

DRÅPEN



NR. 1 • 2016 • 15. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SCANDINAVIAN
STAR

● HUMAN
FACTOR

● AV SKADE BLIR
MAN KLOK

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • april 2016



Scandinavian Star side 14



I mai skal Monica Mæland forklare seg... side 20



Human factor side 45



Passive jogging side 50

Nr. 1 april 2016 - 15. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Skandi Mongstad
Foto: Eivind Myhre Refvik

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Sjømannsforbundet går likevel ikke til arbeidsrettsak mot Fjord1	side	5
9 års kamp for rettferdigheten endte med nederlag	side	6-7
Skriften på veggen	side	8
Bevisst feilinformasjon for å svekke FFFS	side	9
Følg den røde tråden	side	10-11
Er eksosen fra skip under 400 tonn sunnere enn eksosen fra større skip?	side	12-13
Pressekonferanse i regi av stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star	side	14-15
Informasjonsskriv til pårørende, overlevende og andre berørte av mordbrannen på Scandinavian Star	side	16-18
Hva er viktigst, folkene ombord eller flagget i hekken?	side	19
I mai skal Monica Mæland forklare seg	side	20
Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med at betingelsene etterleves ... side		21
Skal sjøfartsdirektøren ha noen mening om	side	22
Myndighetene tar ikke varselsignalene på alvor	side	23
Av skade blir man klok osv	side	24-25
Norske loser og losbåter i eldre tid	side	26-28
Blir sjøfolk utsatt for et statlig ran?	side	29
Litt mimring fra svunne tider	side	30-37
Enda en tale for galleriet	side	38
Leserbrev	side	39-43
Allmenngjøring eller protesjoknisme på kysten/sokkelen?	side	44
Human Factor	side	45
Skipstannlege om bord på norsk tankskip førsommaren 1956	side	46-49
Passive jogging	side	50
Kryssord	side	51

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

FFFS og forhandlingsrett.

Vi har i den siste tiden fått inn en del meldinger fra medlemmer i forskjellige rederier, alle med det samme innholdet. «Det skal avholdes avstemming i rederiet over en eventuell hyre nedgang. Stemmeberettigete er kun de som er organisert i NSF, DNOF og DNMF».

Dette reagerte vi sterkt på, og sendte de rederier det angikk et brev med en anmodning om en redegjørelse i sakens anledning. Vi la også med en artikkel om diskriminering, vår advokat Per Magnus Falnes, hadde skrevet til siste utgave av Dråpen i fjor (side 30-31). Vi ga også rederiene beskjed om at de kunne se på brevet som en stevning til retten om de ikke endret reglene for avstemming.

Etter noen dager, og etter at NR sin advokat hadde vurdert innholdet i brevet, fikk vi brev tilbake med beklagelse, det var ikke meningen og diskriminere. «Selvfølgelig skulle alle få stemme».

Vi har også kommet til enighet med noen vanskelige rederier, når det gjelder trekk av kontingent. Her ga vi også beskjed om at vi ville gå til retten om ikke våre medlemmer ble behandlet på likefot med andre fagorganiserte. Her ble også resultatet det samme. FFFS blir tatt på alvor. Om vi ikke har avtalerett, er arbeidet med å få dette til, så smått i gang.

Når det gjelder andre problemer, har vi til nå fått inn ca. 175 saker. De fleste har blitt løst, men noen er fortsatt under behandling. Vi har, som dere vet hatt to saker til retten i år. Saken vi hadde til Høyesterett om tilbakebetaling av saksomkostninger, tapte vi. Saken vi hadde oppe til behandling i Agder Tingrett i Arendal om et medlem som hadde blitt usaklig oppsagt ble forlikt etter anmodning fra rettens administrator, etter å ha hørt partsinnleggene. Slik dommeren så det, hadde ikke rederiet noe å fare med, og det beste var om de fikk til et forlik med oss. Det fikk de, og alle sakens omkostninger falt på dem.

Vi kan vel si det slik at i takt med sakene vi vinner/arbeider med, kommer det nye medlemmer. Beklageligvis mister vi også medlemmer, det er ikke til å komme forbi at vi generelt er inne i en vanskelig økonomisk tid. Dette avspeiler også at mange av dem som i det siste har mistet arbeidsplassene sine, må finne seg annet å tjene penger på. Det blir ofte landarbeidsplasser, om de i det hele tatt er heldige og får seg noe å gjøre.

Det har selvsagt heller ikke blitt lettere å skaffe seg arbeid etter at våre «smarte» politikere på tinget har åpnet opp kysten og sokkelen for NIS-registeret. Slikt skaper bare arbeidsplasser for utenlandske nullskatteyttere. Samtidig skriker enkelte norske redere etter norske mannskaper, men å hjelpe til med å ta inn lærlinger vil de ikke. Det eneste som betyr noe er at bankkontoen vokser. Bare spør Jonas Gard Støre.

Vi må enda en gang minne om adresseendring. Har du flyttet, byttet adresse, fortell oss om det, da kommer posten rett hjem til deg uten en retur til oss først. Penger spart er penger tjent.

Husk å like oss på FB.

Ha en super vår

Er det dette som menes med å kaste blå i øynene på folk. Først lover man medlemmene i MRF om at dette vil NSF ta til arbeidsretten, siden sier de at de ikke kan, men vil prøve å ta det opp i forhandlinger senere. Hvem er det de skal forhandle med-Julenissen? Et annet ord for slik behandling av medlemmene er; å lure folk opp i stry.

Sjømannsforbundet går likevel ikke til arbeidsrettssak mot Fjord1

Tidens Krav 19.02. 2016
Av. Jan Arve Ødegård.

Det blir ingen arbeidsrettssak mellom Sjømannsforbundet og Fjord1 i forbindelse med fjorårets tvist om lønnskutt på opptil 5.000–6.000 kroner i måneden for ansatte i Fjord1. Det er LO som har besluttet at de ikke ønsker å prøve saken for arbeidsretten, opplyser Terje Hals, hovedtillitsvalgt for de Fjord1-ansatte organisert i Norsk Sjømannsforbund.

Saken har vært inne til vurdering i lang tid. Sjømannsforbundet med advokat har ifølge Hals lagt ned mye arbeid i saken, og mener at saken burde prøves i retten. Samtidig er det slik at det er LO i siste instans som avgjør. Svaret fra LO som

kom nylig, var at de ikke ønsker å kjøre saken.

– De mener avtalen ikke er klar nok i sin ordlyd, noe som er svært overraskende og nedslående for oss, sier Hals. Han legger til at de nå ser på andre måter å forfølge saken. En mulighet er å ta opp saken i de sentrale hovedforhandlingene nå i år. En annen er å prøve å rette opp noe gjennom lokale forhandlinger i sommer.

– Hvis vi etter disse rundene ennå ikke er fornøyd, så kan vi ta dette opp sivilt. Jeg har sagt meg villig til å fronte saken, og NSF stiller seg bak en slik løsning, sier Hals. Lønnskonflikten har sitt utspring i etableringen av Fjord1-konsernet i

2012. Da ble Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF) og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF) samt morselskapet Fjord1 Nordvestlandske slått sammen til ett selskap. Det kom da fram at det var store lønnsforskjeller blant de ansatte på fergene i FSF og MRF, hvor sistnevnte tjente til dels betydelig bedre enn de øvrige. Det ble derfor igangsatt en prosess med sikte på å utjevne forskjellene. Denne prosessen endte ved forrige årsskifte med at rederiet varslet kutt i personlige tillegg for ansatte i tidligere MRF fra 1. april. Ifølge Hals rammet dette mellom 250 og 300 ansatte, deriblant mange som tjenestegjør om bord i fergene på Nordmøre.

Ni års kamp for rettferdigheten

-endte med nederlag

FFFS brukte store ressurser på å få sjømenns rettigheter i samsvar med Arbeidsmiljøloven, sånn at sjøfolk ikke står rettsløse etter fylte 62 år. FFFS vant denne saken i Den europeiske menneskerettsdomstol. I etterkant av at vi vant saken, ønsket vi at staten skulle dekke FFFS, og dermed våre medlemmers, utgifter på over 900 000 kroner.

For å repetere litt av saken: FFFS gikk til sak for å utfordre praksisen med at sjømenn hadde tvungen pensjonsalder på 62 år. Etter fylte 62 år, hadde sjømenn ikke noe oppsigelsesvern, fordi alderen var definert i Sjømannsloven.

Våre advokater var enige med oss i at dette var en veldig prinsipiell sak som det var viktig å få belyst i rettsapparatet. Etter flere måneders forarbeid ble retten satt i Nedre Telemark Tingrett i Skien den 28.08. 2008. FFFS tapte der samt i ankesaken vi fremmet for Nedre Telemark Lagmannsrett. Historien gjentok seg også i Høyesterett, men vi mente at alle instanser hadde tatt feil - og vi fikk rett.

Vi sendte derfor saken over til EMD (den Europeiske Menneskerettsdomstol) i Strasbourg, hvor en enmannsrett så på saken og forkastet den uten noen form for begrunnelse. Slik behandling fant vi oss ikke i og sendte saken videre til Den Europeiske Sosialrettskomiteen (Europarådet) for vurdering der. Her ble hele sakskomplekset saumfart av tretten dommere, og sammen fant de enstemmig ut at FFFS hadde hatt rett hele tiden. Den norske Høyesterett hadde dømt feil.

Selv om staten ble avslørt for å drive med ufine midler overfor domstolen i Strasbourg, og ble irettesatt for dette, fortsatte de med løgner. De påsto blant annet at jeg som formann i forbundet ikke hadde rett til å signere på vegne av foreningen. Videre påsto de, og dette er latterlig, at forbundet var for lite til å ha rettslig interesse. I tillegg kom de med en direkte løgn, de påsto at vi sendte vår klage til Strasbourg etter at Stortinget hadde satt ned en komité som skulle se på den gamle Sjømannsloven. Det korrekte er at den komiteen ble nedsatt temmelig nøyaktig to måneder etter at vi hadde klaget staten inn for ESP, og staten hadde blitt varslet om vår klage.

Som takk for disse og andre tilsvarende uriktige påstander, ble ansvarlig regjeringsadvokat, belønnet med en stilling som dommer i Borgarting lag-

mannsrett. Hun vil for alltid bli erklært inhabil i saker der FFFS er involvert, det kan vi love.

Med dommen fra ESP i hånd, kunne vi ikke si oss fornøyd med den behandlingen vi hadde fått i det norske rettsapparatet. Vi hadde da, brukt nærmere 900 000 kroner på saken og vunnet frem. Nå mente vi det var på tide å få staten til å gjøre opp for seg. Vi gjorde, sammen med vår advokat, et grundig arbeid for å finne ut om vi hadde noen mulighet for å få medlemmenes penger tilbake. Svarene vi fikk både fra lovverket og andre jurister, der i blant jussprofessorer, var entydig – vi hadde en god sak, så det var bare å sette i gang.

Første steg var Sivilombudsmannen, som ikke uventet sa nei, det hadde vi for så vidt ventet som et første, men nødvendig steg på veien. Deretter kunne vi sette i gang for alvor. Vi stevnet staten ved Nærings- og fiskeridepartementet, og stevning ble levert Oslo tingrett 14.02. 2014 og dommen falt 09.09 samme år.

FFFS hadde vunnet en helt klar seier, staten ble dømt til å betale alle våre saksomkostninger.

Men hvor lenge var Adam i paradiset, sikkert lenger enn vi var i lykkerus over seieren. Regjeringsadvokaten

tålte ikke å tape, og siden de har uante midler, tilført blant annet fra deg og undertegnende i form av skatt, leverte de inn anke til Borgarting Lagmannsrett. Hadde vi i utgangspunktet visst at statistikken i saker der staten er involvert, at staten vinner i nærmere 90 prosent, hadde vi mest sannsynlig godtatt et tilbud om forlik.

Takk for oversending. Leit med resultatet, men du kan iallfall vita at du har gjort det som var mogleg. Pokker! Men det å angripe staten i statens domstoler, med regjeringsadvokaten på den andre siden, har aldri vært noen enkel oppgave. Likevel veldig flott at dere prøvde!! Vi snakkes snart.

*Med vennlig hilsen
Professor XX*

En annen jurist kommenterer på denne måten.

*Det var synd!
Har endelig fått lest dommen og ser at*

Høyesterett verner om staten og legger opp en usedvanlig høy terskel for ansvar her. Det kan man jo mene hva man vil om, men mer overrasket over at Høyesterett allerede innledningsvis fremhever at loven opprinnelig ikke var i strid med Sosialpakten. Er det ikke akkurat dette dere har pådratt dere sakskostnader for å få fastslått?!

Utklippene fra mailene over, er fra bare noen få av juristene/professorene som har uttalt seg om saken. Alle, bortsett fra Høyesterettsdommerne, er enige om at dommen fra dem er feil. Kan man ut fra denne dommen ane noe ufint om politisk dømming her? Skal det være umulig å få landets øverste dommere til å innrømme feil? Har de rett uansett hva andre, og flere dommere mener?

Selv er vi ikke i tvil om at vi hadde rett og har fått en feil dom fra Høyesterett. Hvorfor?

Da vi først tok ut tiltale mot staten for å få dekket våre reelle utgifter, etter

ESP, var beløpet kommet opp i nesten 900 000 kroner. Dette er mye penger for et lite forbund som vårt, og vi har fremdeles mange kamper å føre. Derfor ble vi enda sikrere i vår sak, da regjeringsadvokaten ville forlike med oss og sa seg villige til å betale ca. halvparten av våre utgifter.

Med den klare seieren fra Oslo tingrett i lomma, så vi ganske lyst på anken fra regjeringsadvokaten, men det var før vi møtte dommerne i Borgarting Lagmannsrett. De var helt og holdent på regjeringsadvokatens side, og vi fikk ingen sympati fra dem.

Advokaten vår lot flere juss kapasiteter se på dommen og rådene deres var entydige; ank til Høyesterett. Det gjorde vi, og resultatet kjenner vi også. Det er trist å måtte innse at å reise sak mot Norge er en skikkelig risikosport. Landet som deler ut fredsprisen liker ikke å innrømme at de selv kan ha feil.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

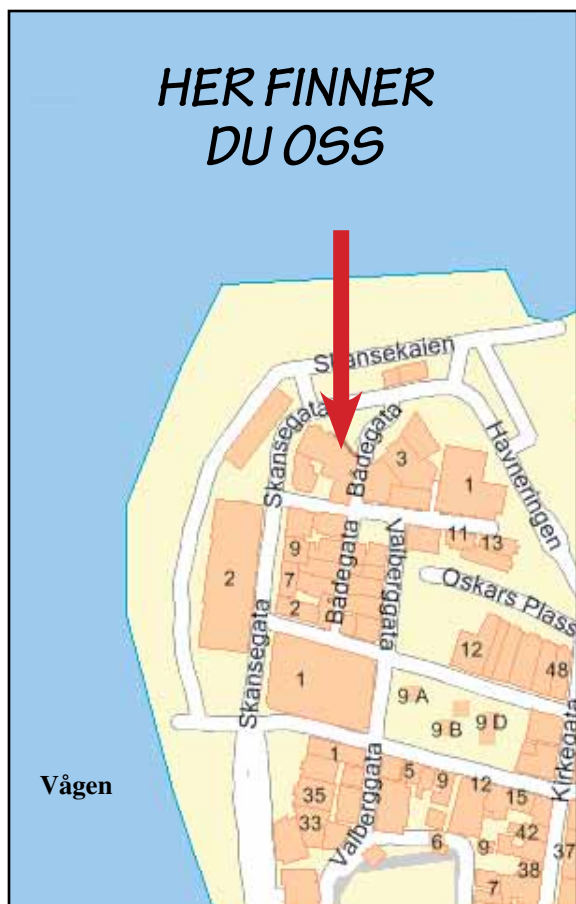
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER
DU OSS



Skriften på veggen

Om kort tid vil 50 000 arbeidstakere bli arbeidsløse, og en stor del av dem sjøfolk - nesten alle de sjøfolk vi har igjen i Norge.

Dersom vi i det hele tatt skal ha nok mannskaper til å bemanne de mange skip som blir nødvendige etter nedturen, må vi ta vare på den kompetansen vi har i dag. Da nytter det ikke å forlange Allmenngjøring, som andre forlanger på sokkelen/kysten, da må det sterkere lut til. Våre «kjære» politikere må ta inn over seg det ansvar de har for norske arbeidsplasser, og innføre PROTEKSJONISME i norske farvann. På den måten er vi i forkant av oppturen når den kommer og ikke helt uten sjøfolk. Det blir nemlig resultatet om vi ikke beskytter de få vi har igjen.

Oppturen etter oljekrisen kommer først i 2018, og fram til da skal 50.000 jobber bort, ifølge en ny rapport fra bransjeorganisasjonen norsk olje og gass.

<http://miniurl.no/18g>

Vi er ikke synske, men vi kjenner igjen skriften på veggen. Første mars i år åpnet regjeringen for, mer eller mindre, generell utvidelse av NIS-området virkefelt. I praksis betyr det at norske politikere har brutt alle løfter til velgerne. De har sagt at de vil stoppe sosial dumping, men det er nettopp det de i stor stil legger opp til. Derfor kan vi i dag med stor sikkerhet si at i løpet av noen ganske få år, har vi bare et skipsregister igjen i Norge – NIS-registeret. Som en konsekvens av dette vil det norske flagget bli et bekvemmelighets flagg - FOC.

Da registeret ble åpnet i juli 1987, måtte rederne si at; «selvfølgelig skal vi ha nordmenn om bord. Kaptein, maskinsjef og overstyrmann skal være norske». I dag er det blitt «litt» forandring i denne garantien. KAPTEINEN SKAL VÆRE EØS BORGER, heter det i bestemmelsene i dag, ikke nødvendigvis norsk.

Det er forståelig, de som ønsker denne endringen i den maritime politikken, vet at i fremtiden vil det være umulig å hente norske kapteiner, eller annet maritimt mannskap, med norsk pass.

Hvorfor vi har slike «rævediltere» som politikere, er ikke godt å si, vi tror ikke at de er kjøpt og betalt for å være så ettergivende, men hva som gjør det, er vanskelig å si. Kan det være at de ikke er i stand til å være framsynt, og se litt inn i fremtiden? De vet sikkert, uten at det skal være nødvendig at vi forteller dem det, men vi gjør det likevel. Om vi ikke har rekruttering til et yrke, så vil dette yrket på kort sikt dø ut. Slik er det også for sjømannsyirket. Kommer det ikke nye arbeidskrefter til, vil det forvitte og forsvinne.

Denne yrkesgruppen som politikerne nå med åpne øyne, fjerner, er den samme som har reddet landet fra undergang tidligere.

Ifølge Sir Winston Churchill var norske sjøfolk i handelsflåten i den annen verdenskrig verd mer enn en million soldater. Hans transportminister Sir Philip Noel-Baker sa det enda klarere:

Norske sjøfolk var helt avgjørende for at de allierte vant krigen – «we couldn't have sent our Spitfires into the sky». Flyene ville stått på bakken uten drivstoff fra norske tankskip som fraktet 40 % av brennstoffet til de allierte styrkene.

Norske sjøfolk var en forutsetning for at London ikke falt.

