

Det hele dreide seg om sjøfolk som hadde passert denne alderen skulle få opprettholde sin rett til å stå i jobb eller ikke. Det har ingenting med pensjonsalder å gjøre, men om et likt oppsigelsesvern, som resten av de norske arbeidstakerne har. Staten hadde, som det har vist seg,

feil. Med dommen i Strasbourg fastsatte FFFS et prinsipp for alle Europarådets 48 land. Diskriminering på grunn av alder er forbudt.

Selv om Høyesterett ikke ga oss medhold i lovtolkningen i første omgang, håper vi virkelig at de vil rette opp feilen nå. Vi har nå holdt på med denne saken siden vinteren 2007-2008, og vi håper nå at saken blir kronet med hell. Dette er FFFS sin fjerde sak for Høyesterett Som dere ser tar vi virkelig sjøfolk på alvor.





NORGES HØYESTERETT

Den 16. september 2015 traff Høyesteretts ankeutvalg bestående av dommerne Utgård, Noer og Bull avgjørelse i

HR-2015-01900-U, (sak nr. 2015/1524), sivil sak, anke over dom:

Fellesforbundet for sjøfolk

(advokat Erik Råd Herlofsen)

mot

Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet

(Regjeringsadvokaten v/advokat
Erik Bratterud)

Fellesforbundet for sjøfolk har erklært anke over Borgarting lagmannsretts dom 26. mai 2015 i sak nr. 14-177018ASD-BORG/03 mot staten v/Nærings- og fiskeridepartementet.

Det ble truffet slik

B E S L U T N I N G :

Anken tillates fremmet.

Ragnhild Noer
(sign.)

Karl Arne Utgård
(sign.)

Henrik Bull
(sign.)

Riktig utskrift:



Foto: FFFS

Saken om Scandinavian Star er langt fra over

Det er heller ikke arbeidet med å oppklare Skandinavias verste forbrytelse i fredstid.

Fredag 28. august satte tre av oss på flyet fra Bergen til Gardermoen, det samme gjorde en til fra Ålesund. Målet var å møte resten av Stiftelsen til oppklaring av mordbrannen Scandinavian Star (SS), forsterket med Advokat Sigurd Klomsæt sammen med Advokat Johannes W. Meland (*forfatteren av sammendraget under*).

I tillegg til oss hadde spesialister som hadde vært med på slukningen av SS på brannvern, kjørt i forveien. Turen vår skulle gå til brannstasjonen i Lysekil i Sverige det var der SS ble tauet inn og brannene slukket. Der møtte vi flere av de brannfolkene som var med på slukningen, også deres leder Ingvar Brynfors, nå en kjernekar på 80 år.

Som alle nå vet er ikke saken på noen måte avsluttet fra vår, politiet eller Stortingets side. Politiet har nå et stort press på seg for å vise at de virkelig tar dette på alvor. De vet nemlig at vi ikke har

tenkt å gi oss, og Stortinget setter ned en kommisjon til høsten som skal gjennomgå alle sider ved saken- inkludert politiets arbeid.

REFERAT- SEMINAR LYSEKIL BRANNSTASJON – SCANDINAVIAN STAR

Fredag 28. august 2015:

K1.0900 Felles avreise i minibuss fra Oslo lufthavn Gardermoen, lunsj i Strømstad.

K1.1315 Seminar Lysekil brannstasjon: Deltakende var Arne Steen(Stiftelsens

formann), Terje Bergsvåg (Daglig leder i Stiftelsen), Håkon Winterseth (Fagsjef, branningeniør i Firesafe AS), Leif Vervik (Daglig leder i FFFS, styremedlem i stiftelsen), Thor Kristiansen (Statens havarikommisjon, ex brigadesjef Oslo Brannvesen), Rolf Nordberg (brannmann, Oslo Brannvesen), Sigurd Klomsæt (Bistandsadvokat i saken, advokat for Stiftelsen), Johannes Wegner Mæland (Bistandsadvokat i saken), Kjell Ola Dahl (Forfatter, skrevet Dødens seilas), Gisle Wddegjerde (Skipsingeniør, inspektør i Lloyds Register of Shipping), John Christian Grøttum (tidligere Kripos-etterforsker), Ingvar Brynfors (Redning og innsatsleder om bord i Lysekil, daværende brannmester Gøteborg Brannkorps), Glenn Andersson (blogger om saken), Anders Thoren (journalist i lokalavisen), Thorleif Råbe og Jan Frifel (Uppercut Media, lager spillefilm om Scandinavian Star).

Hver enkelt deltaker presenterte seg og forklarte kort om sin tilknytning til Scandinavian Star. Ingvar Brynfors, brannmann Lysekil brannstasjon fortalte at han hadde vært 30 år i tjenesten da SS brant. Han gikk ombord kl.05.30, gikk av kl.2130. Han er i likhet med flere andre av de første redningsmannskaper/ deltakerne i redningsarbeidet aldri blitt avhørt.

Kl.13.30 Velkommen - ved stiftelsens leder Arne Steen

Arne Steen redegjorde for formålet med seminaret; Utveksle info, Å få personer som var tilstede i Lysekil i april 1990 til å møtes, utveksle erfaringer og fortelle om hva de husker. Arne Steen introduserte Terje Bergsvåg som fortalte om arbeidet til stiftelsen.

Kl.14.00 Håkon Winterseth (HW) - Rask gjennomgang av saken

HW gjennomgikk de forskjellige brannene om bord. HW forklarte at det var lagt opp til at deltakerne kunne ta ordet underveis for å komme med innspill og kommentarer. HW fortalte at Stiftelsen har innhentet samtlige politidokumenter i saken fra Riksarkivet. Det ble foretatt ca. 1200 avhør i 1990. Allikevel er få personer som var sentrale i redningsarbeidet blitt avhørt.

Det ble avspilt video av Riksadvokaten som uttalte at mistanken var rettet mot en person og at de anså saken som oppklart,

samt klipp fra nyhetene 12. mars 1991. Saken ble sammenlignet med Utøya og flere nevnte at det har vært stor forskjell på etterforskningsarbeidet og oppfølging av Utøya-saken og Scandinavian Star. Gisle Weddegjerde (GW) fortalte om hvordan mannskapet på skipet forut for brannen hadde testet luftstrømmer på skipet med ballonger. Det ble drøftet om dette kan ha vært forberedelser til brann. Thor Kristiansen (TK), Statens havarikommisjon, tidligere brigadesjef for Oslo Brannvesen, kommenterte: «Det brenner oppover på sekunder, bortover på minutter og nedover på timer». GW fortsatte sin gjennomgang av hvordan dokumentene oppbevart i riksarkivene manglet flere dokumenter, men at disse dokumentene stort sett har dukket opp igjen i anledning gjenåpning av etterforskningen. Det som manglet var bl.a. avhør av maskinsjefen.

GW redegjorde videre for hvordan ventilasjonsanlegget kunne skrus av og på fra maskinrommet og fra broen, hvor maskinsjefen skal ha oppholdt seg. Det ble redegjort for at begge eksemplarer av maskindagboken er borte. Det ene eksemplaret brant, mens i det andre manglet det sider som var fra den siste uken. GW redegjorde for at det under sjøforklaringene fremkom at mannskapet hadde vært involvert i flere tidligere branner både på SS og andre av rederiets skip. Det ble redegjort for plassering av

et større antall gassflasker, deres potensielle sprengkraft og om hvordan en antenning av disse ville kunne medføre at skipet hadde sunket. Gassflaskenes alminnelige bruksområde ville vært til sveisearbeid. Det ble diskutert om det kan ha vært fornuftige grunner til å ha så mange flasker om bord. I etterforskningen skal politiet ha slått seg til ro med at flaskene må ha blitt plassert her etter at skipet ble slept til land i Lysekil.

Det ble redegjort for hvordan brannalarmen var blitt koblet om slik at hvis brannalarmen gikk, måtte kapteinen på skipet velge om han ville aktivere brannalarmen på hele skipet eller ikke. Det kom frem at kapteinen kun hadde vært på skipet i kort tid, mens maskinsjefen kjente skipet godt over flere år. HW redegjorde videre for hvordan det under konkursforhandlinger i selskapet Sea Escape, i Florida, USA, skal ha blitt utbetalt ca. 800 000 NOK til en norsk politiadvokat. Bl.a. av den grunn ble det drøftet mistanke om korrupsjon. Klomsæt redegjorde for at politiet i Oslo i juni 1990 fikk betaling fra forsikringsselskapet Skuld.

Kl.16.30 Kjell Ola Dahl (KOD) foredro om skipets eierskap og dets historikk

Redegjorde for forhistorien og aktørene. KOD fortalte om dansken Henrik Johansen og hans påståtte eierskap,

HELSEATTEST PÅ DAGEN

Vi har drop-in timer alle dager

Timebestilling mandag, tirsdag og onsdag.

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

Vi tilbyr også:

Konsultasjoner på dagen • Vaksinasjon
Personallegeordning • Bedriftshelsetjeneste.
Skipsmedisin

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

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

LEGEKONTORET FOR SJØMENN
 **Maritim Telemedisin**
BERGEN

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



Fra venstre: Rolf Nordberg, Thor Kristiansen, Leif Vervik og Ingvar Brynfors. Foto: www.glicko.me

hvem som egentlig hadde eierskap til skipet og hvordan prisen og markedet var i 1990 og årene forut for dette. KOD redegjorde for hvem som fikk utbetalt penger og hvor mye som ble utbetalt. KOD gav en detaljert fremstilling av økonomien i kjøp av skipet, forsikringsdekning mv.

Kl. 17.00 Sigurd Klomsæt (SJK), om de juridiske sider

SJK redegjorde for hva som skal til for å kunne kreve gjenopptatt erstatningsoppgjørene og om norske myndigheters erstatningsansvar. Han redegjorde for hvem som egentlig kan ha hatt ansvar og om hvordan skipet var i svensk farvann, ikke internasjonalt farvann. SJK snakket videre om hvordan alle passasjerer og etterlatte etter hans oppfatning har rett til bistandsadvokat og domstolenes motvilje mot dette så langt.

Det ble sammenlignet med arbeidet etter 22.juli-saken og om hvordan mange etterlatte har oppfattet urettferdighet ved at disse etterlatte har fått en helt annen oppfølging enn de selv har gjort. SJK re-

degjorde for arbeidet opp mot Stortinget – om møter med Kontroll og Konstitusjonskomiteen, møte i Justiskomiteen og møte med Stortingets president og visepresident, om den parlamentariske granskning som er antatt å starte opp når Stortinget igjen samles i oktober 2015.

Kl. 17.30 Håkon Winterseth om brannene

HW redegjorde for hvilke teorier som råder. HW fortalte at personer på skipet merket diesellukt, om nød generatoren som gikk og at det ikke var naturlig. HW redegjorde for teorien om at generatoren ble brukt til å spre diesel rundt på skipet for å holde brannene i gang. Brannene stoppet opp kort tid etter at tre fra mannskapet, blant annet maskinsjefen, ble sendt tilbake på skipet.

John Christian Grøttum, privatetterforsker, tidligere etterforsker i Kripas, arbeidet med identifisering av de døde, fortalte om at de hadde to uidentifiserte lik og reiste spørsmålet om det fortsatt er uidentifiserte lik. Grøttum fortalte om professor Per Holck som foretok et rispi-

et forkullet ben og mente at her måtte det ha vært 1900 grader. Seminaret ble avsluttet for dagen kl.1910. Det ble avholdt felles middag på restaurant i Lysekil.

Lørdag 29. august 2015:

Dagen startet med felles frokost kl.0800. Avreise til Lysekil Havn hvor følgende fremkom:

Thor Kristiansen fortalte om hvor båten la til kai i Lysekil, viste og forklarte hvor arbeidsstasjonene til brannmennene var, hvor likene ble båret inn og lagret. For Rolf Norberg, som 7. april 1990 var brannkonstabel i Oslo, var dette først gang siden 7 og 8. april 1990 han var tilbake. En av de lokale brannmennene forklarte hvor han hadde sett personer hoppe ut av luka i skipssiden og ned på kaien da båten la til.

Rolf Nordberg fortalte videre om film-materialet de tok opp fra den tiden de var der, ble levert til Oslo politidistrikt i den tro at det der ville bli tatt hånd om der. Det ble fortalt om en ledende person i brannvesenet som ble forbannet da han fikk vite at materialet var overlevert til

politiet og som skal ha sagt «dette var det siste vi så til dette».

TK fortalte om hvor overrasket, og etterpå er sjokkerte over hvordan mannskapet fikk gå fritt omkring i skipet. Det var ikke kontroll på noen, vanligvis vil ethvert brann åsted stenges for andre enn de som jobber der, for at de ikke skal kunne fjerne spor, bevis osv.

Kl.10 Seminar Lysekil brannstasjon, Rolf Nordberg (RN).

Det ble vist opptak filmet av Rolf Nordberg. Opptaket viste kraftige branner som brant lenge. RN fortalte om hvordan han bare måtte dra ned. Introduserte seg for ledelsen som sa «sett i gang og gjør det dere skal». Fikk først beskjed om at de måtte vente seg mange døde på bildekket og i bilene. De var overrasket da de kom om bord, for på bildekket var det ingen mennesker og ingen lik. De rundet et hjørne og så de første 3 likene. De lå 1-2 meter fra døren som ville vært deres redning. Døren som var merket med utgang var blokkert, men det var en

dør ved siden av de kunne gått inn, om det hadde vært merket ordentlig. Videre innover så de etter hvert hauger med lik. Både Nordberg og Kristiansen fortalte om hvordan de opplevde at de ble feilsistert av avisene/media hjemme etterpå.

Kl.11 Gisle Weddegjerde om nye funn etc.

GW redegjorde for viktigheten av å holde seg borte fra konspirasjonsteorier. GW redegjorde for hvordan en i dag mener å vite at det ikke kunne brenne så lenge. Det jobbes med å finne ut hvordan det allikevel kunne brenne så lenge. GW redegjorde for hvordan det nå foreligger opplysninger om personer som har opptrådt mistenkelig, utsagn fra tidligere kaptein på skipet som sa han hadde klare mistanker til hvem som var brannstifter, og at maskinsjefen ble funnet død 3 uker etter at etterforskningen ble gjenopptatt i 2014.

Det ble drøftet om det ble gjennomført en utredning av forsikringsselskapet før utbetaling av forsikringssum. Skipet ble ikke totalskadd, derfor ble det bare

utbetalt 14 av de 24 millioner dollar skipet var forsikret for. Det siteres fra sjøforklaringen hvor det ble sagt: «den som gjorde dette må ha vært en kaldblodig djevelsk pyroman».

Kl.1200 Håkon Wintersteth: Teorier om hva som kan ha skjedd.

HW redegjorde om muligheten for at den første brannen var en varslingsbrann som skulle lede til evakuering. Deretter om hvordan mannskapet skulle kontrollere brannen med tilførsel av diesel. Gassflaskene skulle sprengte hull i skroget og skipet ville gått til bunns uten at noen kunne føre bevis for noe som helst.

Flere personer i mannskapet hadde erfaring med flere skipsbranner tidligere, rederiet har hatt et stort antall skipsbranner de har kommet godt ut økonomisk. Flere forlis av rederiets skip har skjedd på flere tusen meters dyp, hvor bevisene aldri har kunnet sjekkes.

Seminaret ble avsluttet kl.13. Felles avreise tilbake til Oslo.



Her er vi ute på kaien på Grøtø hvor Scandinavian Star lå for 25 år siden

Når det gjelder branner og forlis i rederiet Sea Escape **var ikke Scandinavian Star det eneste skipet som fikk problemer**

Om du søker litt rundt om på nettet, vil du finne mye interessant. Selv fant vi en hel del interessante opplysninger på sidene til www.faktaomfartyg.se. Mange skip og enda flere branner.

Det er ikke for ingenting at rederiet i maritime kretser i Florida gikk under navnet Fire Escape, De av rederiets skip som forliste valgte tilfeldigvis å gjøre det på skikkelig dypt vann, gjerne flere tusen

meters dyp. De skipene som brant gjorde det også på noen fornuftige måter. På et skip vi kjenner veldig godt, Scandinavian Star, hadde rederiet brukt for oppdatering av maskinrommet.