<http://miniurl.no/18h>

FAKTA

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

- *Norge har to skipsregistre; Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).*
- *NIS ble vedtatt opprettet i Stortinget i 1987 for å snu utviklingen med omfattende utflaggingen.*
- *NIS-registeret hadde sitt toppunkt med 896 skip i 1990 - har i dag rundt 537 skip.*
- *Forskjellene mellom skip i NOR- og NIS-registeret er knyttet til lønns- og arbeidsvilkår, fartsområdebegrensninger og tilgang til nettolønnsordning. NIS-skip har ikke nasjonalitetskrav for bemanning, bortsett fra krav om at skipsfører er EØS-borger.*

NIS-skip har ikke krav til norsk bemanning, og mange av rederiene kjører full utenlandsk besetning. Deriblant Höegh Autoliners bilskip.

Men i tillegg ligger det også mye stolthet og tradisjon i det å seile under det norske flagget på alle verdenshav. Det å videreføre en norsk maritim tradisjon føles både riktig og viktig, uttaler Höeghs toppsjef Ingar Skiaker.

<http://miniurl.no/18i>



FFFS ønsker alle sine lesere en fantastisk flott vår

Bevisst feilinformasjon for å svekke FFFS

*Hei
Hadde besøk fra en representant fra NSOF om bord her om dagen. Det ble selvfølgelig, som seg hør og bør, noen fagforeningsdiskusjoner hvorpå han påstod at FFFS ikke hadde mer enn maks 4-500 medlemmer. Dette mener jeg å ha lest at er et vesentlig høyere tall. Har prøvd å søke litt, men finner ikke noe ut om det.*

Hvor mange medlemmer (ca.) er vi?

Overstående mail fikk vi etter at et av våre medlemmer hadde hatt besøk av NSOF-representant om bord. Som det går frem av teksten ser vi at enten snakker de om ting de ikke vet noe om, eller så er de så redde for å miste flere medlemmer til oss at de tyr til løgn. Svaret de fikk fra oss er mye nærmere sannheten enn den påstanden han kom med. Det lød nemlig som følger:

*Hei XXX.
Det stemmer nok det antallet du nevner, men det er medlemmer vi har tatt*

fra NSOF. Antallet medlemmer hos oss ligger mellom 1300-1400, og er stadig økende.

Det er dessverre vanlig at de 3 andre organisasjonene kommer med slike utsagn. Ha en god kveld.

*Mvh. FFFS
Harald Prytz
Viseformann*

Bare i de siste månedene har vi fått veldig mange nye medlemmer, spesielt i fra NSOF. Om vi ikke hadde hatt flere medlemmer enn det NSOF representanten misvisende oppga på skipsbesøket, hadde vårt engasjement for medlemmene vært betraktelig mindre. Vi hadde ikke hatt ressurser til å gjennomføre alt det vi gjør. Vi hadde heller ikke blitt omtalte som «helt rå», i positiv forstand av flere medlemmer. Det de mener er at vi tar sjøfolk på alvor, og gjør det vi sier.

En annen og ikke like lystig side av samme sak, er at vi også har mistet en

del av våre medlemmer. Mesteparten av skylden må nok den økonomiske situasjonen generelt, ta og at flere skip er gått i bøyene, men vi har også medlemmer som blir eldre og går på land av den grunn. Andre har sett at situasjonen for sjøfolk er så usikker at en del også har søkt seg jobb på land, og fått den.

Medlemmene er vår eneste grunn til at FFFS eksisterer. Vårt forbund er her ene og alene for å hjelpe dem som ikke har hjelp fra andre, og vi vet hva vi snakker om. Da vi startet forbundet hadde Harald Prytz og jeg ca. 50 års fartstid til sammen. Vi hadde begge lang erfaring med hva som ble gjort og hva som ikke ble gjort, og vi visste hvor skoen trykket.

Vi opplever det som uredelig at NSOF bruker løgner for å verve medlemmer, og da er det vår plikt å si i fra.

Vi er stolt over at vi stadig får tilbakemeldinger om at vi er det eneste forbundet som tar sjøfolk på alvor. Dette er vårt motto og mantra i alt arbeidet vi gjør!

Dømmer Høyesterett politisk? -eller sagt på en annen måte; - **følg den røde tråden**

«Om Fellesforbundet for sjøfolks medlemmer ønsker å skrive kontingentutgiftene av på skatten, kan de bare melde seg inn i Norsk Sjømannsforbund.», sa tidligere finansminister Sigbjørn Johnsen fra Stortingets talerstol i Stortingsdebatten 11.11.2010

I september 2009, ble vi på våre hjemmesider, gjort oppmerksomme på at vi drev med ulovligheter. Vi trodde selvsagt at dette var et nytt sverteangrep fra våre motstandere. Om det var skrevet i ond eller god mening skal vi ikke dvele ved her, bare å konstatere at vedkommende som skrev, hadde rett. Vi drev med ulovligheter, men vi var ikke klar over det selv, det var heller ikke noen av alle landets kemnere. Vi hadde i alle år, etter at vi ble stiftet, oppfordret våre medlemmer til å skrive utgiftene til kontingent av på skatten, uti fra det vi ble fortalt av vårt regnskapskontor, som heller ikke viste bedre.

På grunn av at vi var usikre på om vedkommende som hadde gjort oss oppmerksomme på dette hadde rett, eller ikke, tok vi kontakt med folk som viste bedre enn oss. Det var første gang vi hørte om skatteloven av 1977, det var da vi også fikk høre at loven heller ikke tillot dispensasjon fra bestemmelsene i loven, til andre enn dem, som allerede hadde fått dispensasjon, eller var medlem i en av de store sammenslutningene, som LO eller YS. I loven står det nemlig at ingen har lov til å trekke kontingentutgiftene av på skatten, men det kan gis dispensasjon. FFFS måtte søke om dette enkelt, tenkte vi.

Det skulle vise seg å bli alt annet enn enkelt. Vi tok først kontakt med Finans-

departementet, hvor vi ikke fikk svar før det hadde gått nesten 8 måneder, og da først etter at vi hadde purret på svar. Da fikk vi et pent innpakket nei, og en beklagelse for at det hadde gått så lang tid. Undertegnet av en gjenganger, skulle det vise seg- Hans Peter Lødrup. Dette kunne vi ikke godta. Vi anket avgjørelsen- denne gang til finansministeren i den Rødgrønne regjeringen, Sigbjørn Johnsen.

Svaret derifra ble det samme som statssekretæren gav oss- nei. Denne gang undertegnet finansministeren. Vi kunne ikke gi oss og anket til kongen i statsråd, svaret kom raskt, men det var ikke undertegnet av kongen eller andre som satt i statsråd. Nei det var undertegnet av «yours truly» Hans Peter Lødrup. Snakk om status endring- fra statssekretær til konge på noen få måneder.

Nå hadde vi fulgt tjenestevei, og gått hele den nødvendige runden, før vi kunne ta staten til retten. Vi stevnet staten og fikk beskjed om at saken var berammet til desember 2012. Saken kom opp til bestemt tid, og dommen kom også til forventet tid, i januar 2013. Resultatet kjenner dere, vi tapte. Hvem som vitnet for Finansdepartementet? Lødrup naturligvis. Deretter anket vi til Borgarting Lagmannsrett. Saken ble berammet til femte november samme år.

Det var litt spesielt med 2013, det var valgår, de Rødgrønne kjempet for å overleve i regjering, de borgerlige for å komme dit. Etter en lang valgkamp, fikk vi svaret. De Rødgrønne måtte finne seg noe annet å gjøre, de ble kastet ut fra kontorene, men før det skjedde skulle de ha sitt siste statsråd. Det ble avholdt den fjerde oktober, fire uker før rettssaken mot finansdepartementet var berammet. 16. oktober 2013 tiltrådte Solberg-regjeringen etter en borgerlig brakseier.

Det er nå det begynner å bli morsomt, de Rødgrønne skulle avsløre sitt in-

nerste jeg, uten at de selv viste det. De fremmet, mest sannsynlig på bestilling fra noen som ikke ønsker FFFS vel, et lovforslag som var så lavpannet og uærlig som det vel kan bli. De foreslo at det skulle bli en lovendring i Skatteloven av 1977, som ikke tillot noen dispensasjon, om man ikke allerede hadde fått det, eller var medlem i en større sammenslutning. Det Jens & co nå ville, var å sikre at det bare ble deres venner, som skulle ha denne fordelene. De forregnet seg. FFFS fikk vite om lovforslaget.

Når det i begrunnelsen av forslaget ble understreket at det kun var ett forbund som hadde søkt, er dette løgn, eller i beste fall en grov forglemmelse, for det andre er det et forsøk på svindel. De viste også at det var en sak om dette, som skulle ta opp dette spørsmålet i Borgarting Lagmannsrett om kort tid. De viste også utmerket godt at det var flere som hadde gjort som oss, og søkt om dispensasjon.

27. 01. 2012 fikk fagforbundet Krifa Norge, etter andre gangs søknad, det samme avslaget med samme begrunnelse som FFFS. De var ikke medlemmer i en stor sammenslutning. Avslaget var underskrevet av ingen ringere enn «vår kjære venn» Hans Peter Lødrup begge ganger. I tillegg skrev de, helt på slutten av lovforslaget. «Det foreslås at endringen trer i kraft straks»

Som man ser er dette en kamp fra de Rødgrønne for å stoppe demokrati og utførelse av menneskerettene i norsk arbeidsliv. Menneskerettslovene sier at det er fri forbundstilhørighet i hele Europa, Norge inkludert. Dette gjelder både den positive og den negative retten. Med andre ord, man organiserer seg der man vil, eller står utenfor alt fagforeningsliv om det er det man vil. Nå vet vi at ønsker man lik behandling innen norsk arbeidsliv, må vi i følge Sigbjørn Johnsen og AP, melde oss inn i et LO forbund.

Saken ble aldri ført for Borgarting lagmannsrett, og grunnen var ganske enkelt at den nye regjeringen ble gjort oppmerksom på svindelforsøket, og gjorde om på spørsmålet om skattefritak for fagforeningskontingent umiddelbart. De ga ganske snart beskjed om at fra og med inntektsåret 2013 kunne alle uavhengige fagforbund trekke kontingentutgiftene fra på skatten. FFFS hadde vunnet frem, men ikke gratis. Den nye regjeringen så på dette som en ny søknad fra oss, det gjorde ikke vi. Vi ville ha våre utgifter tilbakebetalt.

Dette hadde kostet oss, frem til nå nesten 400 000 kroner, dette var penger vi mente vi hadde krav på å få tilbakebetalt. Det var lettere sagt enn gjort. Vi henvendte oss først til Sivilombudsmannen i Oslo,

og fikk et nesten forventet negativt svar. Vi gikk da til retten med stevning og dommen fikk vi 14. oktober 2014. Igjen vitnet Hans Peter Lødrup mot oss og for staten, og nå var hans sympati med de Blåblå. Etter denne saken var selvsagt våre omkostninger steget betraktelig, noe dommen reflekterer.

Oslo tingrett avsa dom 14. oktober 2014 med slik slutning:

Staten v/Finansdepartementet frifinnes.

FFFS kunne selvfølgelig ikke leve med en slik dom, anket vi til Borgarting lagmannsrett. Der fikk staten ikke uventet medhold, også her med støtte av Hans Peter Lødrup. Dette var, mente vi, en

helt feil dom. Selv om vi ikke har de samme resursene som regjeringsadvokaten- anket vi. Denne gang til Høyesterett.

Like før vi fikk svaret på denne anken, hadde vi en tilsvarende sak oppe i Høyesterett (se en annen artikkel i bladet) hvor vi også tapte. En uke etter at vi fikk den dommen, fikk vi også svar på anken. Tilfeldighet eller ikke, avslaget var undertegnet av førstevoterende dommer, Clement Endresen, i den første saken. På en uke hadde Høyesterett klart å nekte oss rettferdighet i ikke mindre enn to saker. De husker sikkert at vi påførte dem tap i Den Europeiske Sosialpakten i Strasbourg. Her mener vi at det klart kommer til syne, ikke bare en rød tråd, men en tykk rød tråd.



VIKING VANQUISH

Illfoto: www.eidesvik.no



Illfoto: Far Swan. Farstad shipping

Er eksosen fra skip under 400 tonn sunnere enn eksosen fra større skip?

I følge XXXX er skipsfarten skyld i 50.000 dødsfall i året. 15 av verdens største skip forurensar mer enn alle verdens biler til sammen. (NRK 02. 09. 2014)

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

Toll- og avgiftsdirektoratet har hatt en høring angående innføring av obligatorisk landstrøm til skip over eller under 400 tonn. Høringsfristen gikk ut for noen

måneder siden. Dessverre var ikke FFFS en av høringsinstansene, men om Toll- og avgiftsdirektoratet har lyst å høre vår mening om å innføre obligatorisk landstrøm til skip avhengig av størrelse, er den her.

For det første mener FFFS at det er tull å sette en grense for skip på 400 tonn. Hvorfor ikke si at alle skip som offentlig frakter passasjer og gods, og andre skip som driver profesjonelt, skal ha mulighet for å bruke landstrøm når de ligger ved kai i timevis? Hvor tidsgrensen skal gå kan man selvsagt diskutere. Hvor

det ikke kan diskuteres er; cruiseskip, offshore og større lasteskip, som man vet kommer til å ligge til kai i flere timer eller dagevis, de skal, mener vi, utstyrt for å kunne bruke landstrøm.

For det andre vil det være økonomisk diskriminerende å la noen få slippe unna å ta det felles ansvaret vi alle har for å minisere forurensingen. Vi har mer enn nok konkurransevridning, om ikke det skal bli en regjeringsstyrt vridning også. Her må det bli likhet for loven. Alle skip, store eller små, som driver profesjonelt må oppdateres til å kunne bruke land-

strøm under landligge. Her må prinsippet alle eller ingen ligge til grunn. Vi vet alle hva som er helsemessig best.

– Luftforurensning fra internasjonal skipsfart står for omtrent 50.000 dødsfall per år bare i Europa, og koster samfunnet mer enn 470 milliarder kroner i året, sier Crina Silvia Ilea.

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

2.1 KORT OM AVGIFT PÅ ELEKTRISK KRAFT TIL SKIP I NORGE

Skip som bruker kraft fra land betaler per i dag den ordinære el-avgiftssatsen på 14,15 øre per kWh. Skip kan også ha aggregat drevet av mineralolje for produksjon av elektrisk kraft til eget forbruk om bord, men slik produksjon og forbruk er ikke avgiftspliktig.

Skip i næringsvirksomhet er i hovedsak unntatt grunnavgift på mineralolje. For di skip i liten grad betaler grunnavgift på mineralolje, kan full avgiftssats på elektrisk kraft fra land skape hinder for utvikling og bruk av elektriske løsninger. Regjeringen foreslår på denne bakgrunn vedtak om redusert sats på elektrisk kraft levert fra land til skip i næringsvirksomhet med bruttotonnasje over 400 tonn.

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

Vår mening er at dersom vi legger de helsemessige skadene og problemene til grunn, er det billigere å fjerne el-avgiften, enn å behandle folks langtidsskader på grunn av luftforurensningen disse skipene produserer. Det kan hende at landet som helhet vil spare mer på å tilrettelegge landstrøm til skip, enn å legge

kabler på kryss og tvers i Nordsjøen, for å eksportere strømmen til andre land.

Beregninger viser at landstrøm til Kiel-ferga kutter totale luftutslipp i Oslo havn med 9 %.

Utenlands fergene, som Kielfergene (Color Line) og Københavnfergene (DFDS), seiler hver dag hele året til Oslo. Tilsammen står passasjerfergene for 35% av de totale luftutslippene i Oslo havn. Color Lines' skip får 50 Hz strøm fra kai. De kan derfor skru av motorene når de ligger i Oslo og har med dette tiltaket redusert luftutslippene i Oslo havn med 9%.

Cruiseskipene bruker like mye strøm som 1500 norske leiligheter. Luftutslippene fra cruiseskip utgjør totalt 22%, og høysesongen for cruise er fra mai til september.

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

Farlig byluft angår langt flere enn mange kanskje tror. Skal vi løse helseutfordringene med forurenset byluft, må vi sette inn flest mulig effektive tiltak nå.

– Det «grønne skiftet» i våre storbyer må gå fortere. I dag er det slik at 25 % av alle barn i Oslo har hatt astma innen de har fylt 16 år. Astma som barn gir stor risiko for å utvikle kols senere i livet. Oslo må bli en lavutslippssone nå, sa Gleditsch.

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

Bergensforskere vil gjøre skipsfarten grønnere.

15 av verdens største skip forurenser mer enn alle verdens biler til sammen. Nå vil et UiB-ledet forskningsprosjekt rense skipsfarten med motorer som går på fornybar energi.

Politikerne enige: Landstrøm skal inn i Nasjonal transportplan.

Politikerne har fått øynene opp for miljøgevinsten av å tilby landstrøm i travle havner. Det er bred politisk enighet om å få det med i Nasjonal transportplan 2018–2029.

– Vi er avhengig av at det er et visst minimum av brukere. Det er ikke noe poeng å bruke mange millioner kroner på å bygge ut landstrøm for cruiseskip i Geirangerfjorden hvis det ikke er noen skip som har klargjort for landstrøm. Gjennom konkurransemodellen til Enova, vil vi kunne plukke ut de havnene med størst potensial, sier samferdselsministeren.

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

Overstående mener FFFS er et dårlig argument for ikke og konsekvent å bygge ut landstrøm. Norge er blitt et så populært turistmål, at om kravet til landstrøm kommer, tar det ikke lang tid før cruiseskipene vil føye seg etter bestemmelsen om å bruke landstrøm når de ligger til kai i Norge. Når vi har sett hvor det bærer på andre områder hvor utlendinger er unntatt lover, som gjelder for norskeide firmaer i Norge, er det på tide at de lever opp til det engelske ordtaket

«When in Rome, do as the Romans do».





Pressekonferanse i regi av Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star i Oslo 21.02. 2016.

Ca. to uker før pressekonferansen hadde vi i Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star (heretter omtalt som stiftelsen) fått rede på at det var en dansk skipsinspektør som hadde interessante ting å fortelle om hendelsesforløpet på Scandinavian Star. Bakgrunnen for at skipsinspektøren stod fram, var at Gisle Weddegjerde, et av stiftelsens medlemmer, var i København og holdt et foredrag om Scandinavian Star (heretter omtalt som SS) saken.

20. 02. 2016 ble det kjent at den danske skipsinspektøren Flemming Thue Jensen satt inne med viten om hva som egentlig hadde skjedd om bord på SS skjebnedøgnene 7. – 8. april 1990, hvor 159 personer ble drept. SS brannen var, som stiftelsen har hevdet i flere år, ingen ulykke, men et massedrap. Flemming Thue Jensen kunne bekrefte våre påstander fullt ut. Dette hadde selvsagt en stor gjennomslagskraft i media.

På kontoret til advokat Sigurd Klomsæt var samlet det mest av norsk og dansk presse. Alle som en ville ha en bit av det arbeidet som var gjort av stiftelsen for oppklaringen av mordbrannen, men den store stjernen var naturligvis mannen som i så mange år hadde vært bundet til taushet og lojalitet overfor sin arbeidsgiver - Flemming Thue Jensen.

Jensen hadde gledet seg til å bli pensjonist slik at han kunne fortelle det han visste, og det var ikke lite. Han var en av de første som fikk gå om bord i SS etter at skipet hadde blitt slept inn til Lysekil i Sverige, og dette har gitt ham mange tunge stunder. Synet som møtte ham ombord på SS hadde han ikke fått noen forvarsler om, og han er fortsatt preget av synet som møtte ham - lik som lå overalt.