Den 16. mars 1988 begynner hun å brenne utenfor øya Cozumel i Mexico. Maskinrommet blir nytt, på forsikringsutbetalingen vil vi tro. Sikkert forsikret litt i overkant av hva det egentlig var verdt, vil vi også tro.

07. april – 1990 brenner hun igjen, denne gang i Skagerrak, og som vi vet nå – i svensk farvann. Beklageligvis var

hun ikke alene om å lide en vanskjebe i dette rederiet. Om alt var forsikringssvindel skal vi ikke ha noen bastante meninger om.

Den som trodde at dette var første gang rederiet var «uheldig» med et av sine skip, må tro om igjen. Allerede 9. mars 1984 brenner MS Scandinavian Sea fullstendig opp til det som populært innen maritim sjargong blir benevnt som CTL (Constructive Total Loss). Alle de 946 passasjerene ombord ble berget.

Neste episode lar ikke vente lenge på seg, allerede 20. august samme år







T/S SEABREEZE I. Foto Pieter Inpijn samling.

brenner MS Scandinavian Sun ved kai i Miami. Denne gang er ikke lykken like blid, to mennesker blir drept og 31 blir skadet.

Men det er påfallende at et av samme reder, dansken Niels Erik Lunds skip, denne gang er rederiets navn ISP (International Shipping Partners) Skipet TS Seabreeze I, ble kjøpt på tvangsauksjon i Halifax for fem millioner dollars og, hold deg fast, forsikret for tjue millioner dollar. Dette var i siste halvdel av desember 2000. På reisen fra Halifax mot Galveston kom skipet ut for styggevær og begynte å ta inn vann.

Maskinrommet ble fylt og hun mistet maskinkraft og begynte å drive i det stygge været, og etter ca. et døgn gikk hun ned på ca. 2500 meters dyp. Om bunnventiler var åpnet eller annen sabotasje var gjort ble vanskelig å finne ut av. Heldigvis ble nesten hele besetningen berget. U. S Coastguard reddet 34 av mannskapet på 35.

Et annet av rederiets skip, denne gang MS Regal Empress brenner ved kai i New York, i følge mannen som er ansvarlig for at Scandinavian Star saken aldri er lagt bort, Terje Bergsvåg. Han kan videre fortelle at neste skip ut var Club Royal. Den 08.02.1995 forlot

fartøyet Palm Beach for å unngå orkanen "Erin". Men sank 19 nautiske mil fra Cape Canaveral. Tre besetningsmedlemmer omkom.

Om noen trodde at «vanskelighetene» til rederiet var over med dette, tar de feil. TS Shalom synker 26. Juli 2001 utenfor Madagaskar. Skipet er på vei til India for å hugges, ingenting spesielt med det, det som er spesielt er at det blir påstått at skipet hadde massevis av kunst om bord produsert av en kjent israelsk kunstner. Kunsten skal ha vært godt forsikret. Skipet synker selvfølgelig på dypt vann, og årsaken blir vanskelig å finne ut av.

Unaturlig mange branner og havarier har ridd rederiene og rederen; ISP/Sea Escape og Niels Erik Lund & Co, ganske kraftig. Litt for kraftig til å være tilfældigheter vil sikkert noen mene. Etter de opplysningene vi sitter inne med, er ingen av disse hendelsene etterforsket. Det første av mange spørsmål vil være, hva har vi politi og påtalemyndighet for?

En skummel fellesnevner i mange av brannene er at flere av mannskapene i rederiet har vist seg å ha vært med på flere av hendelsene. I følge i den danske sjøretten fortalte sjefselektrikeren Hans Rytter at han hadde vært med på hele fem branner i sin tid i rederiet. Noe

politiet galant har hoppet bukk over, så langt. I tillegg har vi Jorge Rafael Curtis Brown, som ser ut til å ha personlighetsproblemer, i alle fall operer han med både forskjellige navn og fødselsdatoer på mønstringskontraktene, er dette for å forvirre eventuelle etterforskere.

Kanskje vil etterforskningen bedre seg når Stortinget i høst setter ned en egen spesialgruppe, som skal se på hele etterforskningshistorien.

Som et apropos til det overnevnte kan vi nevne at skipsreder Dan Odfjell kunne fortelle på pressekonferansen stiftelsen holdt i april 2013, at i hele rederiets tre generasjoners drift, aldri hadde mistet et skip i brann.

Hvorfor stilte ikke politiet spørsmål når det gjaldt pengesporet, dvs. forsikrings-svindel?

Hvordan kunne de bastant, gjennom mange år, påstå at det var en dansk trailersjåfør som var ansvarlig for brannene? Mannen ble frikjent for mistankene i juni i fjor.

Og kanskje det viktigste spørsmålet av alle, hvorfor nektet Riksadvokaten hele tre ganger å gjenoppta saken, hva gjorde ham så sikker i sin sak?



M/S REGAL EMPRESS i Port Everglades 21/11-2004. © Foto Lars Helge Isdahl.



T/S SHALOM. Vykort genom Peter Asklander samling.



M/S »Vassijaure« 21 700 tons d.w.
Kombinerat malm- och tankfartyg

Litt mimring fra svunne tider

Ungdommelig nysgjerrighet kan nok være en av grunnene til at vi gutter på 1950-1970 tallet var så ivrige etter å komme oss ut til sjøs. Vi så jo de eldre guttene komme hjem med Brylcreeme i håret og amerikanske sigaretter dinglede ned fra underleppa. Vi fikk høre på historier hvor sikkert mye var oppdiktet. Vi hørte om kvinner som var så frodige at det nesten ikke var til å tro, - og så utrolig villige. De skulle være så greie med unge sjøgutter fra Norge. Det at møtene med de frodige nøstene ofte kostet ungguttene en hel ukelønn kom som regel som ei lita ubetydelig bemerkning helt til slutt i historien. Sjøguttene ble så forelsket at aldersforskjellen på 25 år, spilte ingen rolle.

AV PENSJONERT KAPTEIN KURT FROSTAD

Det som overrasket meg mest da jeg kom om bord på mitt første skip var de bugnende matbordene. Varm mat til frokost erstattet brødiskiven hjemmefra, og det var melk fra ei "jernku". Kaffe var noe som jeg ikke syntes så mye om de første årene, men skulle det være kaffepause, -ja da var det bare å få ned den svarte smørja. Til kaffen måtte man jo også ha seg en røyk og de første årene gikk det på Chesterfield. Når den typen ble for svak ble det skiftet til Camel. Frokosten de fleste guttene satte pris på var egg & bacon. Til middag var det

suppe, hovedrett og dessert hver dag, og til kvelds var det varm hovedrett samt pålegg av mange typer, og brød i massevis. Underlig er det å tenke på i ettertid hvor fort noen endrer holdning til mat. Etter en stund begynte noen å klage på maten. Lurer på hva de spiste hjemme i Norge, i en fattig etterkrigstid

FØRSTEREISGUTT!

15 år og klar til å erobre verden. Slik føltes det der man to ganger pr. dag stakk innom mønstringskontoret for å høre om det var noen jobb. Jeg husker at det var på den svenske listen jeg søkte jobb. Etter noen dager i køen ble det fast fisk. En svensk malmått ble mitt valg og jobben var messegutt i mannskapsmessa. Der ble man kaldt for Skanskalle. Båten var ny og komforten var meget god. Det ble egen lugar og turen skulle gå til Amsterdam med malm.

September er en måned hvor det kan blåse storm på kysten og det fikk jeg oppleve. Når jeg prøver å tenke tilbake så er det lite jeg husker fra sjøreisen. Storm og lille meg, var noe som ikke passet godt sammen. Jeg ble så sjøsyk at det gjorde vondt langt inn i sjelen. Jeg fikk hjelp av stuerten til å gjøre jobben, men bestemte meg for å si opp jobben

og gå i land ved ankomst Narvik. Det ble bare 11 dager om bord.

Etter hjemkomst tok det ikke mange dagene før reiselysten meldte seg på ny. Denne gangen fikk jeg en liten stykk-godsått som gikk i malmfarten på England og Holland. Det var en koselig båt med kjekke offiserer. Det var jo disse jeg skulle traktere i offisersmessa. Jeg måtte også holde lugarene deres i orden og det var en stor utfordring for man hadde ikke vært vant med å rydde å vaske hjemme. Jeg trivdes svært godt om bord, og underlig nok ble jeg ikke sjøsyk. Stuerten var et fantastisk fint menneske og jeg må takke han for så mye. Han lærte meg hvordan jeg skulle oppføre meg, og det han lærte meg har fulgt meg i alle år jeg seilte til sjøs.