Som pensjonist kan han nå ta bladet fra munnen, og fortelle om funnene ombord i SS. Jensen ønsker ikke å snakke med norsk politi, men til pressen og stiftelsen. Og allerede dagen etter pressekonferansen ble han innkalt til Stortingskommissjonen som gransker SS-katastrofen.

Selv i dag har han problemer med å fortelle om synet som møtte ham. Jensen måtte tvinge seg til å tenke profesjonelt og ikke se på de til dels skamferte likene. Hans oppgave var nemlig å prøve å sette seg inn i brannen og dens forløp den første en og halve timen. Det var hans mandat. Brannene herjet om bord i 38 timer, men han skulle, i likhet med norske SINTEF, se på brannforløpet frem til kapteinen forlot skipet. Med andre ord de første 90 minuttene.

<http://miniurl.no/188>

Av punktene som skulle behandles og utdypes på pressekonferansen var blant annet: Manglende diesel:

Resultater fra brannsimuleringer.

Det saboterte hydraulikkørret.

Sist men ikke minst, skulle det handle om politiets bortforklaringer.

Når det gjelder manglende diesel, må vi begynne med det som først av alt svir en sjømann i øynene. Det var fjernet tre sider i maskindagboken, sidene som omhandlet bunkers og oljebeholdning om bord. Hvorfor disse sidene manglet

forklarte maskinsjefen med at han skulle i land å kjøpe ny dagbok og derfor måtte han ha med seg noen sider for å være sikker på at han fikk en identisk med seg tilbake til skipet. Sidene som manglet kunne han ikke gjøre rede for. Som alle forstår, svært mistenkelig.

Stiftelsen har heldigvis klart og skaffe til veie bunkerspapirene fra bunkringen i Fredrikshavn den 31. mars og 1. april, og vi vet det eksakte forbruket per døgn både på hovedmaskineri og generatorer. Derfor kan vi med stor sikkerhet si, at etter brannen var det en manko på 120 kubikk diesel, eller med andre ord, 120 000 liter. Nå vet vi også hvor all denne dieselen har tatt veien. Den har vært næringen til de enorme flammene som ble observert og filmet både brannnatten, og det påfølgende døgn.

<http://stiftelsenscandinavianstar.no/>

Flemming Thue Jensen kunne også fortelle om det avrevne hydraulikkørret i 300 seksjonen. Hans observasjoner er identisk med det stiftelsen har hevdet i flere år. Røret kunne ikke, som politiet fastslår, ha blitt slitt fra hverandre av varmen, heller ikke var det lagt opp slik fra konstruktøren av SS, det var sabotert for å kunne frakte brennbar væsket til stedet. Det er litt besynderlig at det rett under det avrevne røret ble det, etter at brannene var slukket, funnet flere sengebunner av metall, men madrassene og annet brennbart var borte.

For å få hydraulikkolje til å brenne, er det for lite med en fyrstikk, men trenger høy temperatur i området 600 grader for å få det til å flamme opp. Derfor hadde man behov for en veike. Madrasser dynket i diesel, som man hadde rikelig tilgang til, ble svaret. Korridoren hadde vært utbrent i flere timer før det plutselig begynte å brenne igjen, heten var så intens at visiret på brannfolkenes masker begynte å krakelere. Etter deres mening, kunne ikke dette være noen følgebrann på grunn av at korridoren hadde vært utbrent og kald i timevis. Dette var opplagt sabotasje.

<http://www.tv2.no/v/1023617/>

I tillegg til at hydraulikkørret var sabotert var det også påmontert en spreder, som har sørget for at oljen ikke kom ut i en samlet stråle, men forstøvet for å antenne lettere. Når Flemming Thue Jensen

sier at det satt en spreder på røret, tror vi han. Etter at han gjorde observasjonen ble selvsagt sprederen fjernet, men det de glemte å gjøre var å sote de blanke gjengene på rørstussen slik at den ble lik de øvrige omgivelsene.

Det vi også har fortalt om, men som ingen andre enn den svenske brannsjefen Ingvar Brynfors har brydd seg om, er bombene som var plassert ut forskjellige steder på båten. Noen større en andre. På bildekket, som var en sentral plass i dette horrible spillet om forsikringspenger, sto det lagret store mengder gassflasker, unormalt store mengder.

Det var meningen, slik vi har tolket opplegget, at bilene på bildekket skulle antennes og dermed få gassflaskene til å eksplodere. Døren inn til gassflaskene var selvfølgelig åpen. Flaskene var ikke, som påbudt, festet med kjetting, men med hyssing.

Videre har vi fotodokumentasjon på at det på poopdekket var plassert to gassflasker ved siden av malingstynner, som igjen var plassert rett under åpningen på en svanehals, som gikk ned til bildekket. Disse gassflaskene må ha blitt plassert der i en tid brannvesenet var opptatt et annet sted, de hadde nettopp poopdekket som sin base i den innledende fasen. Da vi viste bildene til Ingvar Brynfors sa han at om de hadde sett disse flaskene og malingstynneren hadde de kastet dem i havet med en gang, dette var utplasserte bomber.

<http://miniurl.no/188>

Etter pressekonferansen har media trykket på for å få flere opplysninger. Saken om Scandinavian Star har stor interesse for offentligheten, og endelig begynner snøballen å rulle. Vi i stiftelsen håper at vi om ikke lenge vil kunne si at en av etterkrigstidens største forbrytelser er oppklart.



Informasjonsskriv til pårørende, overlevende og andre berørte av mordbrannen på Scandinavian Star



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

Terje Bergsvåg

I disse dager har det gått 26 år siden denne mordsaken som tok 159 liv, og rammet så mange uskyl-dige mennesker.

I alle disse årene er det lagt ned et ufattelig arbeid for få sannheten frem i lyset.

Alle vi i stiftelsen, som har jobbet med dette er svært forundret over hvorfor det har vært så sterk motstand mot vårt arbeid. Vi har blitt sterkt motarbeidet av politiet i Oslo, og selv Riksadvokaten har gjort alt som har stått i hans makt for å unngå oppklaring av saken.

Vi har også grunn til å lure på hva enkelte personer i ledelsen av støttegruppen tenker. De har hele tiden vært helt enige med politi og Riksadvokat, men har stilt seg kritiske til hva stiftelsen har funnet frem til.

Vi har gjentatte ganger spurt oss selv om hvorfor?

Burde det ikke være i alles interesse at sannheten om hva som skjedde, og hvem som er de skyldige kommer for en dag, og ikke minst at de ansvarlige får sin velfortjente straff?

I det siste har vi hatt en rekke viktige møter og seminarer i regi av advokat Sigurd Klomsæt- flere møter i Oslo, samt et større fagseminar i Lysekil. Vi har også hatt noen viktige møter på Stortinget med en samlet kontroll-

komite samt møter med blant andre Stortingspresidenten.

Det absolutt viktigste som har skjedd er nok lovendringen i 2015 hvor vi med god hjelp fra politikere fikk fjernet foreldelsesfristen i § 148, den såkalte mordbrannparagrafen, bare dager før saken ble foreldet.

Deretter bidro vi sterkt til at det ble bestemt å nedsette en Stortingsoppnevnt granskningskommisjon.

Den er omsider kommet i full gang med 8 faste medlemmer, samt et sekretariat.

I tillegg er det engasjert personer med bakgrunn fra Økokrim og Kripas med både taktiske og tekniske etterforskere.

Det ble samtidig vedtatt en særlov, slik at kommisjonen egentlig har fått utvidede fullmakter, og derfor kan foreta egne avhør av personer, etterhvert som de finner det nødvendig. Særlov har bare vært brukt fire ganger før i norsk historie. Kommisjonen forventer å avslutte arbeidet sitt og avlevere en rapport til Stortinget i juni 2017.

Det har også vært en del oppstyr de siste månedene etter at den danske sjøfartsinspektøren Flemming Thue Jensen, valgte å stå frem og fortelle om sine observasjoner, som han gjorde i Lysekil de første dagene etter at brannene var slukket. Blant annet fortalte han så tidlig som under

sjøforklaringen i København, altså kun 4 dager etter brannen, at brannstifterne hadde handlet etter en djevlesk utført pyromanplan. Han brukte så sterke ord som sabotasje og hærverk!

Han utpekte også tre personer fra det opprinnelige amerikanske mannskapet, som han mente var ansvarlige for ildspåsettelsene ombord i skipet.

Kort tid senere stod også hans sjef Knud Skåreberg Eriksen frem og fortalte noe tilsvarende.

Eriksen deltok i granskningskommisjonen i 1990/91, og i Schei utvalget, Norges offentlige utredninger (NOU) og har vært sjef for Sjøfartsstyrelsen i Danmark. Han har også utpekt fire personer fra mannskapet hvor tre av dem var de samme personer som Flemming Thue Jensen hadde utpekt som antatte gjerningsmenn.

Eriksen hadde levert en lapp med fire navngitte personer til politiet uten at de viste noen videre interesse for dette. Det som gjør det ekstra interessant er at det er nettopp de samme navnene, som stiftelsen har presentert for politiet i en årrekke. Vi har hatt mistanke mot ni personer fra mannskapet til Sea Escape, som alle fulgte med skipet fra USA til Europa.

Etter at skipet ble evakuert under brannen valgte tre personer fra det amerikanske mannskapet om morgenen, å komme om bord igjen for og «bistå» brannvesenet. Utover dagen mens



Bilde tekst: I denne korridoren fra lugar 311 til 321, var det kun 8 personer som overlevde. Samtlige rømte forover i denne korridoren og passerte med sikkerhet dette området. Ingen av dem registrerte at sengebunnene stod her på det tidspunktet. Brannen ved lugar 311 startet ca. 16 timer senere, like før ankomst Lysekiel.

skipet var på slep mot Lysekiel oppstod det en rekke nye branner. Disse startet på forskjellige steder ombord på skipet. Noen på steder som allerede var utbrent 8 timer tidligere, mens andre branner startet mye lenger fremme uten at de hang sammen med tidligere branner.

Faktisk var det et område på minst 20 meter fra resepsjonen og forover hvor det ikke hadde vært brann!

Politiet har prøvd å overbevise oss om at det var oppblussinger av tidligere branner. Dette er selvsagt helt utelukket og når vi omsider fikk tilgang til kriminaltekniske bilder og fotomapper, så vi at det var noen bilder som var fjernet fra mappene- da skjønnte vi sammenhengen.

Bildene som manglet var fra aktuelle områder hvor vi mente at det var oppstått nye branner.

Noen år senere fikk vi tilgang til de "forsvunne bildene". Til vår store forskrekkelse viste bildene korridorer som var sperret av store mengder sengebunner, madrassene var oppbrente og borte.

Når vi vet at det ble brukt madrasser som veker, og at disse var fuktet med diesel, ikke bare med småskvetter av diesel, men med 70 tonn eller mer enn 100 000 liter. Volumet har vi funnet frem til på bakgrunn av dieselbeholdningen som var igjen ombord da brannen var slukket, og hva bunkring og normalt forbruk forteller oss.

Selv om maskinsjefen hadde gjort sitt ytterste for å fjerne alle spor, ved å rive ut sidene i maskindagboken som omhandlet bunkersen om bord, vet vi fra leverandøren hvor mye de hadde bunkret få dager tidligere.

Oppå sengebunnene lå det biter av takplater som hadde ramlet ned under brannen, slik at vi var sikre på at de hadde stått slik mens brannen herjet.

Politiet leide inn eksperter med bakgrunn fra Sintef for å lage en rapport i 2014, som skulle overbevise alle om at brannen spredde seg ved hjelp av glødende stålplater. Det er det vanskelig å tro på når ikke engang malingen på skipets skrog viser brannskader.

Det store spørsmålet er; hvordan kunne brannen hoppe over store områder som

var helt uskadd? Vi er sikre på at det absolutt laveste antall påsatte branner var seks, alle på forskjellige steder på skipet. Det var meget viktig for politiet å overbevise alle om at det ikke startet noen nye branner etter at alle ombord enten var døde eller evakuerte. For da kunne de ikke lenger legge skylden på en av de døde.

Den danske trailersjåføren politiet påsto hadde satt fyr på skipet, døde i den første store brannen, på lik linje med de aller fleste som omkom. Han ble for øvrig frikjent av politiet i juni 2014, han kunne ikke lenger betraktes som brannstifter, siden de ikke hadde noen som helst beviser mot ham. Noe de aldri hadde hatt.

Dette er Norgeshistoriens største draps-sak i fredstid, men nå ser det ut til at det også kan bli Norgeshistoriens største etterforskningsskandale i alle tider. Det vi ikke skjønner er, hvorfor det er slik kraftig motstand mot at denne saken skal oppklares?

Vi gir oss ikke før vi har fått svar.

Det er derfor vi i Stiftelsen ikke vil godta politiets antatte tåkelegging og ”oppklaring” av saken. Dersom vi ikke hadde valgt å ta denne fighten, ville de etterlatte for lenge siden fått fred og ro, men da ville saken nå ha vært foreldet og henlagt for alltid, og de ansvarlige for denne grufulle ugjerningen ville aldri blitt straffet.

Vi vil avslutningsvis beklage ovenfor alle berørte at dere ikke har fått fred til å sørge.

Så lenge saken til stadighet kommer opp i media med nye spekulasjoner om mulig forsikringssvindler, og mulig sabotasje fra mannskapet osv.?



Scandinavian Star i brann 1990.

*Vil du vite mer om stiftelsen
og vårt arbeid kan du gå inn på:
www.stiftelsenscandinavianstar.no*

Hva er viktigst, folkene om bord eller flagget i hekken?

Hvorfor er ikke sjøfartsnæringen og myndighetene ærlige og sier rett ut at de holder på å avvikle norsk maritim industri, slik som vi kjenner den i dag? Norsk flagg skal være ensbetydende med kvalitet, sier SD.

Men har ikke folkene om bord noen betydning?

Hva er hensikten med «norsk registrerte» skip, når alle om bord er nullskatteyttere og har sin «hjemmehavn» i ett eller annet lavkostland? På slike skip betyr ikke flagget som henger i hekken, eller skipets hjemmehavn, noen verdens ting.

Nå må de ansvarlige få øynene opp å slutte å leke, Norge er et av de landene i vesten hvor arbeidsledigheten treffer hardest innen olje og maritim virksomhet, og nå sender myndighetene alle norske sjøfolk i land til en fremtid på NAV. Det blir ikke nullskatteytterne som må betale for denne «luksusen». Dette er totalt skivebom av de som påstår at de vet best. Innfør beskyttelse for norske arbeidsplasser til sjøs- innfør proteksjonisme i norske farvann nå, uten mer tull.

«Han (seksjonssjef Ole Johannes Kamlund ved Skipsregistrene) peker på at Sjøfartsdirektoratet arbeider for at norsk flagg skal være ensbetydende med kvalitet og at norske rederier får et kvalitetsforsprang i konkurransen og at befrakterne derfor vil foretrekke skip under norsk flagg». (skipsrevyen 27.02.2016)

<http://miniurl.no/18b>

Hvorfor blir norsk maritim industri mer troverdig om man hiver de norske sjøfolkene på land, og erstatter dem med

utledinger og et norsk flagg i hekken? Jeg har prøvd mange ganger å finne logikken i dette, men det ser ut for meg at for å forstå dette må man ha en høy politisk stilling. Gjerne industriminister, finans- eller statsminister for å forstå. Jeg fatter det i alle fall ikke.

Argumentet med at omflagging fra Malta, eller annet vilkårlig sted, til NIS, skal hjelpe, forstår vi heller ikke. Selv om de norske eierne skifter hjemsteds-havn og flagg på skuta, betyr ikke det at det blir flere norske arbeidsplasser. Det betyr bare at vi har flere skip med et norsk navn i hekken. I loven (Forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs) står det uttrykkelig EØS bemanning, ingen ting om at deler av bemanningen må være norsk.

Minst 50 prosent av alle NIS-skip går per i dag uten norsk mannskap i det hele tatt om bord. Bestemmelsen sier at det skal være norsk kaptein om bord, men som sagt – dette er de også dispensert bort fra.

Det man prøver på er ren magi. Fyll en båt med underbetalte utlendinger, totalt ukjente på kysten og heng et norsk flagg i hekken på skipet. Og hokus-pokus så har man fått kvalitet og troverdighet inn i norsk skipsfartsnæring. Jeg lurer på hvor mange års utdanning man trenger for å forstå dette.

Vi skal ikke nevne noen av de andre sjømannsforbundene i denne omgang, bare si at i denne saken, som i så mange andre, er vi ikke spesielt imponerte. De vi i stedet skal nevne for godt håndverk, derimot, er rederne. Enten er de genier, eller så har de noe annet som overtaler letturlte politikere. Hva det er overlater vi til hver enkelt å finne ut. Det vi ikke forstår er hvordan det er mulig å tro at det å kaste norske arbeidstakere på land, og erstatte dem med utenlandsk arbeids-

kraft som ikke er bidragsytende til landets økonomi, vil høyne troverdigheten til «norsk» maritim skipsfart på kysten og sokkelen.

At et norsk flagg i hekken skal gi befraktere i inn- og utland større tiltro til norsk maritim næring, nekter vi å tro. Det som gjennom årtider har gitt norsk maritim næring tiltro og et godt rykte internasjonalt, er ikke tøyestykket som henger i ræva sin fortjeneste, men de som hver dag har heist og låret flagget med stolthet. Nå brukes flagget som om det alene skal redde norsk skipsfartsnæring.

Vi har virkelig begynt å lure på om politikerne som står på landets fremste talerstol, taler sant. Hvor mange er det ikke som har stått der og forkynt med tordenrøst at nå må vi stå opp for norske arbeidsplasser, og stoppe sosial dumping? Vel, det er de samme som har utvidet NIS-registerets virkefelt, som sier dette.

Da statsrådene med industriministeren i spissen vedtok å utvide NIS-registeret, kan hun ikke ha forstått hva det innebar, eller så er det andre og unevnelige ting som har foregått. Vi håper på at det er dumskap som ligger bak, i så fall kan vi trøste oss med at de er bare dumme og litt overtroiske, men ikke kriminelle. Tenke seg til å utvide NIS-registerets virkefelt og samtidig beholde norske arbeidsplasser.

Når tid politikerne startet å tro på magi, vet vi ikke, men sunn fornuft har de i alle fall sluttet å tro på. Hvor de har vært på studietur denne gangen er litt vanskelig å si, men et eller annet taler for at det må ha vært sted i voodoo-land, og gratis var det vel sikker ikke heller. Får bare håpet at de ikke fikk med seg hjem en sjømannsdukke og nåler til bruk på de som så mange ganger før har reddet landet.

I mai skal Monica Mæland forklare seg

- om hva hun egentlig mener om arbeidsplasser i den store norske økonomiske sonen vi har til havs.

Monica Mæland sa ikke nei på anmodning fra den tidligere bergensordføreren om utvidelse av NIS-registret. Nå mener Mæland at det må skapes arbeidsplasser i maritim sektor. Vi går i denne forbindelse ut fra at hun snakker om arbeidsplasser for skipsreder Hagen og hans like. Hun mener vel at en arbeidsplass er en arbeidsplass, enten det er til ikke skattepliktige utlendinger eller skattepliktige nordmenn. Rederne vet forskjell, og norske sjøfolk kommer til å bli arbeidsløse, og deres trygd blir ikke betalt av de skattefrie arbeidsplassene.

«På spørsmål fra reder Torstein Hagen selv, tok hun (Trude Drevland) personlig kontakt med næringsminister Monica Mæland. I en mail argumenterer Drevland for at rederiet skal få registrere sine skip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), og dermed kunne ha «Bergen» skrevet bak på skipet». (BT 01.sep. 2015)

<http://miniurl.no/186>

Etter vårt syn, er dette begynnelsen på slutten. Den tidligere bergensordføreren logring for skipsreder Hagen, avslørte både hennes og industriministerens mangel på kunnskap om norsk maritim næring. Bare store flotte cruiseskip hadde Bergen som hjemstedshavn, da var selvsagt Norges lykke gjort og veien ut av en økonomisk krise var et faktum. Hvor kunnskapsløs går det an å bli? Om ikke sykepleieren med ordførerkjede forsto at dette bar galt av sted, burde i det minste juristen i industriministerstolen rådgivere visst bedre.

Nå skal den samme ministeren fortelle alle om hvordan man skaper arbeidsplasser til lands og til vanns. Skal hun bruke samme resept som sist blir det ulønn-

somme arbeidsplasser for staten Norge til havs, og lukrative arbeidsplasser for noen ganske få på land.



Monika Mæland. Foto: regjeringen.no

«Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med at betingelsene etterlevs»

Da NIS registret ble opprettet i 1987, var en av bestemmelsene at det skulle være kaptein, maskinsjef og overstyrer med norsk adresse om bord. I dag vet vi at intensjonen var dårlig, men etterlevelsen var enda verre.

Nå er kravet at det bare skal være kaptein, men nå er bestemmelsen at han/hun må komme fra et EØS land, ikke spesielt fra Norge. En annen viktig klausul var at NIS skip ikke hadde tillatelse til å gå mellom norske havner, nå knappe 30 år senere ser vi at heller ikke dette ble innført for å vare.

Nå er virkeområdet til NIS skip der hvor de selv ønsker. Vi vet nemlig også at dispensasjonene er lette å få. Før NIS området ble utvidet, hadde nemlig mer enn femti prosent av alle registrerte NIS skip dispensasjon fra bestemmelsen om norske toppoffiserer om bord.

I de nye forskriftene er det noen «god dag man økseskaft» bestemmelser, som like gjerne kunne vært sløyfet, eller er dette også noe for galleriet. Se selv.

For skip i kystfart trådte endringene i kraft 1. januar. For offshore-, konstruksjonsskip og utenriksferger vil nye regler komme på plass til våren.

Nærmere bestemt første mars- med andre ord, allerede innført.

Kort oppsummert er endringene slik:

- Lasteskip kan nå frakte last mellom havner på Svalbard og mellom Svalbard og fastlandet.

- Lasteskip der en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann, tillates å føre last mellom norske havner som del av en regulær rute mellom norsk og utenlandsk havn; eller som frakt av petroleum i bulk fra innretning på norsk kontinentalsokkel; eller leilighetsvis i inntil 3 måneder.

Sjøfartsdirektoratet fører kontroll med at betingelsene etterlevs.
(vår understrekning)

- Utvidelse av fartsområdet for spesielle lasteskip: Utover den utvidelse av fartsområde som følger over, tillates lasteskip som er bygget eller utrustet for å transportere spesielle typer last, å føre slik last mellom norske havner, når skipet er på vei til eller fra utenlandsk havn og frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg.

Skipsfører må være norsk statsborger eller statsborger fra land som omfattes av EØS-avtalen.

Det er et vilkår at slik transport fører til en rasjonell utnyttelse av den tonnasje som er tilgjengelig, og ikke medfører uønskede konsekvenser for skip registrert i det ordinære skipsregisteret.

Endringene i fartsområder for NIS-skip er koblet sammen med en styrking av dagens tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk både for skip i NIS og NOR, ved at det etter ulike modeller gis tilskudd av rederiets innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift.

<http://miniurl.no/184>

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

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



Illfoto: Helge Oksnes

Skal sjøfartsdirektøren ha noen mening om hvor mange skip som er i NIS- eller NOR-registret?

Er ikke hans og direktoratets oppgave å sørge for at de skip som er registrert der, opptrer i henhold til lover og regler?

Etter vår mening, er dette nok et eksempel på manglende kompetanse. Hadde han vært ansatt i overensstemmelse med statuttene hadde vi hatt en sjøfartsdirektør som hadde visst hva hans jobb skulle være. Hans oppgave er ikke å løpe rederens ærend. Hans jobb er å påse at skip og mannskap er i henhold til gjeldende lover og regler.

En fornøyd sjøfartsdirektør Olav Akselsen gratulerer Misje rederi med å være det første skipet som går inn i NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister) som følge av de nye endringene i fartsområdebestemmelsene.

- For Norge som flaggstat er dette svært hyggelig og positivt og vi håper samtidig at rederiene blir fornøyd med Sjøfartsdirektoratet, sier Akselsen.

Bimi hadde tidligere flagg fra Bahamas. (Kyst og Fjord 25. 01.2016)

<http://miniurl.no/187>

Slik vi tenker, er det opp til politikerne å utforme sjøfartspolitikken i Norge. Når så ikke skjer, tar Olav Akselsen – tøm-

mermannen med partiboka i orden - opp hansken og utformer politikken etter eget hode. Det kommer klart frem at han ikke tenker på norske arbeidsplasser, selv om han kommer fra «selveste» AP. Tilsynelatende er egen makt og egne ønsker sterkere enn engasjementet for norske arbeidfolk.

Akselsen håper øyensynlig på at rederiene blir fornøyd med det han og direktoratet gjør. Bryr han seg i det hele tatt om hva norske sjøfolk tenker om Arbeiderpartidirektøren i Sjøfartsdirektoratet? Det betviler vi, det er lang vei fra det å føle kollegialitet med arbeidere, når man selv ikke har vært annet enn politiker stort sett hele sitt voksne liv. Man har en tendens til å glemme hvem man startet sitt arbeid for. Det var nemlig de som i dag enten er blitt oppsagt eller står i fare for å bli det. Ikke minst på grunn av at utvidelsen av NIS-registerets virkefelt. For en «vanlig» tømmermann var det selvsagt stort å havne i lokale styre, og senere på «tinget», men det skjer noe med idelogien når man havner sammen med maktfolk som allerede har bestemt hva som er god latin for dem som blir valgt inn i landets høyest politiske organ.

At han ble sjøfartsdirektør, var vel bare noe man kunne vente, selv uten de nødvendige kvalifikasjonene på plass. Akselsen har vært medlem i AP siden han var 17 år gammel. Da han så etter

mange år ble lei av politikken, blir han tildelt sjefsjobben i et direktorat han ikke har en eneste kvalifikasjon for å inneha. Hadde han ikke hatt den bakgrunnen han har, og på vanlig måte søkt på jobben, hadde de ansvarlige i ansettelsesutvalget flirt. Det beklagelige er bare at han hadde partiboken i orden, og de rødgrønne satt med makten.

Historien har vist at Olav Akselsen bare er en av mange som har blitt belønnet med en høy stilling, for at ingenting skal skje. Når han nå finner det viktigere med mange skip i NIS-registret, bemannet med billige utlendinger, som ikke engang betaler en krone i skatt til Norge, viser dette bare at han gjør det de som sitter enda høyere oppe i systemet har gitt beskjed om. Hvem dette er, er vel ikke så vanskelig å gjette.

Det er selvsagt de som tjener seg enda rikere på å ansette underbetalte sjøfolk, samtidig må det være hans eget parti som utnevnte han til direktør i august 2008 til jobben i direktoratet, samt organisasjoner som ikke har mot nok til å motsi systemet.

FFFS mener derimot at vi må fjerne utvidelsen av NIS-området virkefelt, og innføre proteksjonisme på kysten og sokkelen, så får det heller være med mange båter i et register som bare tjener noen ganske få og som ikke bidrar med noe til landet som helhet.

Myndighetene tar ikke varselsignalene på alvor

Hvorfor vil norske myndigheter ikke lære av sine kolleger i andre land for å beskytte norske næringsinteresser til sjøs? Tror de at om de bare overser problemene nasjonen står overfor, så vil de forsvinne av seg selv?

Problemet som norske myndigheter står overfor, kan løses ved å innføre proteksjonisme til sjøs. Proteksjonisme er innført av de fleste nasjoner, unntaket er England og Norge. Skal Norge ta vare på sine egne sjøfolk, må vi innse at medisinen er den samme som de store og små maritime landene bruker, vi må på lik linje med dem innføre proteksjonisme for våre sjøfolk.

<http://miniurl.no/18f>

Fakta: Når en ny Petrobras-kontrakt lyses ut, vinner det brasilianske far-

*tøyet kontrakten uansett om det finnes et lignende, utenlandsflagget fartøy, tilgjengelig.**

Dersom norske myndigheter bruker samme medisin som Brasil, er vi sikre på at vi kan redde stumpene av den norsk maritime kunnskap og -næring. Om rederne har det minste snev av moral, samtidig som politikerne innser at de ikke vet hva det hele dreier seg om, bør de nå innse at dette har gått altfor langt. Det er takket være dem at norske sjøfolk er kommet i den fortvilte situasjonen de nå er havnet.

Fakta: Hvert år må skipene som er på kontrakt undergå en såkalt resertifiseringsprosess. Det er Petrobras sitt ansvar å gjennomføre dette, men fartøyet må tas ut av arbeid mens prosessen pågår.*

Når norske rederier har fått en kontrakt med Petrobras, er det ikke dermed sagt at de får stå kontraktstiden ut. Når de utenlandske skipene må på tvunget verkstedsopphold en gang i året, er det

ikke sikkert at de har kontrakten med Petrobras, når de er ferdig på verksted. Da kan det godt være at et brasiliansk fartøy har overtatt.

Fakta: På dette tidspunktet kan også tilgjengelig brasiliansk tonnasje blokkere det utenlandske fartøyet, og overta kontrakten. I en slik situasjon vil fartøyet bli stående uten kontrakt, og med veldig liten mulighet for å få den tilbake.*

Vi vil også påstå at de «ansvarlige» politikerne på Stortinget ikke har mot nok til å gjøre det som skal til for å stoppe utflaggingen av norske arbeidsplasser. Hadde vi snakket om noen få landbaserte arbeidsplasser, hadde det blitt stor ståhei, men nå gjelder det «bare» noen tusen sjøfolk. Da gjør det liksom ingen ting, og når sjøfolkenes egne tillitsvalgt går stille i dørene, da tenker de vel; «hva er da FFFS skriker for»? FFFS tar sjøfolk på alvor og tar opp sakene for dem. Derfor stiller vi også opp, når urett begås.

*Se fakta på: <http://miniurl.no/185>



HAVILA JUPITER

Illfoto: Bjarte Erstad



Viking Star. Foto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Av skade blir man klok osv...

Beklageligvis for skipsreder Hagen er ikke Trude Drevland ordfører i Bergen lenger. Nå får han ikke døpe sitt andre cruise skip på en norsk merkedag. Dessverre er skaden allerede gjort.

Sammen med tidligere ordfører Trude Drevland, og andre inkompetente makt-personer, har han fått i stand avviklingen av norsk skipsfartspolitik. Skipsfarten langs norskekysten er endret, men vi kan «glede» oss over Trudeflagget/Nisflagget og en norsk hjemmehavn i hekken på flere og flere skip - men uten nordmenn om bord. Hvem er det egentlig som har tenkt ut norsk skipsfartspolitik? Det kan umulig være ansvarlige politikere, for

slik skipsfartspolitikken i Norge framstår nå, så ser det ut for og bare være skipsrederne som har fått viljen sin.

Ansvarlige fagforbund og reflekterende politikere har i alle fall vært totalt fraværende i utformingen av den praksisen som nå er innført. Dette er for så vidt ikke noe nytt, dette har skjedd gang på gang i sjøfartspolitikken, når rederne har ønsket noe, tar det ikke lange tiden før de får ønskene oppfylt.

De begynte med rasjonaliseringen til sjøs sent 50- og begynnelsen av 60-tallet, noe de fleste sjøfolk ikke så som noen trussel, vi hadde flere skip enn det nordmann selv var i stand til å bemanne. Rederne og staten Norge gjorde avtaler med andre lands regjeringer for å skaffe den nødvendige arbeidsstokken til sjøs. De

så seg rundt og fant ut at diktaturstaten Spania måtte være en god samarbeidspartner.

Avtaler ble skrevet og mannskapene kom i hopetall. Det var dyktige og arbeidssomme mennesker som ble hyret på samme vilkår som oss andre, bortsett fra en liten ting; man ønsket dem ikke som medlemmer i det norske trykkesystemet. Derfor går det i dag tusenvis av spanske pensjonister uten noen som helst støtte fra det landet de var med på å gjøre til en finansiell verdenssuksess.

Spania ble et demokrati etter Francos død, og rettigheter ble innført, dette ville selvfølgelig ikke «rettsstaten» Norge ha noe av, de ville ikke stå ansvarlige for at spanske sjøfolk skulle få en verdig alderdom. Så når rederne begynte å mønstre

sjøfolk fra Sørøst Asia, ble det færre og færre spanjoler som fikk jobb på norske skip. Det rederne nå fikk problemer med var norske sjømannsforbund, men det skulle vise seg å være en enkel oppgave å løse. Det var penger som skulle til. Organisasjonene kjempet mot dette utover størstedelen av 70-tallet. Rederne på sin side, fortsatte å mønstre spesielt mange filippinere, men som sagt førte dette til mye uro. For å ordne opp i rotet tilbød rederne, noe enkelt sagt, organisasjonene penger for å gå med på en avtale. Når forbundene hadde forhandlet seg frem til en økonomisk pakke de kunne akseptere, gikk de med på opplegget med utenlandske sjøfolk. De var sikret kontingent og mye mer, dette ble lukrativt.

Glemt var troskapen til de som opprinnelig startet forbundene, nemlig den norske sjømann og kvinne. Under har vi lagt med den opprinnelige avtalen, den har vi gode grunner til og tro har blitt reforhandlet mange ganger siden den ble inngått. Første juli 1987 ble NIS-registret åpnet, og da var alle formaliteter på plass.

<http://miniurl.no/183>

MANILA- AVTALEN

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

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

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

- Tariffavtalen for Norsk Sjømannsforbund og ITF ble en lukrativ butikk med

nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk Sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.

- Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene og hyrekontoret, ble den økonomiske hverdagen en annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norsk skip gjennom kontoret: Hyrene filippinerne på denne måten fikk, utgjorde nemlig bare rundt halvparten av normal norsk hyre, og lå også langt under de offisielle ITF hyrene i Manila. (Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)

FFFS har blitt beskyldt, fra NSF-folk på våre Facebook sider, for at vi bare snakker om «yesterdays news». Dette er vi sterkt uenige i; det vi her gjør er å trekke de historiske linjene frem til det som skjedde første januar i år, og så videre til første mars. Da ble NIS-områ-

dets virkefelt utvidet, med god hjelp av NSOF. Hvor mye nærmere vår samtid forlanger NSF's mann at vi skal være? 17. mai i fjor fikk skipsreder Hagen lov av Bergen bystyre å få døpe sitt cruise-skip Viking Star i indre havn i Bergen. Byens ordfører var løperjente for rederen til industriministeren, som ønsket utvidet seilingsområde for skip i NIS-registret. Den samme jobben hadde NSOF's formann Hans Sande overfor Sjøfartsdirektoratets direktør Olav Akselsen.

«Budbringer er direktøren for Norges sjøoffisersforbund, Hans Sande.- Den samme Sande sitter også i det offentlige oppnevnte Fartsområdeutvalget, som snart skal få en sentral rolle i spillet om «Viking Star». (BT. 05.des. 2015) <http://miniurl.no/182>



DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

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

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

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

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as

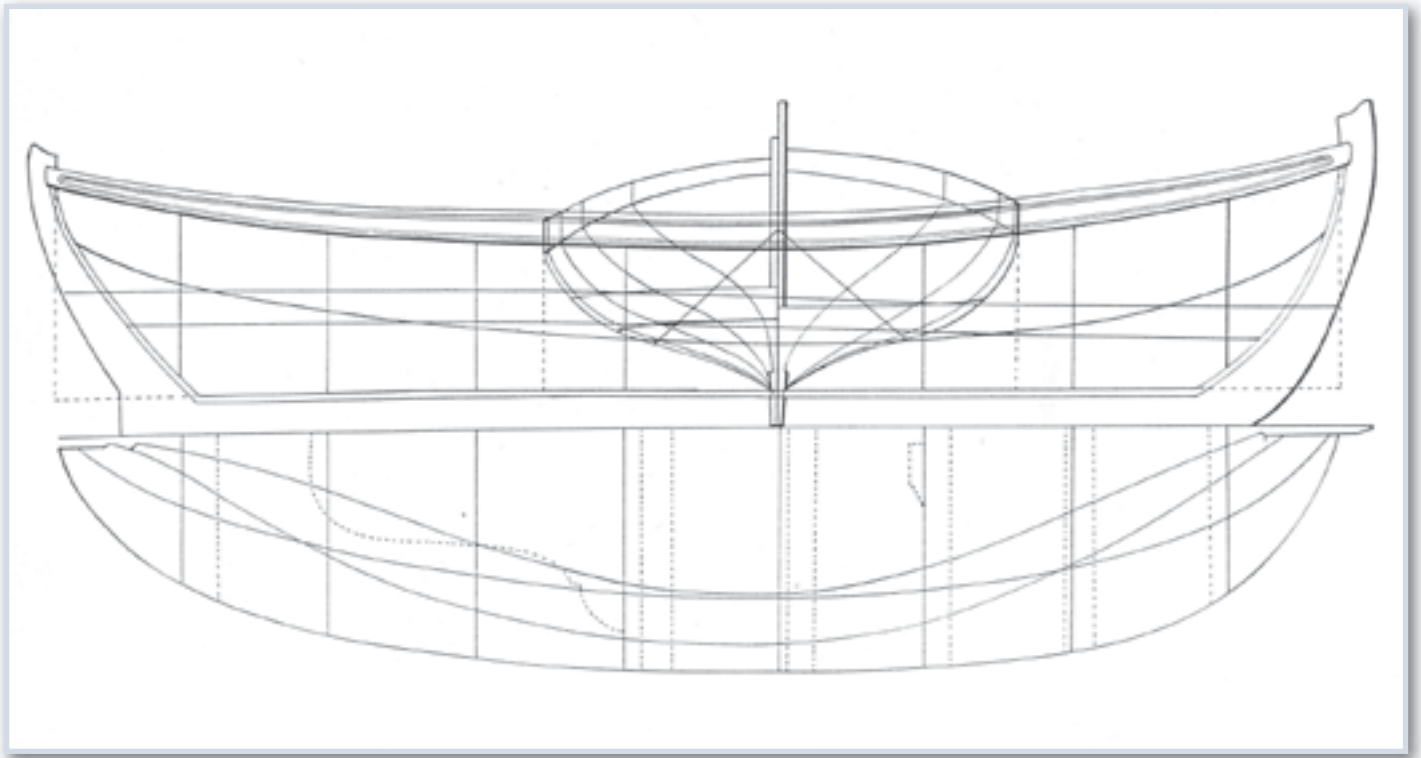
Norske loser og losbåter i eldre tid

Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum



Maleri av Lauritz Haaland, Bergens Sjøfartsmuseum

I en artikkel i Dråpen nr. 3/2015 så vi tilbake på de norske losene fra middelalder til 1800-tallet. Vi så hvordan losvesenet utviklet seg fra å bestå av tilfeldige, lokalkjente menn og kvinner, til et losvesen som ble organisert i 1721, med utdannede loser i ulike losoldermannskap kysten rundt. Vi så også på losingen i de mest aktive årene for norsk seilskipsfart, fra 1850 – til 1914, da forsikringsnekt bidro til at norsk seilskipsfart avtok kraftig. Konkurranselosingen, som medførte at den først ankomne losen fikk oppdraget, varte frem til 1899. Losene kunne i godt vær ro eller seile ut til fartøyene, fendre losbåten, legge inntil og klatre opp lederen. I dårligere vær måtte en vente på en tauende fra det los søkende skipet, binde denne rundt livet, vente på de rette forholdene, og så gå på sjøen for å bli dratt om bord i skuta.