Etter noe over tre måneder om bord sa jeg opp for avmønstring i Narvik. Nå følte jeg meg som en sjømann så tiden i land ble kort og jeg stilte meg på tårn på hyrekontoret. Det tok ikke mange dagene før jeg hadde nytt dekk under sålene. Denne gang ble det messegutt på datidens største malmtanker. Fra mitt ståsted syntes jeg båten var et smykke-skrin. Flotte messer, fine lugarer, store breie korridorer. Toalett og badefasilitetene

var noe en bare kunne drømme om, og så var det et treningslokale hvor man kunne spille ping pong, og ellers kjøre kinoforestillinger.

De første månedene ble det som Skanskalle men deretter fikk jeg ansvaret for kokkemessen og underoffisersmessen. Det var den beste jobben om bord og jeg stortrivdes. Denne båten førte meg for første gang til en havn utenfor Europa da en tur gikk til Seven Island i Canada. Den turen husker jeg spesielt godt. Da vi midt i Atlanteren kom ut for skikkelig ruskevær og en lysventil til offisersmessen ble slått inn og det ble utrolig vått i messer og korridorer. Her var det bare å komme i gang å tørke opp saltvannet og skylle over med lett såpevann og til slutt ferskvann.

Etter 6 måneder sa jeg opp stillingen og mønstret av i Narvik. Nå følte jeg meg som en skikkelig sjømann uten at jeg følte at jentene brydde seg om det. Jeg følte meg liten og sjanseløs mot mine mye større kamerater.

UNG OG UERFAREN.

Arbeidet til oss unggutter om bord var ikke alltid det reineste. Nei, det var rust-pikking, maling, rengjøring av tanker og





Vassijaure - Svensk malmtanker

mye mer. Når arbeidet var over ventet en skikkelig vask. I motsetning til kattevasken hjemme, - grunnet lite varmt vann - ,mangel på badekar eller dusj ble det om bord mulig å søle med varmtvannet, nesten så mye man bare ville. Man kan vel med ærlighet si at de norske sjømenn var et reinslig folkeslag.

Husker at vi på en av mine første båter måtte varme vannet i en pøs med en steam anordning, - for så å tømme den over hodet. Vi ble alltid reine og pene.

Jeg husker at vi noen ganger måtte sy på ny og fersk asbestduk på steam ledningene som hang under stormbruene. Stormbruene fikk jo hard medfart når skipet var lastet og sjøen gikk høy. Løsnet isolasjonen måtte den sys på, ellers var det fort borte igjen. Nå sies det jo at fersk asbests ikke er skadelig. Skadelig blir den først når den tørker inn og blir støvet. Jeg er ikke så sikker på det. Mange av mine tidligere kammerater fra sjøen har astma/kols- problemer. Mye av grunnen er sikkert røykingen men neppe alt.

Når vi skulle ned i lastetankene måtte man være våken. Seilte man med nafta og flybensin i lasten, ja, -da rustet tankene noe fryktelig. Da tankene var tomme og skottene tørket, hang det svære flak med rust over det meste. Dette ble løsnet slik at det falt ned og havnet mellom bunnstokkene. Derfra ble det å få det opp i pøser for så å hive det opp til dekk. Tankene var jo reingjort, men i bunn hopet det seg opp en gass som vi stadig pustet inn. Jo mer vi rotet i rustflakene og sølet, - jo mer gass ble det. Tenker på hvor glade vi ble under dette arbeidet.

Gassen gjorde at den gamle matrosen plutselig oppførte seg som en stor operasanger. Det tok heller ikke lange tiden før det var blitt et helt kor og de som sto oppe på dekk måtte følge nøye med, og ropte på den eller de som ble litt for rørete i stemmen. Godt var det at hver 2.time var det kaffepause eller matpause. Man følte en sånn underlig smak i munnen når man kom opp i friluft. Vi var nok godt forgiftet.

Før man kom så langt at man kunne krype ned i tankene for å få opp rust

og bunnslam måtte tankene spyles med en såkalt "Butterworth", -en spyleanordning på enden av en kraftig og tung slange, som ble senket ned i tanken i flere høyder. Vannet var oppvarmet for å få løst opp fett m.m. Vi benyttet også "steam injektorer" som ble stukket ned i tanken og påsatt steam. Husker at de kunne hyle noe fryktelig. Det var mye arbeid i denne rengjøringsprosessen, og når man var i gang ble det ofte gått vakter slik at man kunne holde på hele døgnet.

Oljesølet ble pumpet rett ut i havet til fisken, og bak tankeren kunne man se kursen avspeilet i oljesøl. Når man tenker på at det var hundreder med tankbåter på reise fra Europa til Persiske Gulf kan man bare tenke seg hvor mye olje som ble spylt ut i de rene havene. Dette var jo i en tid hvor man ikke tenkte så meget på miljøet, heller ikke på sjøfolkenes helse. Det viktigste var å få fortjeneste til landet slik at de kunne tilføres nok penger til beste for befolkningen hjemme. Apfelsinene og bananene på julebordet var nok ofte betalt med slit og blod fra unge

sjøgutter som pustet inn gasser i en skitten tank, -ofte under fjerne himmelstrøk med temperaturer langt over 40 grader.

NOEN PASSET IKKE TIL SJØS!

Flere av oss unggutter som kom til sjøs som 15-16 åringer klarte ikke omstillingen fra et fritt hjem til den strenge stilen som var om bord i et fartøy. De fikk problemer med seg selv og dette prøvde de å løse på forskjellige måter. Jeg husker en som gikk i land i Italia for så å oppsøke et rekrutteringskontor for fremmedlegionen. Han ble tatt imot med åpne armer og havnet i en treningsleir på Korsika.

Andre stakk av i en eller annen havn, de måtte få hjelp fra familien til å komme seg hjem til Norge. Andre hadde ikke den muligheten, og kanskje noen ikke ville hjem. De havnet ofte på den første "sjappa" hvor de kunne få hjelp mot betaling. Når pengene var borte var som oftest også hjelpen borte. Det ble til å livberge seg som best det lot seg gjøre. Det var jo mye båter i havnene med norske flagg og der var det også hjelp å få med en matbit og kanskje noen kroner

til en øl. En del av disse guttene fikk det hardt og havnet på flasken. Dette var gutter som aldri burde vært sendt ut til sjøs. Alt om barnearbeid og beskyttelsen mot dette kom sikkert 30 år for sent. En annen sak var at Norge var et land med svak økonomi og barn kunne brukes i arbeid, -helt lovlig. Kjenner til at noen unge sjøgutter aldri kom hjem, og er aldri funnet! Hvor ble de av? Ingen vet, men noen havnet i dokkene. Hvordan de havnet i dokkene og druknet har nok mange årsaker. Noen hadde dårlig balanse etter en våt tur på byen, andre ble sikkert kastet ut over kaikanten mens en tredje gruppe sikkert bare ville bort, -bort fra den jammerdal som de ikke fant fotfeste i.

DREIV TIL HAVS

På en av mine båter som mannskap, hadde jeg en kamerat som likte å ta sjanser. Spesielt uforsiktig var han da inntaket av øl hadde vært stort. Han var i land og porten ned til dokken ble stengt ved midnatt. Det var en mulighet for å komme seg om bord men da måtte en entre på baugtrossene over åpen vann. De var tre stykker den kvelden som prøvde

seg. De to første kom seg velberget om bord mens den tredje falt i vannet. Ingen hørte rop om hjelp og ingen merket at gutten var borte før båsen skulle tildele arbeid til guttene.

Det ble leitet igjennom hele båten men ingen forsvunnet matros var å finne. Det var ikke mulig å søke langt ut fra båten da det var tykk tåke. Det ble en trist dag og noen tårer tok nok veien ned over flere hardbarkede sjøgutters kinn. Alt var bare trist helt til etter kaffetid klokken tre. Da var det en som ropte at han hørte motorlyd. Etter en stund kom en fiskebåt opp langs siden og fremme på dekket så vi den savnede matrosen i sin beste form. Han fortalte senere at han hadde lagt seg på rygg i vannet, og ikke brukt krefter. Slik lå han mens han drev i strømmen lengre og lengre fra land.

Etter flere timer ble han oppdaget av fiskerne og tatt om bord i fiskebåten. Der fikk han i seg noe mat og en del rød vin, som han sa etterpå: Livet er herlig å leve. Vi andre tenkte mer på hva alternativet kunne blitt.



Mange norske gikk i trelastfarten fra USWC & B,C, Her er Skaugran - (1949,omb.62) som laster trelast i Vancouver. foto Arne Sognnes

UØNSKEDE INDIVIDER OM BORD.

På flere av mine første båter var det mye kakerlakker. De florerte for det meste i byssen, hvor der var varmt og fuktig og hvor matosen transporterte mye god mat til kriker og kroker hvor kakerlakkene ventet. Kakerlakkene var flinke til å klatre, og de løp fort opp skottene (veggene) og kunne også bevege seg fint opp under dekk (tak). På sin vandring over byssa skjedde det svært ofte at de mistet taket og ramlet ned på byssen. Det ble ofte en tur rett ned i kjøttsuppen også, eller sause kjøttet. Man kan vel påstå at maten fikk et mer fyldig innhold uten at det satte noe spesiell smak på dette.

Kakerlakkene som oppholdt seg i lugarene var som regel å finne i bunnen av køyen, eller i skuffer og skap. Disse var mer sosiale og kom ofte opp i køyen og inn under dynen når lyset ble slukket. Jeg husker at jeg brukte å sette ut et fat med sukker på dørken dersom de ble for plagsomme. De søkte til maten og jeg kunne sove uten innblanding. Husker jeg hadde en kakerlakk som aldri gav meg fred. Jeg bestemte meg for å farge den litt, slik at jeg kunne kjenne han igjen fra alle de andre. En liten hvit flekk på stjerten var nok, og jeg hadde full kontroll med min kompiss. Han, - eller hun, fikk mye omsorg og trivdes tydelig i mitt selskap og den fikk navnet smørbutikk etter favorittmaten smør.

Etter mange måneder sammen om bord kom det noen ukjente om bord. De la lag på lag med et hvitt pulver der hvor smørbutikk likte seg best og etter noen dager kom han ikke lenger til matfatet, - han var død! Savnet var stort men tefatet ble satt ut hver kveld. Kanskje kom han tilbake! Jeg tror jeg var den eneste om bord som følte glede da det ble observert flere kakerlakker om bord. Gleden sto høyt i taket da jeg en kveld så ned mot tefatet og oppdaget smørbutikk! Han var tilbake og nå fikk han egen innhegning hvor han kunne kose seg. Han levde lenge men en dag lå han stiv og urørlig, han hadde vandret til de evige kakerlakkmarker.

TENKER TILBAKE

Når jeg tenker tilbake fra mine første år blant hardbarka sjøfolk husker jeg med et smil alle de prøvelsene vi unggutter

måtte igjennom. Landkrabben uten erfaring i arbeidslivet, - og lite kjennskap til ord og meninger om bord, ble lurt til de grader. Selv var jeg i messa hvor en gaffel var en gaffel og en kniv en kniv. Mye verre var det på dekk der dekksguttene ble lurt trill rundt av de eldre guttene. Det å hente stemmegaffelen til maskin og det å gå ned å mate kjølsvinet var to av de mest brukte lureriene.

Det jeg syntes var mest moro var da tømmermann hadde beordret den ferskeste dekksgutten å bære ved til byssa. Tømmermannen hadde masse avskjær og dette ba han dekksgutten bære til byssa. Der skulle han stable det pent opp mens kokken hadde hvilepause mellom klokken ett og klokken tre på dagen. Dette ble gjort med stor presisjon og dekksgutten ventet spent på god respons fra kokken. Kokken var kjent for å vifte med knivene dersom han ble sint. Da han kom ut i byssa gretten etter en kort søvn på sofa `en ble han først stille, så på all veden, deretter på dekksgutten og så hylte han hva fa... er dette? Dekksgutten så ned i dekket og svarte: Det er fyringsved fra tømmermannen! Kokken hylte til igjen og denne gang så høyt at den stakkars måsen som hadde vaglet seg på solseilribben tok til vettet og satte kursen mot land. Det kunne ikke` dekken` gjøre men han lurte seg bak akter vinsjen. Kokken kom ut av byssa, klasket treskoene i dekket og tok peiling på tømmermannsjappa. Der satt tømmermann og ventet intet angrep men der tok han feil. Den lille gretne kokken hadde tatt med seg noe av `fyringsveden` og den klasket han til tømmermannen med mens han ropte ord som ikke passer seg på trykk. En ting er klinkende klart: Tømmeren prøvde aldri å lure en stakkars dekksgutt igjen.

Min første tid som dekksgutt var på et malmskip som hadde lagt krigen bak seg som oljetanker. Ombyggingen på Laksevåg ved Bergen var nok godt utført men gav ikke mannskapet den store luksusen. Dårlige lugarer og elendige hygieniske forhold på alle områder. Det å sette seg ned på utedoen på feil side i forhold til vinden kunne bli en trist opplevelse.

Etter at man hadde sluppet den faste

ballasten og utført den mest nødvendige reingjøringen ville liksom papiret ikke ut den rette veien. At papiret fulgte med oss `gutta` ut døren var ikke uvanlig. På den lille tomannslugaren var det ikke mye å rope hurra over. Et lite skrivebord og en sofa hvor det var plass til to små personer. Det var ingen vask som man kunne slå lens på dersom været oppe på dekk var av den triste sorten. Dette kan være årsaken til at da jeg en morgen skulle ta på meg støvlene stakk jeg beina ned i en støvel full av piss. Vel, det gjorde ikke større skade en at det ble å skifte strømper. Det som var bra om bord på den gamle damen var maten. Det ble ikke spart på noe og smaken var utmerket.

Vi hadde en gammel Bergenser som båtsmann om bord. Det var en kjempekjekk kar som likte noen glass med øl før og etter maten. En dag fikk jeg og den andre dekksgutten jobben med å male lederen ned til pumperommet forut. Vi fikk utlevert malerkoster og to pøser med maling, -en med rødbrun farge og en med grønn farge. Hvordan vi skulle gjøre jobben fikk vi ingen informasjon om, men båsen mumlet noe om ledertrinnene.

Vi kom da i gang og det var med store problemer vi fikk malt annet hvert trinn rødbrunt og de andre grønne. Vi hang i armene, -seilte på rekkverket...vi var rene sirkusartistene. Da vi endelig sto øverst på plattformen diskuterte vi hvorfor ikke alle trinnene kunne ha samme farge. Vi fant ingen svar. Neste dag fulgte vi båsen forover for å få ny jobb. Vi passerte døren til pumperommet og båsen kikket inn: Han ble stille, helt stille men så kom det: Man kan ikke sette de engelske guttene til å gjøre en enkel jobb, se gutter! jeg og den andre dekksgutten nikket og var enig med båsen. Bra at det var flere engelske unggutter om bord, gutter som båsen ikke syntes noe særlig om og som denne gang berget oss for kjeft. Bra var det også at båsen hadde glemt at det var vi to nordlendinger som hadde utført kunstverket.

DEKKGUTTEN!

Det var mye en førstereisgutt skulle lære det første året. Det å vaske var noe

info@fffs.no – www.fffs.no

de fleste kjente til hjemmefra, men der var det som regel mor som tok seg av reingjøringen. Nå var det "dekken" og maskingutten som måtte til pers. Som regel var lugarene til dekkfolkene på skipets babord side under dekk mens maskingjenget bodde på styrbord. Det var som regel en gang mellom disse to kvarterene. Her kunne skillet være markert med en strek ellers kunne dørken på dekk siden være malt grønn mens det var rødbrun dørk på maskinsiden.

Bakstørn var navnet på reingjøringen som ble foretatt onsdag og lørdag. Da hadde ungguttene mye å gjøre, det måtte bli skikkelig rent både i gang, på lugarene, toalett og baderom. Ofte var det slik at kaptein, overstyrmann, maskinsjefen gikk inspeksjonsrunde sammen med stuerten. De berørte de plasser som det var vanskelig å komme til og fant de støv og skit så var det bare å sette i gang å få det bort.