Denne tegningen, utført av Henrik Chapman i «Architectura Navalis Mercatoria» i 1768 viser en typisk åpen østnorsk båt, relativt smal i vannlinjen, men med stor størrelse bredde og kraftige dimensjoner. Skisse: Tor Hemma, Bergens Sjøfartsmuseum

I denne artikkelen skal vi se nærmere på losenes viktigste redskap for å komme ut til de los søkende fartøyene, nemlig losbåtene. Fra de eldste tider vet vi at norske losere, i likhet med andre sjøfarende, var avhengig av å benytte de båtene de hadde, og som ellers ble brukt til fiske eller transport. Lettrodde og lett seilte båter var ønskelig.

Vi har lite kunnskap om utviklingen av de lokale og regionale småbåtene i Norge. Fra slutten av vikingtiden, rundt 1050 frem til 1700-tallet har vi få mindre fartøyer bevart. Vi vet imidlertid at det i denne perioden ble utviklet klare forskjeller på østnorske båter på den ene siden, og vest- og nordnorske på den andre siden. Båtene østafjells ble brede, og bygget av mange smale, men solide bordganger.

De seilte godt, men var mindre gode ro-båter. Båtene vest og nordpå, som gjerne ble bygget av forholdsvis få, brede og lette bordganger, var forholdsvis smale. Sammen med den lave vekten fikk de gode ro egenskaper, men var ikke like sjødyktige seilbåter.

Vi har få tegninger av eldre norske småbåter. I 1765 utga imidlertid den svenske skipskonstuktøren Henrik Chapman sitt bokverk, under navnet «Architectura Navalis Mercatoria» eller handelsskipenes arkitektur på norsk. Her finner vi den eldste tegningen av en norsk småbåt. Chapman kalte den «norsk Julle» Den er en typisk østnorsk spissbåt.

Den første som prøvde å innføre sikrere losbåter i Norge, var Peder Norden Sølling. Han innførte en engelsk dekket båt, og på grunnlag av denne fikk han bygget det han kalte en «Dæks Lots Kutter» i år 1800. Den hadde kraftige former med stor oppdrift, var dekket, hadde sikret innvendig ballast, gaffelrigg, kokeovn og varmeovn, og ble laget i størrelser på 30 – 35 fot. Alt i alt var dette en klar forbedring.

Den høye prisen gjorde imidlertid at Søllings båter fikk liten utbredelse.

Losene som deltok i konkurranselosingen, var avhengig av å komme først ut. I stille vær ville en god robåt, slik som de vest- og nordnorske båtene, være

best, mens en østnorsk båt ville være en sikker vinner i sterk vind. Da mange losere også var fiskere, var de avhengige av sin ene båt ved losingen. En mann står frem som brobygger mellom de to norske båttradisjonene. Hardingen Gjert Gundersen oppholdt seg flere år i Søgne, øst for Mandal, hvor han lærte bygging av typiske østnorske båter. Da han i 1830 slo seg ned på Lista, forsøkte han å kombinere de beste egenskapene fra båtene i Hardanger og Mandal.

Resultatet ble kjent som Listerbåten. Det var en forholdsvis bred båt med tydelig spring i skroget, åpen, men med skvettbord innenfor ripbordet for å holde sjøene ute.

Listerbåtene ble mislikt av en del nordnorske fiskere, fordi ripbord og skvettbord hindret ballasten i å rulle ut når båten veltet, i motsetning til Nordlandsbåtene, som kunne virke som livflåte når de lå opp-ned! Likevel ble de tatt i bruk av mange losere og fiskere. Da båtene ble ansett som allsidige, begynte mange å kopiere dem, og båttypen ble videreutviklet til Listerskøyter, med økt størrelse

og dekk. Disse ble anerkjente fiskebåter. En annen regional båt som ble valgt av mange losere og fiskere, var Hvalerbåten. Den hadde en lengre forhistorie enn Listerbåten. Den hadde mange likheter med «Norsk Julie» som vi så tidligere. Hvalerbåtene hadde relativt lite dypgående, var forholdsvis smale i vannlinjen, men hadde skrått fribord og en forholdsvis kort kjøl. Dette ga dem stor reservestabilitet og gjorde dem raske i vendinger. Ofte var de bygget av eikehud på furuspant, og båttypen fikk dekk fra rundt 1830. Det var likevel primitive fartøyer.

De hadde ofte master uten vant, og på grunn av det lave fribordet var det liten plass på benker under dekk. Koking ble utført på et metalltrau oppå ballasten, mens røyken måtte finne veien ut selv.

De gode kvalitetene var at de kunne seile høyt i vinden, tålte godt sjø og var raske ved stagvendinger. På grunn av det grunne skroget hadde de begrensinger i større bølger. Hvalerbåtene må ha vært forholdsvis raske seilere. De vant nemlig kappeseilaser i noen landsregattaer, slik som i Landsregattaen i Stavanger i 1868. Selv om mange kritiserte dem, var de sannsynligvis noen av de mest sjødyktige småfartøyene i sin samtid.

Den etter hvert kjente skipskonstruktøren Colin Archer valgte nettopp Hvalerskøyten til sitt prosjekt med å lage sikrere rednings- og losbåter. De første av Archers losbåter var lett forbedrede Hvalerskøyter. Imidlertid innførte han snart kravellhud, hvor skutesiden var glatt, kraftige spant, og utstrakt bruk av tre nagler.

Den siste detaljen lånte han fra skipsbyggingen. Så økte han dypgående, og innførte utvendig fast boltet ballast, og innførte gaffelriggen. Således kan vi si at Colin Archer hadde reformert losbåtene. Erfaringene benyttet han også som redningsskøytekonstruktør, fra 1893.

Resultatet var at han hadde utviklet los- og redningsbåter som sannsynligvis ikke ble overgått i sjødyktighet og ytelse før motoren og videreutviklingen av losbåtene skjedde på 1930-tallet.



Hvalerskøyte sett ovenfra. Alle skjøt er ført akter til styrebrønnen, slik at skøyta kunne håndteres av losgutten alene.

Listerbåt. Denne båttypen var på mange måter et kompromiss mellom øst- og vestnorske båter. Blant særtrekkene var et tydelig spring, stor dybde og bredde, samt skvettbord på ribbordet. Båten har spririgg med fokk og klyver, samt toppseil. Den er her rigget med garnrull for fiske. Samtidig modell i Norges Fiskerimuseum, foto Magnus Vabø.



Dekket Hvalerskøyte. Skroget har stor bredde, er avrundet og har sterkt skrånende fribord. Relativt kort kjøl gjorde dem raske i vendinger. Stevnen har også en særegen fasong.





Illfoto: Helge Oksnes

Bli sjøfolk utsatt for et statlig ran?

Vi får den ene henvedelsen etter den andre med spørsmål om det kan være riktig at sjøfolk som blir uføretrygdet skal bli fratatt sin, i mange tilfeller, surt oppsparte pensjon.

Gjennom minimum 360 måneder, har sjøfolk seilt i storm og stille, for å opp tjene sin pensjon, sin garanti for økonomisk sikkerhet i alderdommen. Hver eneste måned har de pliktskyldigst betalt inn det, til enhver tid gjeldende beløp, for å sikre seg pensjon når han/hun går av med pensjon.

Utvalget foreslår å videreføre ordningen med at hvis en sjømann mister sin helseattest for å seile og ender med uførepensjon så kan staten bare konfiskere vår innbetalte pensjonspremie for et helt yrkesliv til sjøs.

Alle som arbeider på sjø og land blir trukket skatt/folketrygdavgift over skatte-

seddelen på sin arbeidsinntekt. Sjømannen, sykesøsteren, rørleggeren, stortingspolitikeren og Baksaas fra Telenor har alle gjennom trekk av dette opparbeidet seg rett til UFØREPENSJON.

Jeg har jo blitt trukket i premie til sjømannspensjon fra 1971 ved siden av skatt/folketrygdavgift. Jeg har da altså i hele mitt yrkesliv fått en ekstraskatt uten rettigheter hvis jeg skulle bli ufør. Argumentet at en kan ikke motta mer enn 1 statspensjon i dette tilfellet må etter min fattige forstand være et lovbrudd.

Jeg har skattet/trygdet i ca. 44 år og ved siden av har jeg da blitt trukket separat premie til sjømannspensjon. (Tidens krav 11. november 2015)

<http://miniurl.no/181>

Her er en mail vi mottok, med det samme innholdet om urettferdighet fra PTS.

Årsaken til at jeg nå stopper kontingenten, er at jeg er blitt uføretrygdet. Har

gått på arbeidsavklaringspenger i tre år. Ser meg nødt til spare der jeg kan. Det er en stor urett at uføre ikke har krav på sjømannspensjon, mens folk som har helsen i behold får både sjømannspensjon og folketrygd samtidig, som de har lønnsinntekt, må en som mister helseattesten og blir uføretrygdet klare seg med 2/3 av en tidligere moderat hyre. Dette er noe som fffs burde ta tak i. Dette gjelder visst bare sjømannspensjon. Har du en privat pensjonsforsikring som arbeidstaker på land, får du den utbetalt selv om en mottar uføretrygd. Dette har vært tatt opp i Stortinget for en tid siden, men et lite flertall stemte mot forslaget om at uføre skulle få sin rettmessige pensjon.

Det er kanskje mulig FFFS å arbeide for å få tatt dette opp på ny i vår nasjonalforsamling. FFFS er den eneste seriøse fagforening for sjøfolk, slik jeg ser det.

Vil bare takke for alt dere har maktet i den tiden FFFS har eksistert. Vil ønske dere lykke til videre!

Mvh. Helsemessig uheldig sjømann.

Litt mimring fra svunne tider



AV PENSJONERT KAPTEIN KURT FROSTAD

I FART PÅ USSR

På flere av mine tankbåter gikk turene ofte til Svartehavet. Der lastet vi i USSR havner for Asia. Det å komme til det «kommunistparadiset» var ikke alltid noe hyggelig. Vi var jo alle spioner mente de. Bevæpnede vakter ved gangvei, -ved enden av baug og akter trosser, de skulle holde oss unna land. Det var ikke så mange som ønsket å gå i land men de som gjorde det gikk for å kjøpe Vodka og kanskje noen til på klubben. Det var lite luksus å se, -skittent og fælt.

Vi hadde også turer opp til Sakhalin nord om Japan. Der lå vi til ankers langt til havs med væpnede vakter om bord på lekterne. Mannskapet på lekterne var

slike som ble deportert fra Estland under krigen og de hadde ingen respekt for russerne. Estlenderne hadde hele familien med om bord på lekteren, jeg husker en gutt som nesten ble adoptert av oss norske.

I Japan hadde vi handlet inn store mengder mat til disse, og her var ikke barna glemte. Vi fikk tillatelse av vaktene til å overføre gaven fra oss, som vi måtte lære ned til de på lekteren. Ved et tilfelle ramlet ett par epler ut av kurven og ned på dekket. En av vaktene som alltid hadde påmontert bajonetten på geværet kom for å fjerne frukten. Han spidde frukten med bajonetten og var på vei til å få det over bord da skipperen på lekteren

tok affære. Han gikk mot soldaten, tok tak i geværet og fikk berget eplet. Hva han sa på russisk tror jeg ikke står i noen ordbøker, men etter soldatens reaksjon var de skremmende og på sin plass der og da. Vi ble gode venner med familien som mot sin vilje ble sendt til den Sibirske siden av verden. Vi fikk senere høre at det ikke ble noen reaksjoner mot familien etter hendelsen.

Vi må heller aldri glemme at disse menneskene var fratatt alt av verdier, hjem og bosted. Det eneste de hadde igjen var livet og håpet om at det en dag skulle bli forandringer. Det siste kan man vel nå si er blitt realitet, men så alt for seint for disse kjekke lyshårede på lekteren.

ARBEIDSOPPGAVER

Da man var underordnet på dekk var det mange jobber som en syntes mye om, mens andre arbeidsoppgaver var noe man kunne vært foruten. Av de jobbene jeg likte best var maling på skrog og master hvor en til tider følte seg som en fugl. Høyt til værs i mastetoppen, hengende i en spinkel båtsmannstol. Det var frihet! På norske skip var som regel master og bommer malt i gult.

Det var ingen regel men med overbygget i hvitt og dekket i grønt eller brunrødt passet den gule friske fargen godt inn i helheten. Fra mastetoppene gikk det steg ned til dekk for å støtte opp masten når den ble utsatt for kraftpåvirkning utenfra. Ved for eksempel lasting/lossing og vibrasjoner fra eget skip. Disse stagenes ble "griset inn" med talg innblandet med hvit maling, det ble kalt for lappsalve.

Det var en jobb jeg elsket. Underlig er det at 50 år senere så liker jeg ikke høyder i det hele tatt. Jeg husker 1970 tallet da jeg var i New York og besøkte tvillingtårnene (som nå er borte), da likte jeg ikke å se ned fra de øverste etasjene. Hvilke arbeider jeg ikke likte i min ungdom, det var de arbeidene som man måtte gjøre i bunntankene på tørrlastbåtene. Trange hull som man ålet seg igjennom. Husker at jeg ble urolig og var redd for at det ikke var nok luft. Det var ikke den gang så vanlig at man kontrollerte oksygen tettheten i en ballasttank. Jeg så for meg at "manlokke" kunne bli lagt på mens en var der nede og tanken fylt med vann. Da hadde det lite å si at en kunne svømme.

På en av de små bulkbåtene jeg seilte med ble det funnet en død afrikaner i en bunn ballasttank ved ankomst verksted da tankene ble åpnet. Denne personen antas å ha vært en mannsperson som hadde lurt seg ned i tanken i en av havnene i Afrika. Når tanklokket ble lagt på ble mannen der nede og ble ikke funnet for mange måneder senere. En tragisk hendelse og en kan bare forestille seg det helvete personen gikk igjennom da tanken ble fylt med vann. Tragisk!

Etter som man steg i gradene ble det mer og mer tankinspeksjoner men nå var det som regel i tilknytning til verkstedsopphold og ved nybygginger. Båtene var større, tankene var større og det meste gikk helt greit, ganske enkelt.

ENDELIG MATROS

Det å få tilbud om å bli matros føltes som en stor ære, - tenk at det var noen som var kommet fram til at Frostad kunne være brukbar til den jobben. Jeg var nettopp fylt 19 år og jeg følte jeg hadde stor mangel av kunnskaper. Det, at jeg var dårlig til å spleise fryktet jeg mest, men det viste seg at det var de som var meget flinke ombord, og da har man jo mulighetene til å lære. Lærevillig var jeg. Hyren som matros var kr.835, pr.måned. Tanktillegget kom i tillegg dersom det var en tankbåt og det var jo M/T Vespasian.

KOKKENE I FOKUS

M/T Vespasian var en turbinbåt, og en av de raskeste tankerne på den tiden. 16 knop var økonomifarten, mens toppfarten var hemmelig. Vi "gutter" tippet at med 2 kjeler i bruk og de største oljebrennerne på plass så kunne hun fort komme opp i over 20 knop. På de lange turene fra Svartehavet til Japan var det vanlig å gå inn til Djibouti for å bunkre. Det ble noen timers opphold, og mange av guttene hadde det travelt med å komme seg i land.

Det er underlig hvor smilende en sur matros kan bli etter en kort landlov i Somalia. Dette var i tiden før det kom sjørøvere til området. Husker at på en av båtene jeg seilte så ble kokken bortført av flere sorte "damer". De syntes han var en skikkelig flott lyshåret type, og de ville tydelig ha han i sin varetekt som maskot og kanskje noe mer. Reklamens makt var tydelig stor også i Somalia! Etter mye kjøpslåing ble han utlevert i

bytte med et beløp ukurant valuta,- russiske rubler. Denne kokken var en dyktig kokk som vi ikke ville være foruten. Han takket oss med ekstra god mat de nærmeste dagene.

At kokker ikke alltid var like dyktig ved grytene er ikke til å gjemme under en stol. Hørte om en kokk som det gikk dårlig med. Kjøttkakene var seige som tyggegummi og brødene uspiselige. Kotelettene var så harde og svartsteikte at de fleste av oss måtte melde pass.

I en havn i Italia ble en annen kokk tatt med på en fest som utviklet seg for han som en skikkelig "bløyte". Da han sovnet ble han transportert ut i en taxi og turen gikk til jernbanestasjonen. Der ble det kjøpt billett til Oslo. Han ble geleidet halvsovende inn i en kupé og satt godt til rette. Borte var hjelperne og toget satte seg i bevegelse. Fornøyd returnerte gutta om bord igjen til en båt uten 1.kokk. På morgenen fant ingen 1.kokken og 2.kokken fikk beskjed om å ta seg av kokkingen. "Gutta" feiret triumfen, - så på klokken og beregnet at nå, -nå er kokken kommet så langt av gårde at retur ikke ville være mulig. Han var jo blakk! Festen stoppet brått da det fra gangway`en hørtens lystig sang. Kokken sto der og smilte fra øre til øre, - så utbrøt han: Det var litt av en fest, og tro meg, jeg rotet meg på et lokaltog og der har jeg sovnet i hele natt. Konduktøren hadde forklart at de ikke ville vekke meg da jeg sov så godt. Jeg fikk 12 rundturer med lokaltog. Det syntes de var nok og så kastet de meg av!

Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



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



Adresse:
Che Motveitens g. 2A, 5013 Bergen
Tlf: (47) 55 21 54 00
Fax: (47) 55 21 54 25

Postadresse:
Postboks 1124 Sentrum
5808 Bergen
E-post: berges@eurojuris.no

Adv. Arne Tjelle
Tlf: (47) 56 30 74 74
Fak: (47) 56 30 95 18

Adv. Arne Terje Sævi
Sævi
Tlf: (47) 56 21 20 90

MALING PÅ SKUTESIDEN

Mye av arbeidet på tankbåtene, da man lå i havn var maling av skutesiden. Det var svært viktig at det ikke var rust og rustvannstriper å se. Båtene var mindre enn de kjempestore supertankerne man ser i dag. Fra malerstillingene som besto av en trekonstruksjon og tauverk nådde vi de fleste steder på skutesiden, og på hekken og baugen. Den første tiden man skulle ned på stillingen, var man ikke høy i hatten. Det dirret litt i leggmuskulaturen og man prøvde å unngå å se ned. Etter en stund gikk man opp og ned som en apekatt og det ble moro. På baugen måtte man streve stillingen inn til skips-siden og det var en utfordring som ikke alle taklet så godt. I sjøen under stillingene kunne det befinne seg skumle menneske etende hai. De spiste nok annet også, ellers tror jeg det hadde blitt lite mat til haiene. Jeg var en av flere som under slike forhold valgte sikkerhetsline. I min tid som ung båtsmann prøvde jeg meg på en spøk på andres bekostning. Vi hadde fått om bord en unggutt som

selvsagt trodde på alt det båtsmannen sa. Den dagen som spøken ble utklekt var det store fine dønninger, som lagde litt lett sprut over bakken. Jeg sa til han at nå skulle vi ha malt litt på det stygge rustne ankeret. Han så på meg med blide øyner mens han svarte: "Ja, Ja, - da får me vel ta på regntøy, og så fer du båsen klyve ned på ankeret". Jeg tror det var siste gangen jeg prøvde meg på slikt juks. Husker også at ved ankomst havn kom samme dekksgutten bort til meg og sa: Båsen, - jeg er klar til å male ankeret, - skal du være med? Husker også en gang i en havn i Japan. Det hadde vært det vi kan kalle et skikkelig sjøslag kvelden før. Flere av guttene var det man kan kalle for "fyllesyk". Noen likte å reparere, men hvordan skulle man kunne gjøre om man ble forvist ned på en malerstilling? Løsningene kunne være flere, men jeg husker en gang jeg så jeg ned over rekken, - så to matroser på en stilling og begge malte med kost, - ikke rulle som var vanlig.

De dyppet malerkostene i den ene "malingspøsen". Hva med den andre malingsbøtta? Jo nede i bunnen, hvilende på toppen av stivnet maling sto en firkantet flaske med Torys Whisky. Godt å ha "en liten" for hånden om en skulle bli kvalm. Enklere og hurtigere gikk malingen dersom det fantes arbeidsbåt om bord eller maler flåte, som vi kalte "LØRJE". Da kunne man stå på disse hjelpemidlene og med langskrift nå langt opp på skutesiden. Var man på Lørja og holdt på med maling på hekken var man som regel ute av syne for båsen og da kunne man slappe av, kanskje også sove litt. Man måtte jo være uthvilt til kvelden for da skulle man på land igjen.

STORE MULIGHETER

Hva var det som fikk oss unge sjøgutter til å fortsette sjølivet etter at den største nysgjerrigheten hadde lagt seg? Mange vil nok nevne friheten, stillheten og mulighetene. Det er klart at det fantes store muligheter om man ville ta skoler og utdanning. Mange av oss unggutter



TUG FRIER

Illfoto: Kystverket

drømte om å få føre vårt eget skip, mens andre var teknisk interesserte, og ville gå gradene til maskinsjef.

De maritime skolene var på 50-60 tallet fylt opp med gutter, som så mulighetene til sjøs. Skulle man gå dekkveien slik som jeg, ja da var det 2.klasse styrmannsskole som sto på programmet. Den gang var det styrmannsskoler på nesten hvert nes fra Tromsø i nord og helt ned til Fredrikstad - Sarpsborg.

Det å komme godt i gang på skolen var svært viktig, men man ble opplyst om at "før jul vil dere ikke forstå så mye ,men det kommer til å lysne etter nyttår". Det utsagnet var ganske riktig, men da var det flere som allerede hadde sluttet, og gikk opp. De mange som ble igjen fikk den beste lærdom i de maritime fagene og kunne etter avlagt bestått eksamen reise ut som 2.styrmenn.

Jeg var mest interessert i tørrlastskip og var mer enn heldig da jeg ble tilbudt 2.styrmanns-stillingen på en flott bulkbåt som gikk i fart med trelast og bulkprodukter. Da jeg var en ung mann på 25 år, og med lang underordnet fartstid ble jeg godt mottatt om bord. Båten var et glansbilde på havet med et mannskap av beste merke. Husker fotballkampene som skipslaget hadde mange av. Det ble som regel gevinst mot andre norske skipslag, mens det ble dundrende tap mot et Syd Afrikansk marinelag.

Jeg følte meg på rett plass da jeg tok på meg den vanskelige keeperjobben. At det var min store dyktighet mellom stengene som gav meg tilnavnet "Black Panther" tror jeg ikke. Tror heller det var den sorte bekleddingen som gav meg tilnavnet. Under skolegangen i Tromsø spilte jeg på det maritime laget som keeper. Husker en kamp hvor det var sølepytter over hele banen og utespillerne var ganske våte i skoene. Ved et angrep fra maskinistene måtte jeg gripe inn. Maskinisten skjøt så søla skvatt, og jeg måtte lukke øynene når jeg kastet med etter ballen. Jeg kjente jeg hadde fast fisk men hva var det? Jo, det var skoen til maskinisten. At ballen ikke gikk i mål var ikke på grunn av min dyktighet, men på grunn av sølepytten. Der lå ballen og

duppet i regnværet. For å avslutte historien må nevnes at vi vant kampen.

MØTTE DØDEN I HAVET

Forskjellige religioner laget svært få problemer om bord i skipene, men de fantes. Jeg husker på en båt jeg seilte som båtsmann. Der hadde vi en lettmatros fra Libanon, han var muslim. Det var en grei arbeidskar. Han var stille og rolig og holdt seg mye for seg selv. En morgen jeg var oppe på broen for å få utpekt dagens gjøremål kom jungmannen, som hadde med purringen å gjøre, og fortalte at det var ingen som svarte da han banket på døren til lettmatrosen. Overstyrmannen skaffet meg hovednøkkel slik at jeg skulle kunne låse meg inn på lugaren. Da jeg åpnet døren så jeg at lugaren var tom og lysventilen (koøyet) var åpen. På bordet så vi et hvitt pulver strødd utover. Hva dette var, kunne vi ikke finne ut av, det ble tatt prøver for undersøkelse. På bordet lå det også bilder av den forsvunne hvor ansiktene var brent bort med en sigarett. Det ble slått full alarm og skipet ble snudd for å søke etter personen. Alle posisjoner ombord ble bemannet og det ble speidet ut over et noe småbølget hav. Vi gikk flere timer i søk før vi ga alt opp og fortsatte på opprinnelig kurs.

Det var en trykket stemning om bord og alle lurte på hva grunnen var til at han krøp ut lysventilen og ut til en sikker død. Noen mente at grunnen kunne være at en av spanjolene om bord hadde ertet han med at han hadde fått svinekjøtt i lapskaus. Om dette var grunnen får vi aldri vite. Personlig tror jeg han hadde problemer med familien, eller for oss et ukjent forhold til narkotika. Tragisk var det uansett!

Husker også at vi stadig hadde stopp på grunn av maskineriet og like etter søket ble det stopp. Da vi var i haifarvann ble den spesialtilpassa kjøttkroken kastet over bord med en kjøttbit på som agn. I tillegg ble det tømt blodvann ut over sjøen for å lokke hai. Haien kom og det ble en stor fin fangst, snøhvit under buken. Da den var landet på dekk ble den fort avlivet med kokkens største kjøttkniv. Husker det groteske da en av spanjolene kuttet opp buken mens han ropte "Me

look for Libanon". Dette syntes jeg lite om. Tydelig at religionsmotsetningene allerede den gang var tilstede. Det var ingen av oss nordmenn som syntes om uttalelsen og spanjolen ble bedt om å holde kjeft. Han tok ordene til seg, og forlot poopen.

Muslimere var ikke noe ukjent for oss sjøfolk. De fleste av oss var innom havner i Araberverden både for å laste olje eller levere andre trengende varer til folk som hadde penger nok å betale med. For å komme ned til Persiske Gulf måtte man innom Port Said og der kunne man oppleve så mangt. At homofili var ulovlig i Saudi Arabia merket man fort når man kom i land i Jeddah. Ingen antastet oss unge lyshårede sjøgutter, og det var heller ingen fare for å bli robbet eller frastjålet verdier.

Straffene i Saudi var så strenge at ingen våget seg på et lite forsøk. I Egypt var historien en helt annen. Her følte jeg at vi unge sjøgutter burde hatt en propp i baken for å slippe unna det grumset som entret norske båter som var innom for å bunkre, eller ventet på plass i konvoiene. Mange norske sjøgutter følte seg nok antastet av disse Egypterne. Selgerne som kom om bord, drev med juks fanteri og varene de solgte hadde elendig kvalitet. Sko, koffert og andre skinnvarer viste seg å gå i oppløsning når de kom i vann. Klokkene som de lurte på oss gikk kun sånn av og til. Ølet vi klarte å få kjøpt kunne vise seg å være vann.

Moses, derimot, var en kjent selger som solgte bra kvalitet. Han var en ærlig mann som hadde truffet kong Olav. At halve Port Said etter hvert kalte seg Moses eller sønn av Moses gjorde at troverdigheten ble uhyre utvannet. Har lite godt å si om havne-egypterne!

JULEFEIRING

Det daglige livet om bord på skipene kunne være både stille og rolige, mens andre dager kunne være utfordrende med storm og høy sjø som verste fiende. Sturten og kokkene kunne da ha store problemer med å holde kokekarene sine på byssa (komfyren). Skulle det være julefeiring med de store forberedelsene det innebar, var det å håpe på godt vær.

info@fffs.no – www.fffs.no

Maten om bord på norske skip var det lite å klage på, og når julemenyen skulle lages hadde stueren mye å tenke på. Han skulle sette sammen menyen slik at guttene fra Bergen, Østlandet og Nord-Norge ble fornøyd.

Det ble ofte til at juleaftens meny besto av ribbe, julepølse og medisterkaker. Det kunne også være at det på noen skip dukket opp på bordet pinnekjøtt, kveite og torsk. Jeg husker med glede de gangene man hadde anledning å stå i byssedøra for en smak av nystekte smultringer. Smultringene gikk under navnet "sjømannens trøst. Hvorfor? Jo, det må være formen og størrelsen som fikk oss sjøgutter til å tenke litt «sånn på kanten». Drikkevarene på juleaften når det gjaldt alkohol kunne variere mye, fra en flaske øl og opp til flere flasker. Det var ikke vanlig at det ble servert sterkere saker i julen. Det var jo en kristen høytid og det skulle respekteres. Juleaftens måltid ble i 50-60 årene inntatt flere steder om bord. Det var i salongen hvor kaptein, maskinsjef og overstyrmann fikk sin julemiddag. I offisersmessen ble det servert til styrmenn og maskinister, telegrafist og elektriker, mens resten av besetningen fikk sin mat i mannskapsmessen.

Senere ble det oftere vanlig med fellesmesse og da var jo alle samlet i samme rom. Når jeg tenker tilbake så kan jeg ikke huske at noen klaget på maten i julen. Kokkene brukte mye energi for å tilfredsstille våre ganer. Etter middag var det ganske vanlig at man møttes i mannskapsmessa og mannskapets dagrom. Her ble det servert kaffe og julekaker, frukt og mye annet. Her var ofte et hjemmelaget juletre plassert med sine blinkende lys. Under treet kunne det være en stor haug med gaver.

Gavene var levert om bord i siste havn av sjømannspresten, og gaverne var mest kvinner i alle aldre. Gavene var innsamlet av sjømannsmisjonen. Jeg husker hvor viktig disse pakkene var. Ikke for innholdet for hva skulle man med et par varme ullvanter når en var nede i den Persiske bukt. Nei, det var det koselig brevet som fulgte med, som var viktigst. Et friskt og kjærlig pust fra en ukjent til en sjømann som lengtet hjem men som måtte bli ombord.

De fleste gaverne ville senere motta et takkebrev fra en sjømann som satte stor pris på gaven. Flere opprettholdte

kontakten og jeg har hørt om tilfeller hvor det endte med giftemål. På juleaften ble det ofte tidlig kveld. De fleste låste seg inn på sine lugarer, og der pleiet de savnet av kone og barn, mens andre lengtet seg til tårer, hjem til sin mamma og pappa.

NYTTÅRSFEIRING

Nyttårsaften og feiringen av det nye året kunne fortone seg noe annerledes en julefeiringen. Guttene hadde lyst å markere dette med en fest. Det var ikke alltid så enkelt å få dette til. Mange skipsførere var steile på det området så det ble kanskje bare en bitte liten en i glasset. Noen av guttene var noe lurere enn andre og satte sin egen vin. Jeg kan huske smaken av den hjemme bryggede satsen, som ble inntatt på en av tankbåtene jeg var. Smaken merket man mest til under inntaket av de 3-4 første krusene. Etterpå gikk det greit, og man fikk en liten rus som ga rom for både spøk og latter. Når det er sagt så må det også nevnes, at var det mangel av smell og fyrverkeri på nyttårsaften, så ble det mye knallgass og smell hele 1. nyttårsdag. Lukten som la seg som et lokk i gangene om bord mintes mye om lukten av hjemmebrygget kvelden før.

Etter som årene gikk ble det vanlig at kapteinene ble rausere med godsakene. Husker med et smil en nyttårsaften da kaptein, maskinsjef, overstyrmann og stuert kom til mannskapets område og hvor det ble framført høytidelige hilsener og takk til mannskapet for et godt år for rederiet. Deretter ble det satt frem god drikke bestående av Cognac, whisky og vodka. Gitar og trekkspill ble fremskaffet og allsangen runget i den stivpyntede mannskapsmessa. Det ble en koselig kveld helt til kaptein skulle lære maskinsjefen å spille gitar.

Maskinsjefen var litt av en hissigklatt og da han ikke fikk det til, og kaptein lo av han rant det over. Han tok gitaren og banket den i hodet på kaptein slik at kapteins hårkrans gikk i ett med strengene på gitaren. Ingen lo da det var klart at nyttårsfesten var over for denne gang. Dette var i de gamle gode dager da det fremdeles var mulig å nyte alkohol til sjøs. Jeg kjenner ikke til hvordan nyttåret feires om bord på dagens skip, men jeg vet at det er totalforbud angående nytelse av alkohol, så da er det vel limonade og melk som er drikkevarene.

TRELASTFARTEN

Trelastfarten som jeg havnet i etter første året på styrmannsskolen var svært interessant, og jeg stortrivdes med det. Lastehavnene for trelasten var i Canada og da for det meste Vancouver og havnene i nærheten. Trelasten ble lastet om bord, stablet bord for bord ut over det svære dekket. Lastingen tok lang tid da sjauerne ikke stoppet lastingen før lasten nådde opp til bomnålene, 17-18 fot over hoveddekk.

Kontrakten med de Canadiske tidsbefrakterne var gull verdt for rederiet. Det dryppet gode dollar både på mannskap og på oss offiserer. Mannskapet skulle reingjøre lasterommene, holde surringene av lasten i orden, mens offiserene fikk det vi kalte for "speedpenger", vi skulle altså holde best mulig fart mellom havnene. Trelasten skulle ned til det som den gang hete Rhodesia. All handel med det landet hadde restriksjoner, og derfor måtte lasten losses i Syd-Afrika og Mosambik.

Vi ble stadig stoppet av marinefartøy utenfor kysten av Mosambik, men vår eminente kaptein klarte alltid å få oss igjennom blokaden. Denne farten hadde fartøyet i mange år helt til det ble bevist at trelasten etter lossing i Syd-Afrika ble sendt til Rhodesia. Det sies at bevisene ble fremskaffet ved at det ble plassert vitner på lasten som kunne bekrefte den ulovlige transporten inn til Rhodesia. Opp til da hadde mannskapet om bord stått i årevis om bord. Det var mange jenter og det kan være en av grunnene til at forholdene var så gode.

Det at farten var fin var også en av årsakene. Det var mange koselige kvelder om bord hvor grilling på poopdekk var vanlig. Sang og musikk ble til tider også framført, med vekslende kvalitet. Når jeg etter 1,5 år gikk i land for å fortsette på skole fikk jeg etter en stund høre på radioen at båten var tatt for brudd på reglene angående last til Rhodesia. Da ble det slutt på de fine turene og forholdene om bord ble ikke helt som før.

UTREISE

Vi sjøfolk fikk mange og lange reiser ved utmønstring og hjemreise. De fleste gangene gikk det helt greit mens det andre ganger kunne dukke opp uventede problemer. Jeg husker en reise jeg hadde som reiseleder for en gjeng på 8 stykker som skulle om bord på en båt som lå i Jeddah. Turen gikk ut fra København

med første stopp Beirut. Det var et stort moderne fly som nesten var overfylt med passasjerer. Da vi nærmet oss Beirut, og vi hadde begynt nedstigningen ble vi rammet av et kraftig uvær.

Det lynet og blinket i alle regnbuens farger og flykroppen skalv som et aspeløv. Vi fikk beskjed fra bakken at vi måtte holde oss i luften noe lenger enn normalt da det var problemer med å lande på flyplassen. Etter en god stund fikk vi ordre om å fortsette innflyingen. Da falt flyet rett ned, det var et gedigent hull i luftlaget og vi falt ned med voldsom fart. Flyet fikk luft under vingene igjen og vingene beveget seg som om det var liv i dem. Under taket så jeg kurver med små babyer. Barna skreik og de voksne fikk ikke fram en eneste lyd. Det var begynnende sjokk hos de fleste passasjerene. Jeg hadde setebeltet på, så jeg ble sittende stødig i stolen. Det kan man ikke si om flyvertinnen som passerte meg da det

hele begynte. Hun gikk rett i taket med et smell og landet på fanget mitt mens glass og småpenger ble spredt utover de nærmeste passasjerene. Jeg må jo få lov å bekrefte at flottere dame hadde jeg nok ikke hatt på fanget tidligere. Hun smilte til meg der jeg satt og holdt henne fast. Jeg smilte tilbake og sa: Bare bli sittende.

Da det på den tiden var store uroligheter i Beirut med skyting mot nesten alt og alle, var det noen ombord som trodde at flyet var truffet av en granat på avveie. Vi kom da ned i Beirut, men da var flyet for vår videre reise tatt av, uten oss om bord. Det var ikke mange avgangene til Jedda så vi måtte overnatte på hotell for så å reise videre neste morgen. Det ble en tur som vi som var med neppe vil glemme.

Flyet var en gammel "Metropolitan-maskin" fra like etter krigen. Den så

utslitt ut og jeg bestemte meg for å protestere og forlange en annen reiserute. Da kom flyverne ut til der vi sto, og de hadde pakninger med seg som lignet på fallskjerner, med seg. De lo og spøkte og de viste seg å være engelske flyvere, herdet fra krigen i Europa. De kunne fortelle at flyet var av beste merke men at det hadde kun tillatelse til å drive lavt - flyving slik at de kunne se oljeledningene nede på bakken. Det roet oss ned og vi ble plassert på de første setene bak cockpiten.

Da vi var kommet oss godt på plass ble flyet fylt opp bak oss med arabere som skulle på pilgrims tur til Mekka. Det ble også tatt om bord et antall geiter før flygerne ga full gass og vi var i lufta. Vi mellomlandet i Nord-Irak hvor vi også ble godt mottatt. Etter litt mat til de som ønsket det, ble vi plassert om bord på et vanlig rutefly og turen ned til Jedda gikk bare flott.



Illfoto: Redningselskapet - Mats Grimsæth

GIDEON

UTKIKK

Det å stå på utkikk kunne være så mangt i mine første år som dekksmann. Noen ganger var det utkikk på bakken når det var mulig. I stummende mørke var det å gå fram og tilbake for ikke å sovne av. Man lyttet ut i natten og det eneste man hørte var sjøens brusing mot baugen, og så hørte man skipsklokken som slo glass hver halvtime.

Tankene kunne vandre langt bort, - noen ganger helt hjem. De som hadde kjæresten drømte seg tilbake, prøvde å huske varmen fra det siste kysset! Etter en time var det å komme seg til messa for en rask røyk og kanskje ei skive brød før det var å komme seg opp på broen for å stå til rors den neste timen.