Mange av oss gutter ble dyktige vaskere og dyktige til å forutse hvor storka-

rene prøvde å finne skit. Som regel tok båtsmannen seg en runde i forkant av inspeksjonene og kunne si fra dersom noe var tvilsomt rengjort. Når jeg tenker tilbake til de harde 50 årene og minnes de kjekke båtsmennene som beman- net skipene blir jeg rørt. Mange av dem hadde lagt bak seg en krig som varte i 5 år. De hadde mistet nære venner, skipskammerater som aldri fikk oppleve freden, og den skammelige takken fra et samlet Norge som satte andre bragder så mye, mye høyere enn det sjøfolkene gjorde.

Krigsseilerne jeg seilte sammen med tok seg svært godt av oss unggutter. Noen av dem hadde nerver, de drakk seg til tider sanseløse men de nektet oss unggutter å drikke. Norske sjøfolk har i alle tider fått et stempel på seg for at de drakk for mye, men ingen tok tak i problemet for å finne ut hvorfor det var slik. Det som er fakta er at en norsk sjømann aldri drakk i sjøen, det var tabu og var ikke akseptert. Fylla i sjøen kunne resultere i 14 dagers logging (trekk i lønnen) Under land

derimot ble det mye vått som passerte drøvelen.

Flere grunner kan være årsak til at det utviklet seg til fyll. Savnet til de hjemme var en årsak som var kjent. Tenk dere at man kanskje måtte være ute på samme båt i opp til 2 år, før mann hadde krav på hjemreise. Hva med de som var gifte og som i de fleste tilfeller hadde barn i ekteskapet. Tenk på rykter som kunne spre seg, en utro kone hjemme mens en selv arbeidet livet av seg på en ofte flytende lik-kiste. Vi kan bare i liten grad tenke oss hvor tungt det måtte være for de mange familiefedrene som sjelden og aldri fikk brev hjemmefra. Dette var bare en av grunnene til drikkingen. Jeg kunne nevnt mange flere!

Fortsetter i neste nummer.



Medi 3

RUSTESTING

Medi 3 tilbyr raskt og effektivt rustesting om bord i fartøy, både i Norge og i utlandet. Testing utføres av helsepersonell. Resultat er klart umiddelbart. Testing kan også utføres i Medi 3 sine lokaler i Ålesund, Molde eller Ulsteinvik, om ønskelig.

Ta kontakt på tlf. 70 11 71 31 - for bestilling / informasjon.

www.medi3.no

Medi 3
Ålesund - Ulsteinvik - Molde - Kristiansund
www.medi3.no



Leserbrev



God kveld

Jeg skulle gjerne ha kommentert den siste saken ang NIS og norsk eller utenlandsk crew, men jeg har fått beskjed ifra venner som jobber på 2 forskjellige rederikontorer at rederne sjekker Facebook og andre plasser om vi kommenterer. Det gir igjen vanskeligheter for å få jobb.

Jeg har slettet mange tidligere innlegg pga. dette.

Slik jeg ser dette med redernes oppførsel ovenfor mannskapet og politikerne nå, så er vi norske sjøfolk i stor fare for å ende på nav om ikke lenge.

Rederne jobber jamt og trutt med politikerne og får grensene flyttet bit for bit, og plutselig så tar utenlandske vikar/bemanningsbyrå over mannskapsavdelingene og vi er borte alle som en om vi ikke går med på nye urimelige arbeidskontrakter. OSM har allerede kommet seg langt inn i mannskapsavdelingene til flere rederi.

Spørsmålet jeg vil stille politikerne, uansett parti, er om de vil ha nordmenn i arbeid. Om de vil godta og berike rederne ved hver motbakke, når de sløser så til de grader med verdiene sine når det går godt.

Grådigheten til rederne har nå ført til at mange båter ligger i opplag. Alle rederne bygde båter som galne for å tjene mer penger. Det gikk bra det, mens det herjet klondikestemning i markedet, men nå er det gutta på golviet som ikke klarer å betale sine lån.

Vi norske sjøfolk, som bor i Norge med det norske kostnadsnivået, har ikke råd til å miste en månedslønn. Vi lever et heilt arbeidsliv med konstant frykt for framtiden. Har vi jobb neste år? Har vi jobb om 2 måneder? Eller om en uke?

Er vi kommet dit hen her i landet at det kanskje er mer lønnsomt å ha folk på nav?

Hilsen stresset sjømann.

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Hva er det som gjør at vi mennesker lager system som er nesten umulig for mennesker å bruke?

Behandling av risiko er blitt en vitenskap som er så omfattende at effekten av tiltak blir uklar.

Vi har aldri hatt flere krav og styringsverktøy enn det vi har i dag og dersom dette var løsningen burde farlige hendelser vært avskaffet for lenge siden, men hendelser og ulykker skjer stadig vekk.

Ledere som er opptatt av økonomi og effektivitet innfrir kravene til begge ved å investere i avanserte systemer som automatiserer prosesser om bord. Disse krever ikke lønn eller sosiale goder og gjør jobben mer effektivt enn mennesker. Det gjør valget enkelt for management, men krav om økonomi og effektivitet kan skape feil fokus på sikkerhet.

Kompliserte system kan skape forvirring fordi de kan presentere store mengder informasjon til de som opererer dem. Jo mer informasjon jo mer tankevirksomhet kreves for å forstå hva som er i ferd med å skje. I luftfart er det et begrep som kalles CFIT (Controlled flight into terrain.) Det betyr at man flyr friske flymaskiner i bakken fordi pilotene ikke var i stand til å forstå hva som skjer tidsnok. Det er ikke vanskelig å overbelaste mennesker med informasjon med dagens teknologi. Det er betydelig vanskeligere å tilpasse teknologien til menneskelige begrensninger for det betinger at man må være klar over hva disse er.

Derfor blir automasjon ukritisk tatt i bruk og når det likevel skjer farlige situasjoner så er forundringen stor fordi "vi har jo noe av det mest avanserte utstyret som finns". Det betyr ikke at

sikkerheten er blitt bedre, men at det kan oppstå problemer på helt andre områder som ingen har vært i stand til å forutse. Sikkerhets-gevinsten med slike system er ikke innlysende og krever både forståelse for human factor og mye trening på hva som kan gå galt.

I USA skjer det minst 3000 ulykker pr år fordi folk tror de er i stand til å skrive tekstmeldinger når de kjører bil. Til og med noe som er så "enkelt" kan gjøre effekten av menneskelige begrensninger dødelig. Da er det ikke vanskelig å skjønne hvor lett det kan gå galt på en avansert bro i et krevende operativt miljø.

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst





*Kunstnerisk fremstilling av det doble superhullet i kvasaren Markarian 231 og skiven av superhete gasser som omgir duoen.
Illustrasjon: NASA, ESA, and G. Bacon (STScI)*

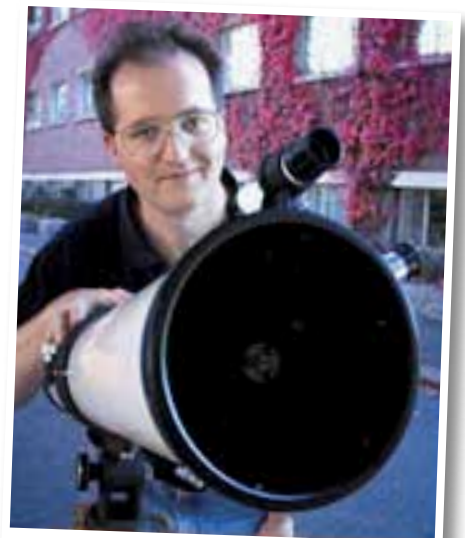
DOBBELT-HULL FORÅRSAKER MYSTISK FENOMEN

Siden 1962 har astronomer studert et merkelig fenomen i sentrum av svært fjerne galakser, såkalte kvasarer. Nå har undersøkelser av den nærmeste kvasaren vist at to enorme sorte hull danser rundt hverandre mens de sluker gass og stjerner fra omgivelsene.