På de fleste båter måtte man styre om natten mens man på dagtid lot autopiloten gjøre den jobben. Etter hvert ble det plassert utkikstønner i formasten på båtene, hvor man sto skjermet fra vær og vind og hadde telefonforbindelse til broen. Her kunne man drømme seg helt bort og det var fare for å sovne. Husker på min første båt etter styrmannsskolen at jeg fikk en lettmatros som var meget aktiv på sin utkikk fra styrbord broving.

Vi var på vei ned Malakkastredet og lettmatrosen meldte stadig om båt på styrbord. Vi hadde Sumatra på styrbord side og det gikk en vei langs landet hvor det traffikerte noen biler. Etter at den nevnte lettmatrosen hadde meldt de samme lysene for nte gang svarte jeg han som følgende: Ja vel, men det er ikke lys fra båter du ser. Det er et ektepar som ligger bak sanddynene og har seg litt kos. For å lyse litt opp i mørket har mannen et stearinlys i rumpen, og når du ser blinkene så er det når rumpen kommer opp over sanddynene.

Det som var det riktige var at det var biler som kjørte langs veien og blinkene kom da det var mange palmelunder som ble passert. I Malakkastredet var det ikke trygt å ferdes og fra en av mine reiser glemmer jeg aldri da kaptein ringte meg etter at jeg var gått av vakt kl.2000, han ba meg komme opp på broen.

Da jeg kom opp var alt av lys slått på om bord. Vi har hatt pirater om bord så han og pekte ned på styrbord rekke hvor jeg kunne se flere entrekroker henge på rekken. Kapteinen fortalte at piratene hoppet over bord da lysene ble slått på

men det kunne være flere om bord. Jeg fikk beskjed om å dele mannskapet inn i grupper, og starte søk etter pirater. Det var ingen å finne, men mannskapet tok jobben meget alvorlig og de listet seg fram for så å storme inn i mastehusene. Det ble strekt spyleslanger ut over skutesidene og satt ekstra vakthold. Faren var over for denne gang!

LANGE KONTRAKTER

Når vi unggutter reiste ut til sjøs var det ikke noen 14 dagers tur slik som i dag, men her var det snakk om 18 måneders kontrakter med 14 dagers oppsigelse, med fratredelse i Nord Europeisk havn. Det betydde at dersom båten ikke ville anløpe Nord Europeisk havn etter at de 18 månedene var innarbeidet kunne en bli holdt i arbeid om bord til ankomst Europa. Jeg hadde 18 måneder på en av mine tankbåter på en reise til Singapore. Jeg hadde sagt opp stillingen i god tid men kapteinen var av den mening at jeg måtte stå om bord til ankomst Europa. Dette nektet jeg på, men fikk ikke medhold. Ved ankomst Singapore tenkte jeg at jeg kunne høre med "gubben" en gang til. Jeg tok med meg papirene og troppet opp på kapteinens kontor der han ga meg



Illfoto: Kystverket

klar beskjed om at avmønstring var helt uaktuelt.

På kontoret satt det en ukjent mann og han henvendte seg direkte til meg med spørsmål om hvor lenge jeg hadde vært om bord, når jeg hadde sagt opp stillingen m.m. Han fikk se mine papirer, snudde seg til kapteinen og sa: Denne gutten har krav på avmønstring i dag med fri hjemreise til Norge. Jeg takket mannen som viste seg å være den norske konsulen i Singapore. Jeg så på kapteinen og kom med følgende bemerkning: Jeg skal ikke ha gratis hjemreise. Jeg har andre planer og skal med første båt tilbake til Japan.

Neste dag ble jeg avmønstret og lom-mene bugnet av Singapore dollar. Jeg var fri, jeg var rik! Jeg tok inn på Sjømannshjemmet sammen med en som dessverre var uønsket om bord og skulle sendes hjem. Dagen gikk med å finne seg et skip som skulle til Japan. Jeg fikk meg billett med et fransk passasjerfartøy som skulle til Kobe og Yokohama, via Saigon og Hong Kong. Neste morgen etter frokost var jeg klar til å komme meg om bord. I resepsjonen satt mannen som skulle hjemsendes. Han satt og sov i en stol, - tydelig beruset. Det var en svært snill mann, en dyktig sjømann når han klarte å holde seg edru. Nå var han i farten igjen, dessverre! Jeg ba de i resepsjonen holde et øye med han slik at han var tilgjengelig for hjemreisen. Før jeg forlot han la jeg en pengeseddel i en av hans lommer. Jeg klappet han vennlig på kinnet og ønsket han alt godt, og god tur hjem. Det var trist å forlate han så hjelpeløs og på en slik fremmed plass. Senere fikk jeg bekreftelse på at han kom seg hjem og at han kom ut til sjøs igjen senere, og skikket seg meget godt. Jeg kom meg ut på gaten og fikk tak i en sykkeldrosje og reisen tilbake til Japan var begynt. Det å komme om bord på passasjerskipet var imponerende, all den luksusen. Jeg reiste på 2.klasse hvor det ikke var så flott, det var tomannslugar. Som den yngste og minste ble det til at jeg måtte ta overkøya. Jeg hadde ikke tenk å bruke så mye tid på lugaren. Da jeg den gang var en habil pingpong spiller ble jeg mest å se på akterdekket med en rekkert i min høyre hand. Jeg tapte ikke mange av mine kamper der om bord. Mest satte jeg pris på at jeg fikk lære en av verdens rikeste kvinner å spille ping pong. Hun var eier av flere store gruver rundt om i Østen. Hun var

lett på foten til å være langt over 70 år. Hun reiste rundt med både egen sykesøster og sikkerhetsvakt. Ingen av disse likte at hun trivdes i mitt selskap, og de prøvde hele tiden å hente henne tilbake til suiten på øvre dekk. Jeg spilte også gitar og sang litt til husbruk, og sang alltid til de som ville høre på meg. Maten om bord var meget god og servicen likeså.

Før ankomst Kobe hadde vi avskjeds-kveld hvor også kelnerne skulle ha sine tips. Jeg følte meg som en rik mann der jeg var den ved mitt bord som gav mest i tips. Det gledet meg, og det gledet tydelig kelneren også for det var jeg som fikk all takken. Da jeg kom i land i Japan og skulle veksle mine mange Singapore dollar fikk jeg en stor overraskelse. De kunne ikke veksles i Japan. Jeg var plutselig blitt utrolig fattig. Hadde bare en liten neve Japanske Yen, -bare nok til fergebilletten fra Kobe til Shikoku, men det er en helt annen historie.

MITT FORTIÅRS-ØNSKE

Jeg synes vi sjøfolk har god humoristisk sans, og denne historien kan vel være et godt bevis på det. Den dagen jeg fylte mitt 40. år lå vi vel fortøyd i en av de største havnene i Australia. Om bord var vi 3 norske offiserer mens resten kom fra Singapore. Dagen før dagen, kom telegrafisten inn til meg med følgende spørsmål: Hva ønsker du deg som gave fra oss fra Singapore? Jeg tenkte at nå var det på tide med litt moro så svaret mitt ble som følgende: Jeg ønsker meg en borddame og hun skal være den største dere kan finne i denne havnen! Det var det, - tenkte jeg og regnet ikke med hva som skulle komme. På dagen min ble jeg bedt om å stille i full uniform ved gangveien. Der fikk jeg en rød rose som skulle overleveres til borddamen min, ved ankomst om bord. Etter noen minutters venting kom en stor flott drosje ned på kaien. Ut av bilen kom etter hvert en kvinne til syne. Hun var stor - meget stor. Her hadde nok kineserne tatt mitt ønske alt for bokstavelig. Jeg vurderte lenge om det kunne bli nødvendig å klargjøre en av kranene men kom til at her måtte kineserne bare få henne om bord ellers ville de sikkert miste ansikt. Hun ble geleidet bort mot gangveiens første trinn men der dukket det første problemet opp.

Hun kom seg ikke mellom septrene! Det ble sendt ned flere hjelpere slik at sep-

trene (stolpene som holdt rekkverkstauet) kunne løsnes etter hvert som hun steg lenger og lenger opp på gangveien. Da hun var midt på gangveien begynte jeg å bli redd, ville den holde den store vekten? Glad var jeg da hun satte sine bein ned på hoveddekket. Jeg smilte varmt til henne, og overrakte henne rosen. Hun tok armene fram mot meg som et signal at hun ville gi meg en god klem. Det ble det ikke noe av da jeg ikke klarte å nå frem til henne. Maven og brystkassen hennes kom i veien.

Telegrafisten som var skipets minste mann var leder i velkomstkomiteen, og han tok henne i hånden og førte henne fram til mannskapsmessen. Det var litt av et syn, han så liten og hun så stor! Hadde aldri sett noe lignende før, og jeg har heller ikke sett noe lignende senere. I messa var det to langbord med plass til 14-15 mann. Nå skulle jeg sitte ved siden av borddamen min ved det ene bordet og på en sofa som normalt gav plass til 4 mann.

Da damen hadde lirket seg på plass ble jeg sittende ytterst på enden med fare for å falle ned på dørken. Husker at hun hadde et søtt ansikt men resten var vanskelig å få inntrykk av. Hun var så alt for stor! Etter flere fine taler ble det dans. Ja ba min borddame om en dans, så vi lirket henne løs fra bordet og fikk henne midt ut på gulvet. Jeg fikk takk i hennes noe klumpete hender og satte beina i gang for en sakte tango. Sakte, ja fort kunne det jo ikke gå. Da hadde vi risikert at alt av bord og glass hadde havnet på feil plass.

For å være høflig så sa jeg sakte til henne: Har du lyst å se deg litt om på båten? Svaret jeg fikk hadde jeg ikke ventet meg, for hun løftet øynene mot meg og sa: Nei, jeg er lesbisk! Hun måtte ha stygge tanker om meg tenkte jeg før jeg svarte, ja vel, det er jeg også! Kvelden ble fin for de fleste men jeg har mistanke om at hun hadde med seg noen gode saker som guttene ble meget glade av, kanskje narkotika! Hvordan hun kom seg i land vet jeg ikke. Da hadde jeg tatt kveld, og roet meg ned for en ny arbeidsdag. At tollerne kom om bord dagen derpå med narkohunder er en annen historie. Det ble ikke funnet noe narkotika om bord, ikke den gang, nei!

Fortsetter i neste nummer



Illfoto: Far Grip. Farstad Shipping

I årevis har vi trodd at Norges Rederiforbund oppriktig mente at de ville ha norske mannskaper, men i de siste månedene har de klart å overbevise oss om at vi tar feil.

Enda en tale for galleriet

Er denne økonomiske krisen den himmelendte anledningen NR har ventet på? Er det nå det skal settes inn et siste og avgjørende støt for å kvitte seg med norske sjøfolk? På en snedig måte har de sammen med inkompetente politikere klart å manøvrere bestemmende stortingsrepresentanter til å utvide NIS-området virkefelt, slik at vi nå ikke har noen reell beskyttelse for våre egne sjøfolk.

Forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

*§ 15. Tilskudd for NIS konstruksjonsskip
Tilskudd for NIS konstruksjonsskip omfatter skip som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger. Det gis tilskudd for tilskuddsberettede arbeidstakere til sjøs jf. § 6 og for opplæringsstillinger jf. § 5 dersom EØS-bemanningen (her står det ingenting om norske sjøfolk) minst omfatter 12 stillinger per skift med hovedbeskjef-tigelse om bord, hvorav minimum fire er opplæringsstillinger.*

Tilskuddsbeløpet begrenses til 34 666 kr per termin av innbetalt norsk forskuddstrek av skatt, trygdeavgift og arbeids-

giveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt. (Lovdata01.03.2016, dep).

<http://miniurl.no/18c>

Er det ikke snart på tide at vi får proteksjonisme på kysten og sokkelen, slik at den kompetansen NR sa de var redde for å miste blir tatt vare på? Vi må også få på plass en troverdig nettolønnsordning for alle seilende som har norsk adresse. Det blir billigere enn å kaste alle norske sjøfolk på land og til arbeidsledighet og lediggang. Denne virkeligheten står i grell kontrast til at våre egne politikere har sagt at det må bli slutt på sosial dumping.

At direktøren i NR er redd for at vi skal miste kompetanse, vet han like godt som oss er et tullede argument. NR har sammen med andre utdannet utenlandske sjøfolk til et meget godt nivå på egne skoler. Dette er enda et nytt spill for galleriet. Det er ikke bare skoler de har i utlandet, de har også behjelpelige sjømannsforbund som driver eget mønstringskontor, NFD, for de sjøfolkene rederne selv har utdannet i Manila.

At politikerne står på Stortingets talerstol og snakker om å stoppe sosial

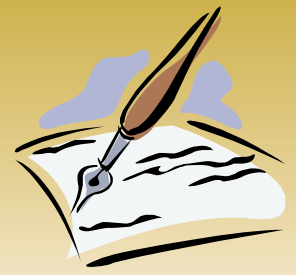
dumping, er meningsløst i ordets rette forstand. Om de hadde fulgt opp det de selv sa, hadde vi hatt beskyttelse for norske arbeidsplasser, ikke utvidelse av fartsområdet til NIS-skip. Har ikke næringsministeren fått med seg at skip i NIS-registeret kan mønstre mannskaper på sitt hjemlands tariff? Vi vet at de som da blir mønstret er langt fra norske, en annen ting vi også vet er at til og med Mongolia har fått sitt eget sjøfartsregister i Singapore. Alle vet at Mongolia ikke har en meter med kystlinje, men det vi ikke vet er hva tariffene til mongolske sjøfolk er.

At vi kommer til å se skip bemannet med mongolske sjømenn, har vi liten tro på, men vi vet at allerede i dag trafikkeres norskekysten av skip med utelukkende utenlandsk mannskap.

Vi vet også at NR har dyktige lobbyister, og om de hadde ønsket å beholde norsk kompetanse, hadde de klart det. De kunne nektet utvidelse av NIS-registerets virkefelt om de virkelig mente det de sa. Nå har imidlertid kysten blitt åpnet for skip i NIS-registeret, noe som betyr at det er fritt frem for utenlandske mannskaper.



Leserbrev



Hei alle lesere!

Ved påmønstring i Bergen juli, 2015 i forbindelse med mannskapsskifte, ble begge skiftene testet for alkohol og andre rusmidler i form av urinprøve. Det ble ikke foretatt pusteprobe eller blodprøve. Rusmidler visste negativt på alle prøver, men derimot visste det seg at jeg fikk utslag på alkohol, med ett resultat som viste 148mg/100ml. Personalkontoret på rederiet tolket da dette til at jeg hadde hatt 1,48 i promille ved prøvetidspunktet, som var kl: 11:40, 4 timer etter at jeg hadde kommet om bord.

Dette førte til at jeg ble sendt til Sjømannslegen i Bergen for ny test. Der viste prøvene 0, med andre ord negativt på både urin og blod prøver. Jeg ble sykemeldt av legen for å roe dette noe ned. Det er litt pussig dette med sykemeldinger, men heldigvis er det kun legene som kan sykemelde.

Deretter følger flere møter på rederiets kontor, såkalte "dialogmøter" med oppsigelse som endelig svar. FFFS kom inn i saken ved starten av september 2015. FFFS er da videre med i saken via møter på telefon. FFFS kontak- ter også faglige innstanser som har kunnskap om dette tema, og innhenter uttalelser fra; jeg nevner; St. Olavs Hospital i Trondheim, og Folkehelseinstituttet i Oslo, med overlege i retts toksikologisk institutt. De er klare i sine uttalelser, med hensyn til at man ikke kan regne om mg/ml, da disse har to forskjellige enhetsmålinger.

Det bør også nevnes at jeg, fra rederiet, fikk oppsigelse og tilbud om to måneders lønn, i tillegg til lønn i oppsi- gelsestiden. Dette av slo jeg, deretter kommer det ett nytt tilbud om 4-måneders lønn, om jeg dropper saken, som jeg også av slo. Saken ble så fremmet for retten.

Det ble i Tingretten i starten av februar 2016, fattet ett forlik som sier at jeg har jobben tilbake, etterbetalt lønn, pensjon, ansiennitet, og forsikringsordninger i behold. Hvilket skip jeg skal tilbake på vet jeg i skrivende stund, ikke.

Jeg vil berømme FFFS og deres advokat for en fantastisk innsats i denne saken. Dette er en prinsipp sak, og jeg vet allerede at rederiet nå har endret sin praksis på prøvetaking av rus og alkohol av personell. På denne bakgrunn oppfordrer jeg alle medlemmer i FFFS til å verve flere medlemmer inn i forbundet.

Denne saken har jeg vist meg at jeg er i rett forbund. Slik er det ikke alle andre steder.

Leserbrev fra medlem

Leserbrev

Scandinavian Star ble påtent av mannskapet



Av Per Hagerup

**Dette står med store bokstaver på ABC nyhetene den 21.02.16
- akkurat som om det var en nyhet.**

Hele verden, utenom riksadvokat Busch og enkelte innen den norske politietaten har sannsynligvis fått med seg dette for snart 26 år siden.

At en tidligere dansk sjøfartsinspektør, "Flemming Thue Jensen", først nå står frem med opplysninger, har stor betydning for fremdrift og bevis for mordbrannen, da han var en av de første som entret skipet, etter ankomst Lysekil, som offisiell inspektør.

Flemming Thue Jensen begrunner tilbakeholdenhet med opplysninger, med at hans overordnende, kun hadde gitt ham mandat til å fortelle om tiden før, og under hoved-brannen. Han forfekter i tillegg, at hans påkjenninger etter den grufulle opplevelsen han hadde om bord i båten, har vært så emosjonelt sterkt, at han ikke har orket å fortelle om det han så. Det har rett og slett vært for sterkt for ham, men han påpeker at han om bord i båten gjorde norsk politi oppmerksom på sperringer mellom brannører, og påtente madrasser.

Når det gjelder norsk politi, og dets mangel på etterforskning, så stiller jeg meg selv spørsmål om hvilken utdanning, forståelse og resultatorientert evne politiet innehar. Slik jeg ser det så er det meget beskjedent sagt, skandaløst og utilgjengelig.

Går man enkelt igjennom det som er, og var, publisert i media både når det gjelder Utøya tragedien, og Scandinavian Star mordbrannen, så er det kun en ting å si, og det er ikke verdig Norge som nasjon, eller Norge som en såkalt rettfærdig, objektiv, rettskaffent, resultatorientert og effektiv juridisk rettskaffen stat.

Fra Utøya gikk bilder av en gummibåt, med ca. 12 mann om bord, som en løpeild over hele verden. Båten var overfylt, og beveget seg knapt, og dette var uttrykkning mot en gal mann som sto og skjøt ned våre ungdommer- 79 i tallet. Langt om lenge kom det også et helikopter til stede, men fra dette, hevdet politiet at det kunne man ikke skyte fra!

I Scandinavian Star mordbrannen, hevder Flemming Thue Jensen at mordbrannen (som alle vet det var, bortsett fra, muligens riksadvokat Busch og noen inkompetente innen politiet) ville være like enkelt å oppklare, som et **"SYKKELTYVERI"**.



Leserbrev



Tidligere sjef til Flemming Thue Jensen, hevder at han ga norsk politi fire navn på mulige gjerningsmenn, og stiftere av brannen. De som mottok informasjonen gadd ikke en gang å skrive ned navnene på dem. Thue Jensen, sa for øvrig i Sø og Handelsretten i København like etter mordbrannen, at dette ser ut som en djvelsk uttenkt plan for å svindle til seg penger. Dette utsagnet har politiet aldri tatt hensyn til, selv om det stå på trykk i blant annet VG dagen etter.