I 1962 studerte astronomene et par blå stjerner de trodde befant seg i Melke-

veien og fant til sin svært store overraskelse ut at objektene i virkeligheten befinner seg flere milliarder lysår fra Jorden og derfor var blant de fjerneste fenomenene som til da var observert. For å kunne observeres med relativt små teleskoper på så stor avstand, måtte lyskildene være ekstremt kraftige – mye kraftigere enn noe annet som til da var observert. Fenomenet fikk betegnelsen «kvasar», og etter hvert ble mange slike objekter oppdaget.

Etter femti års studier mener forskerne at kvasarer skyldes at superstore sorte hull i sentrum av fjerne galakser slurper i seg store mengder stoff fra omgivelsene. Selv om sorte hull per definisjon ikke



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

gir slipp på noe som helst og slett ikke sender ut lys, påvirker de paradoksalt nok omgivelsene så voldsomt at enorme energimengder ofte sendes ut fra disse områdene. Sorte hull er derfor årsaken til flere av de mest lyssterke fenomenene vi kjenner i Universet. Kvasarer kan sende ut mer enn 100 ganger mer energi enn Melkeveiens 300 milliarder stjerner til sammen, og det fra et område som bare er litt større enn vårt eget solsystem! Når gass og stjerner nærmer seg et superhull, dannes en bred skive av virvlende, hete gasser som strømmer i spiral innover mot det kosmiske sluket. Underveis blir gassene kraftig oppvarmet slik at de stråler intenst. Litt av materialet blir til slutt skutt ut igjen langs hullets poler uten å ha vært inne i det sorte hullet og forårsaker to intense jetstråler som beveger seg i hver sin retning vekk fra hullet.

Dobbelthull i kvasarens kjerne
Ved hjelp av romteleskopet Hubble
har forskerne nylig undersøkt objektet

Markarian 231 som med sin avstand på 581 millioner lysår er den nærmeste kvasaren. Til sin store overraskelse fant de ikke bare ett, men to supertunge sorte hull. Superhullene farer rundt hverandre og stammer fra to galakser som relativt nylig har smeltet sammen. Det var detaljerte studier av den virvlende gasskiven som viser at det må være to og ikke bare ett sort hull i sentrum av dette objektet.

Det minste hullet går i bane ved innerkanten av en store virvelskive og er omgitt av sin egen miniskive med gass som sender ut ultrafiolett stråling. Oppdagelsen kan tyde på at mange kvasarer skyldes doble superhull, og dette er et stort skritt i å få bedre forståelse av Universets merkeligste og mest dramatiske fenomener.

Også i sentrum av Melkeveien finnes det et superhull, og dette inneholder 4,1 millioner ganger mer masse enn Solen, men for tiden er det lite løst materiale

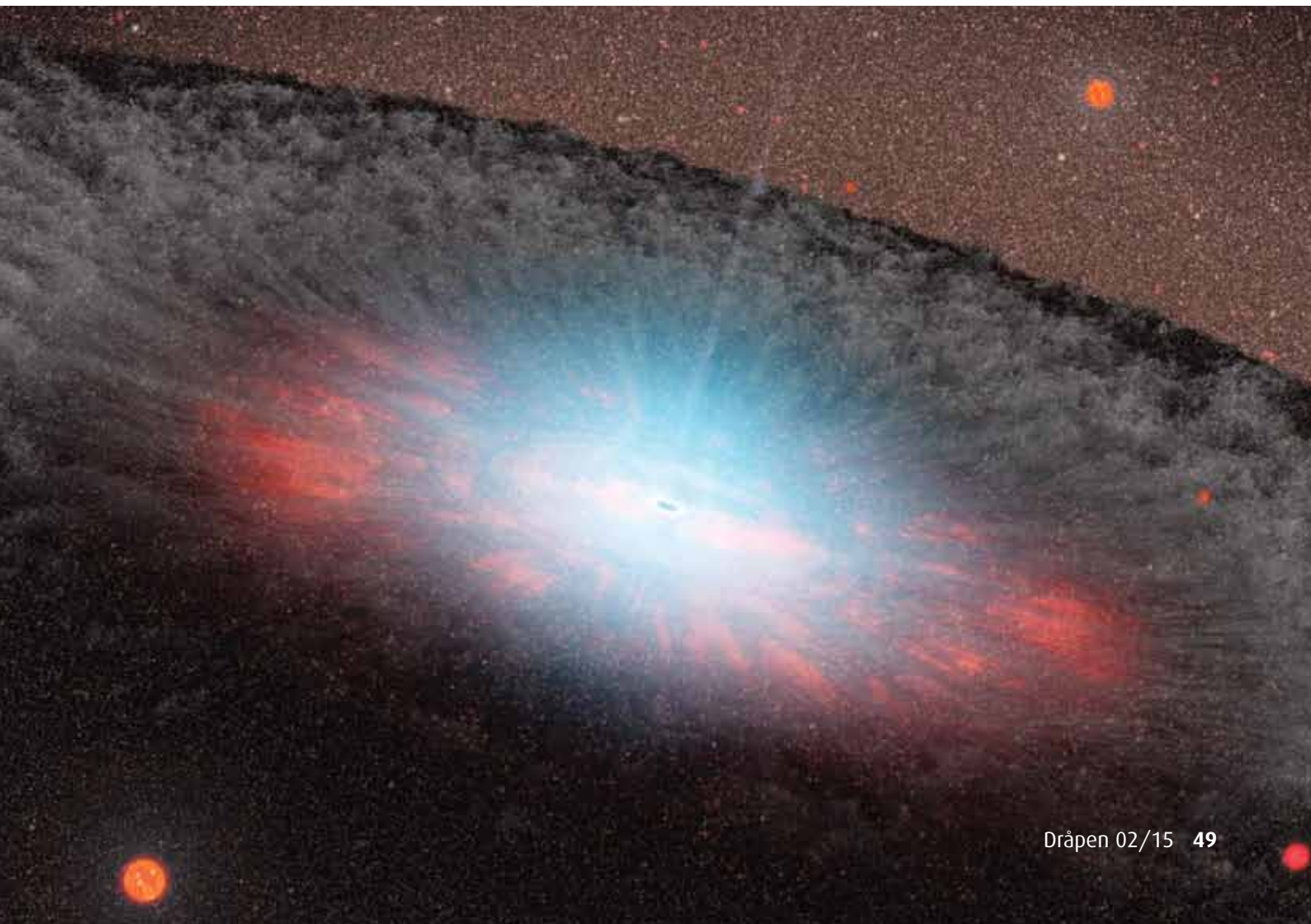
i hullets omgivelser og derfor «sulter» dette hullet. Antagelig forårsaket også dette hullet et kvasarfenomen i Melkeveiens barndom og periodevis senere da det fantes mye mer materiale som hullet kunne sluke.

Superhullene i Markarian 231 har henholdsvis 150 millioner og 4 millioner ganger Solens masse og farer rundt hverandre på 1,2 år. Det minste av disse hullene stammer fra en galakse som kolliderte med og smeltet sammen med hovedgalaksen. Rester av kollisjonen ses i form av store mengder nydannede, varme og energirike stjerner som dannes når galakser kolliderer.

Mer om sorte hull: <http://www.astroevents.no/sortehull.html>

Les mer om kvasarer på <http://www.astroevents.no/kvasarer50.html>

*Kunstnerisk fremstilling av et superstort sort hull omgitt av en virvlende skive av hete gasser.
Illustrasjon: NASA/JPL-Caltech*





Jerry Lee Lewis og humor

Nå e der et saftigt angasjemang rundt spørsmålet om ka det ska ver lov te å spøga med. Eg har sjøl prøvd å spøga om det mesta, med vekslande hell. Har blitt oppbankte, og fått mordtruslar. Har ikkje gitt meg, for eg har følt behovet for å prøva å flytta grensar, ofta pietistisk snevre grensar.

Eg har av og te blitt skremde øve ka folk lar seg provosera av. Kor lide så ska te før det kan ble ein alvorlige konflikt.

I april 1987 va eg konferansier på et køntri/rockeshow på Tjensvold. Bare amerikanske artistar; Tanya Tucker, David Allen Coe og Emmylou Harris på kôntrisida, og rockaren Jerry Lee Lewis som avsluttande hovedattraksjon.

Tusenvis av tilskuare, halvparten med kobboikler. Livligt bag scenen, kor Jerry Lee gjekk bananas i garderoben sin. Han drakk wiskí, jevnt og trutt, og herr Lewis har den livsfilosofien at et wiskíglass ska du bare drikka av ein gang. Då hive du glasset i veggen, knuse det, og får et nytt glass med wiskí. Så der blei ein del glasskår, litt kuttskadar og hyling, i garderober hans. Han hadde ein livvakt på 150 kilo, som va konstant krakilske og hissige, og som va sygeligt opptatt av at "Kongen" sko få ver i fred for å lada opp JoJo. Gode stemning i salen, og eg fekk beskjed om at Kongen sko ha ein korte, kjappe intro. Så eg sa: "Nå ska me få besøg av ein liden gutt fra Amerika, så ska synga og spela litt piano for oss. Ta vel imod: Jerry Lee Lewis!" Stormande jubel.

Livvakten kunne då fortella meg at Kongen ville venta litt. Han va ikkje heilt motiverte ennå. Folk klapte og klapte, og venta. Itte 20 minutt orkte de ikkje klappa merr, då blei de heller litt irriterte. Itte 40 minutt entre Jerry Lee scenen. Han e så drita at de må støtta han opp trappå, så pege de på flygelet, og sende han inn retning instrumentet. Han dette ner på krakken, spele feil melodiar i et kvarter, før han klare å ta seg såpass samen at det mesten minne om musikk. Totalt sett nokså pinligt, spør du meg.

Itte konserten måtte eg ha politieskorte ud av hallen, inn i bilen min, og hjem te Myllegadå. For då eg sko introdusera Emmylou Harris så sa eg: "E der någon fra Kvinesdal her?" 20-30 stykker, i kobboikler, rakk opp håndå, hylte og skreig "JA!" "Går det an å få disse fjerna med ein gang?" sa eg, "Eg kan ikkje fordra folk fra Kvinesdal. De e dumme i håvet, ikkje ser de ud, og de lukta svette."

Dette va ein morsomhed eg hadde brukt hundrevis av gangar, om folk fra Sandnes, Hjelmeland, Sverige, Karmøy eller kor så helst. Men denne gangen va der 20-30 stykker så ikkje syns det va morsomt. De trodde eg meinte det, og nå kan de vaggande, ganske kjapt, opp mod scenen, for å banka og dreba meg. Itte konserten va de ligo iltre, og stod klar, rett ved artistudgangen, for å slå meg i hjel. Det blei farligt og nifst, og ein haug politiar måtte skjerma meg bort te bilen min, og kjøra foran og bag meg ud fra plassen.

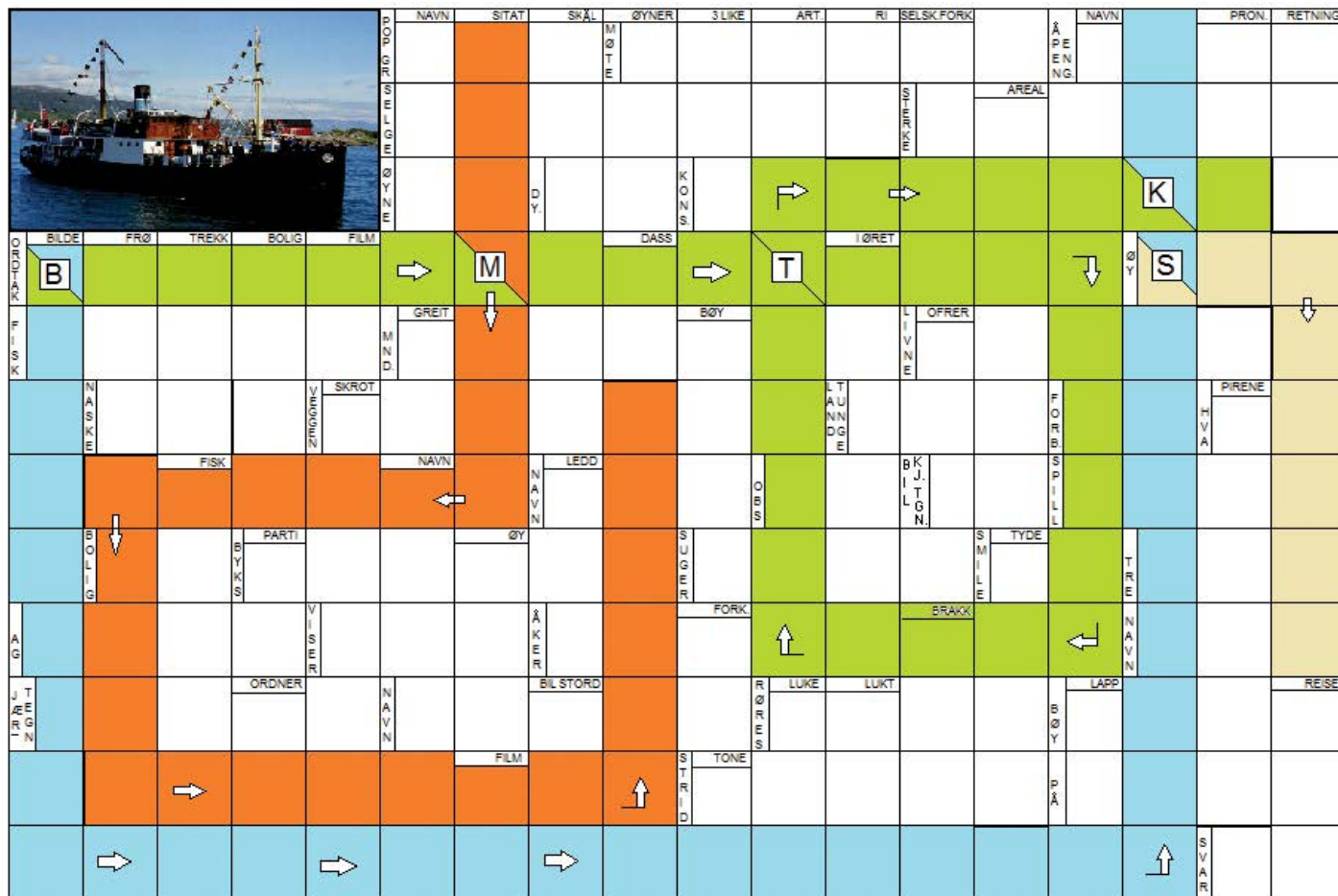
E det løye der e krig i verden?

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef, kr. 315,-

Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske kr. 305,-

Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere kr. 285,-

Lettmatros, kadett og smører kr. 260,-

Lærling kr. 50,-

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

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Har du sertifikatene dine i orden?

Fristen for alle som skal oppdatere STCW sertifikatene nærmer seg.

Innen 31.12.2016 må alle ha oppdaterte sertifikater.

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

Beskrivelse	Antall timer	Tabell
Grunnleggende sikkerhetskurs	50	A-VI/1, 1 til 4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring	50	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere	50	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere, oppdatering	20	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring, oppdatering	16	A-VI/1-1, 1-2, 1-3
Hurtiggående MOB-båt	32	A-VI/2-2
Hurtiggående MOB-båt, oppdatering	16	A-VI/2-2
Medisinsk behandling	40	A-VI/4-2
Medisinsk behandling, oppdatering	8	A-VI/4-2
Medisinsk førstehjelp	24	A-VI/4-1
Medisinsk førstehjelp, oppdatering	8	A-VI/4-1
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for dekksoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3, A-VI/4-1 og A-VI/4-2
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for maskinoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1
Passasjer og krisehåndtering	16	A-V/2
Påbygging grunnleggende sikkerhetsopplæring fra NOG til STCW	18,5	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell), oppdatering	8	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske), oppdatering	8	A-VI/2-1
Ship Security Officer (SSO)	16	A-VI/5
Sikringsbevisstet (Kurs for sjøfolk uten særlige sikringsplikter)	5	A-VI/6-1
Sjøfolk med særlige sikringsplikter	8	A-VI/6-2
Videregående sikkerhetskurs	80	A-VI/2-1, 3 og 4-1
Videregående sikkerhetskurs, oppdatering	24	A-VI/2-1, 3 og 4-1

Spesialtilpasning:

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

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

NOSEFO



Norsk Senter for
Offshoreutdanning

Nosefo Tau AS

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

Nosefo Bergen AS

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