Norsk politi pekte ut en Dansk lastebilsjåfør som gjerningsmannen, men bare det faktum at mannen selv ble drept i brannen, skulle satt et så stort spørsmålsteget ved denne hypotesen, at det skulle vært satt i gang en omfattende undersøkelse, bare på grunn av denne ene påstanden.

All offentlig granskning av Scandinavian Star mordbrannen, er en skandale. Også det som kommer frem nå. Politiets plutselige interesse av å snakke med alle som har opplysninger om brannen. Denne uttalelsen kommer fra den offisielle lederen av granskningskommisjonen for Scandinavian Star brannen, Frank K. Olsen. Dette og det faktum at F.T. Olsen i et intervju nylig, hevder at granskningskomiteen akkurat nå har påbegynt granskningen. Er ikke det ca. 26 år for sent? Heldigvis, det er bedre sent enn aldri.

Det brant i ca. totalt 38 timer om bord i Scandinavian Star, av disse timene kommer det frem i ABC. nyheter, at anslagsvis, 1,5 timer av disse timene har blitt gransket.

Som tidligere nevnt ble den utpekte brannstifter, drept av giftige gasser på sin egen lugar. Ingen tekniske bevis, knytter ham til mord- brannen. Det blusset opp inntil 6 branner ulike steder på skipet, flere timer etter at den utpekte syndebukken var død.

I lys av arbeidet som er utført av myndighetene i form av etterforskning, og aksjoner, både på Utøya og ved Scandinavian Star mordbrannen, må det være lov å stille spørsmålet om håndverket og utførelsen av arbeidet som ble, og blir utført av det norske politiet.

Den Danske støtteforeningen etter Scandinavian Star dødsbrannen mening er at Oslo politiet er inhabilt. De bemerker også at Oslo politiet er tatt i usannheter, gjeldende etterforskningen etter mord-brannen. Og at Oslo politiets arbeidsmetoder og etterforskning, skader fremdriften i etterforskningen, og det arbeidet komiteen skal jobbe med senere.

Ca. 26 år etter mordbrannen har Oslo politiet ennå ikke foretatt eller forsøkt å avhøre hovedvitner i saken.

Den 7 april er det 26 år siden brannen ble påsatt, og 159 mennesker mistet livet. Hvor mange som ble påført ubeskrivelig sorg, smerter, søvnløse netter og fratatt et normalt liv, er håpløst å tallfeste. Herunder hører også familie, venner og pårørende til vedkommende som ble utpekt som mordbrannstifter. Denne største tragedien etter siste verdenskrig ble utløst av grådighet. Forsikringssvindler og pengebegjær.

Norsk politi er ikke bare i saker som Utøya og Scandinavian Star saken, men også i mange andre saker, **“KOMPLETT UDUGELIGE”**.

Jeg tenker her spesielt på korrupsjons tilfeller, og tyverier, skadeverk m.m. hvor det foreligger ugjenkallelige bevis, men som allikevel blir henlagt av politiet. Man trenger bare å lese noen av Erling Folkvords bøker for å få drøssevis med eksempler.



Leserbrev



Norske sjøfolk mister jobbene sine i et foruroligende tempo

Samtidig er det et faktum at aktiviteten er stor nok til at samtlige burde hatt jobb!

Nullskatteyttere av sjøfolk fra andre land seiler ufortrødent videre med sine østeuropeiske eller asiatiske lønnsnivåer -og arbeidsforhold vi har forbudt for flere tiår siden!

Også dansker og færøyværinger har fått et solid innpass på norsk sokkel. Esvagt har mer eller mindre tatt over hele stand-by-næringen ved å redusere utgiftene til personell ved å benytte danske tariffier. I tillegg har de innført -som standard- mannskapsbytte i sjøen, noe vi norske fikk streng beskjed av oljeselskapene om å slutte med for tiår siden!! Nå er det altså blitt standard!

Videre brukes et skip kalt «Esvagt Alfa» til runden med å skifte mannskap på de forskjellige feltene. Dette skipet har ikke engang et fast mannskap! - men benytter påtroppende mannskaper på vei ut - og avtroppende på vei inn. Hvordan dette kan tillates av myndighetene er en gåte!

Færøyene har de siste årene fått mange sjøfolk på norsk sektor også, ikke ved å konkurrere på like vilkår, men ved å benytte egne tariffier. Tariffier som er på linje med østeuropeere og asiater!

Helt opp i fjæresteinene våre seiler alt fra sandlektere til svære frakteskip med selve definisjonen på sosial dumping! Og myndighetene ved Sjøfartsdirektoratet, kan ikke stemple dispensasjonene fort nok!

Når selveste regjeringen i tillegg kaster vrak på den eneste bufferen vi norske sjøfolk har mot denne bandittvirksomheten - nettolønnsordningen - er det bare en vei å gå; rett utforbakke!!

Subsea7 - som snaut har norske sjøfolk - ble nylig tildelt bortimot alle maritime operasjoner oljeselskapet Centrica skal utføre på norsk sokkel. Det betyr at det etableres et helt miljø av nullskatteyttere på norsk sokkel! Hva norske myndigheter ser av fornuft i dette må de svare for selv- jeg ser absolutt ingen fornuft i det hele tatt!!

Hvor skal grensen gå for at arbeidere og arbeidstagere skal delta i byggingen av vårt velferdssamfunn? Det er mange år siden vi etablerte en 200 nautisk mil økonomisk sone, og i alle andre henseender er det det som betyr noe. Bare ikke for sjøfolk!



Leserbrev



Når i tillegg NIS-flagget skal få herje vilt på kysten, og selv få bestemme hvilke arbeidstakere de vil ha ansatt – og da kan velge mellom norske skattebetalende og utenlandske nullskatteyttere, er vel valget ganske lett?

Det jeg lurer på, og som jeg gjerne ville se politikerne svare på er: På hvilken måte tjener det norske samfunnet på at norske skattebetalere erstattes med utenlandske nullskatteyttere??

Klarer dere å svare på det?

Og – hvis dere skulle ha et enkelt svar på dette, hvorfor i all verden skulle ikke det samme gjelde for plattformene? Og for arbeidstagere på land?

Eller er det bare sjøfolk dere har så himla mye imot?

Vi sjøfolk er vant til å konkurrere, og vi er vant til å vinne frem i konkurransen – også mot disse nullskatteytterne! Men nå som markedet har blitt nedpint til et «survival of the fittest nivå» for rederiene, er de blitt nødt til å se på de kronene de kan spare, og da havner investeringene i norsk kompetanse og sikkerhetskultur på slaktefjølå! Ikke fordi de vil, men fordi de må, om de selv vil overleve!

Vi er som sagt IKKE imot konkurranse, men mener at konkurransen må skje i et rammeverk som er likt for alle! Da kan ikke norske sjøfolk overleve når de bor i et høykostland – og må betale skatt på inntekten, mens nullskatteyttere fra lavkostland er det vi konkurrerer mot!

Innfør allmenngjøring på norsk sektor umiddelbart! Så må alle sjøfolk som jobber på norsk sektor betale norsk skatt – og forholde seg til norske lover og regler.

Som sjømann med en fersk oppsigelse i hånda sier jeg et stort “TUSEN TAKK” til våre folkevalgte, som ENDELIG ser ut til å klare å kvitte seg med de forhatte sjøfolkene!

Av overstyrmann Sverre Hauge

info@fffs.no – www.fffs.no

Allmenngjøring eller Proteksjonisme på kysten/sokkelen?

Under har vi lagt ut noen av Allmenngjøringslovens mange paragrafer, hentet fra Norsk Lovdata.

(<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-04-58>)

Det som er FFFS største ankepunkt når det gjelder denne loven er at den inneholder så mange elementer at de kommer til å bli oppspist eller vil komme til å forsvinne et for et under forhandlinger. Vi vet fra egen bitter erfaring at dispensasjonene henger løst hos ansvarlige myndigheter. Et annet stort og ubesvart spørsmål er hvem skal se etter at loven følges?

Om man velger å gå for proteksjonisme, har man kun en ting å forholde seg til. Da snakker vi om enten eller - ja eller nei. Forhandlingene vil bli mye enklere,

og har man i tillegg mot i brystet får man til det man vil. Da vil man kunne si at fremtiden for norske sjøfolk er sikret. Lov om allmenngjøring av tariffavtaler mv. (allmenngjøringsloven).

§ 1. LOVENS FORMÅL

Lovens formål er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, og å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.

§ 2. LOVENS VIRKEOMRÅDE

1. (Arbeidstakere i Norge)

Loven gjelder fastsetting av lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere som utfører arbeid i annens tjeneste i Norge. Departementet gir forskrift om lovens anvendelse for utsendte arbeidstakere, jf. arbeidsmiljøloven § 1-7.

2. (Arbeidstakere på skip m.v.)

Loven omfatter arbeidstakere på skip og

flyttbare innretninger under norsk flagg. Loven gjelder likevel ikke for arbeidstakere på skip i norsk internasjonalt skipsregister etter lov av 12. juni 1987 nr. 48.

Loven omfatter petroleumsvirksomhet som foregår i indre norsk farvann, i norsk sjøterritorium og på den norske del av kontinentalsokkelen, for så vidt gjelder undersøkelse, leteboring, utvinning, utnyttelse og rørledningstransport samt innretninger til bruk for slik virksomhet.

Med disse begrensningene gjelder loven også for flyttbare innretninger under fremmed flagg. Loven omfatter bemannede undervannsoperasjoner i petroleumsvirksomheten utført fra fartøy eller innretning.

(<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-04-58>)



Illfoto: Morten Refvik

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Uønskede hendelser

Uønskede hendelser skjer fra tid til annen i risikoutsatte miljø slik som sjøfart. Resultatet blir et stort fokus med å finne ut hva som har gått galt for å hindre at det skjer igjen. Det blir gjort for at en årsak kan identifiseres slik at problemet løses. Når det er blitt klart hva som var galt kan det gjøres endringer eller reformer, også kalt forbedringer, i systemet.

Dette er den tradisjonelle måten å håndtere hendelser på, men det operative miljøet har utviklet seg enormt over noen få ti-år og spørsmålet er om denne metoden er riktig?

Sikkerhet vurderes som en lineær prosess hvor ett forhold fører til et annet som igjen forårsaker en hendelse som vil gjøre det mulig å spore tilbake i tid for å finne årsaken, men får man de riktige svarene ved å gjøre det slik?

Før et skip forlater havnen er det nesten umulig å ha oversikt over alle faktorene som griper inn i hverandre i prosessen med å forberede en avgang. Lastefolk på land, lastefolk om bord, inspektører,

offiserer med forskjellige oppgaver, rederiet med sin agenda, tollpersonell, tekniske innretninger om bord og på land. Alt dette er komponenter i systemet og alle vil ha innvirkning på hverandre på en eller annen måte, men det vil være nesten (for å være nøktern) umulig å forutse hvordan disse komponentene kan påvirke hverandre og hva effekten av det vil være slik at en farlig hendelse skjer. Likevel prøver man å finne det ene som gikk galt ved å gå bakover i tid. Det skaper en form for tilfredshet om at noe er blitt gjort slik at sikkerheten er blitt bedre.

Årsaken til hendelser blir ofte oppgitt til å være menneskelige svikt og "non-compliance" (som betyr at man ikke har etterlevd regelverket) og disse brukes om og om igjen. Hvorfor eksisterer disse årsakene fortsatt hvis man vet hva de er? Problemet er at disse "årsakene" ikke er årsaker, men konsekvenser.

Menneskelig svikt skjer som et resultat av hvordan mange komponenter i systemet påvirker hverandre og det oppstår en situasjon som blir vanskelig å håndtere.

Hvis regelverket ikke blir fulgt så kan det også være en indikasjon på at det er for omfattende som ofte kan resultere i at man omgår reglene fordi det vil være umulig å få jobben gjort hvis man følger de. Da vil det være meningsløst å skylde på personen som ikke har fulgt regelverket hvis man ønsker å forbedre systemet.

Man er alt for opptatt av å lete etter ting som har gått galt når det arbeides med sikkerhet. Det ligger masse informasjon i alt vi gjør bra og vi burde bli mye flinkere til å systematisere denne informasjonen og bruke det i arbeid med sikkerhet. Fokuset ligger som regel i at så lite som mulig skal gå galt, men det burde være rettet mot at så mye som mulig skal gå bra. For det første skaper det som er bra et mye bedre miljø rundt sikkerhetsarbeidet enn alt det negative ved og hele tiden se på hva som gikk galt og hvem som har skylda.

For det andre så er det betydelig mer informasjon å hente i det vi normalt gjør enn dårlige hendelser som oppstår fra tid til annen. For det tredje så blir det en mer pro-aktiv måte å håndtere sikkerhet på. Man er ikke avhengig av hendelser for å få inn data til sikkerhetsarbeid.

Det er en del forskning på dette området nå og vi kan se at mye er i ferd med å endre seg. I luftfart er det et stort engasjement i å endre hvordan besetninger evalueres under trening. Fokuset nå er på de menneskelige faktorer og om hvorfor ting ikke ble gjort riktig i stedet for at det blir pekt på at noe ble gjort feil.

Det kommer til å bli strengt tatt nødvendig å tenke i disse baner både i trening og i sikkerhetsarbeid rent generelt for vi lærer ingen ting av si at noen har skylda.



Skipstannlege om bord på norsk tankskip før-sommaren 1956

Minst to år mellom kvar frie heimreise for norske sjøfolk i utenriksfart på den tida

V/ VIGLEIK FRIGSTAD

BAKGRUNN

På 1930-talet og langt ut i etterkrigsåra kunne sjøfolk vere borte fleire år mellom kvar gong dei var i heimlandet. Det var ikkje så lett å få tannbehandling i framande land, særskilt om du var om bord i ein tankbåt som gjerne lasta langt frå byane. Då hadde det lett for å bli bare uttrekking av tenner for å bli av med tannverk.

Heimreisene for sjøfolk var regulert av sjømannslova av 1923 som var endra i 1953.

I § 26 i denne lova heitte det: (...)en norsk sjømann som fratrer sin tjeneste i utlandet for å reise heim til sitt heimsted i Norge, ville ha krav på at staten og rederiet i fellesskap dekket heimreise-utgifter med 50% hver, såfremt sjømannen hadde vært i tjeneste om bord uten avbrytelse i 2 år, og ikke hadde hatt

adgang til å fratre i norsk havn i løpet av det siste året. Hvis det imidlertid kunne påregnes at skipet innen 6 måneder ville komme til en havn hvorfra hjemreisen kunne ordnes vesentlig billigere eller lettere, ville sjømannen bare ha rett til fri heimreise hvis han fortsatte i tjeneste inntil skipet kom til en slik havn(...).

På Grini møttest folk frå ulike samfunnslag, og venskap mellom mennesker av ulike yrkesgrupper og lag av folket utvikla seg i den felles striden mot okkupasjonsmakta. Dei drøfta korleis det norske samfunnet kunne gjerest betre når krigen tok slutt. På Grini sat skipsreiar Alf Gowart-Olsen som la fram sine tankar om tannbehandling for sjøfolk for tannlege Einar Dybing (f.1902) som var fange og som fungerte som tannlege der 1942-1943.

Tannlege Knut Gard (f. 1905), som og var politisk fange og som var generalsekretær i Den Norske Tannlegeforening fram til arrestasjonen, kom og med i drøftingane.

Etter krigen blei det skriven ein instruks for tannbehandling til sjøs i eit samarbeid med Norges Rederforbund og Den

Norske Tannlegeforening. Dei kom til at tilbod om tannbehandling ombord i fyrste rekke måtte bli på tankbåtar som lå kort tid i hamnene. Dei kom til at det måtte skaffest eit godt utstyr, som kunne flyttest mellom aktuelle skip. Tannbehandlinga skulle i fyrste hand vere vanlege fyllinger, uttrekninger og mindre operative inngrep. Kroner og bruer var ikkje aktuelt, men behandling med plateprotesar skulle det vere tilbod om. Reiaren skulle betale utstyret, og tannlegen fekk fri reise frå heimstaden og til lastehamna, og også frå lossehamna og heim att. Kost og losji var gratis for tannlegen om bord, og det var venta at han skulle få litt lommepengar i hamnene. Med omsyn til betalinga frå mannskapets side, var det i alle fall i mi tid om bord regelen at dei blei trekt i hyra for behandlinga etter folketannrøktas takstar. Det var så stor interesse frå tannleganes side at tannlegeforeninga måtte føre venteliste.

SKIPSTANNLEGE OM BORD PÅ 25 000 TONNAREN M/T DALFONN AV STAVANGER

Våren 1956 arbeidde eg som distrikts-tannlege i Folktandvården i Kristinehamn i Värmland. Ein dag fekk eg brev



Tannbehandling ombord

frå Den Norske Tannlegeforening med tilbud om å gå ombord i ein tankbåt tilhøyrande reiarlaget Sigvald Bergesen d.e. i Stavanger. Skipet skulle gå inn til Antwerpen for å gjennomgå den faste ettersynskontrollen ved ein verkstad der. Då fekk vi hastverk med å ordne oss. Arbeidsgjevaren var imøtekomande og vi fekk permisjon uten løn, og vi fekk plasert våre to smågutar den eine hos hjelpsame besteforeldre i Kalmar og på Hynnekleiv for den andre.

Vi tok kontakt med reiarlaget Sig.Bergesen d.e. i Stavanger. På den tida hadde dei fleire skip som seilte på dei store hav, og dei fleste båtane hadde namn som enda på-''fonn''. Båten vi skulle gå om bord i heitte ''Dalfonn'' og var på 25 000 tonn, ein stor båt på den tida. På førehand hadde vi avtala at min ektefelle som hadde utdanning som tannlegesekretær, skulle vere med og arbeide. Vi tok fly frå Sola til Amsterdam, og eit lokalt fly derifrå til Antwerpen. Det var fyrste flytur for oss begge, så det var litt trygt at ein maskinist som skulle mønstre på

''Dalfonn'', og var med det same flyet. Båten lå eit godt stykke utenfor bysentrum, men vi fann nå fram til rett kai og båt. Vi tok straks kontakt med kapteinen om bord, som venta oss. Ombord blei vi plasert i ''the owners cabin'', som lå vegg i vegg med offisersmessa. Lugaren var topp utstyrt som det sømer seg ein lugar der reieren kunne bu ved eventuelt opphald om bord. Det var ''air condition'' i alle høve i offiserslugarane. Vi åt sammen med kapteinen som var frå Stavanger, og noen gonger åt og maskin-sjefen sammen med oss. Ei messejente hadde ansvar for å servere oss og se til at det var kaffe eller te i koppane. Det var alltid nyopna hermetikkboksar med pålegg på bordet, som aldri kom inn igjen! Frokosten for oss starta alltid med ei avskoren halv grapefrukt som vi åt med skei. Mannskapet om bord var stort sett frå Stavanger og Rogaland elles. Det var yngre folk, men offiserane var i 40-50-årsalderen.

INGEN VATNKJØLTE BOR

Sjølvsagt var vi nyfikne på utstyret og

rom for tannbehandling. Det var ein liten lugar som var innreidd til formålet. Stolen var ihopslåbar, og rimeleg bra med nakkestøtte som kunne regulerast, men spyttugar fanst ikkje. Det var ein beholdar som pasienten kunne spytte og skylle opp i, som måtte tømast manuelt. Bormaskinen var elektrisk med snordrift som kunne gi boret ein fart bortimot 10 000 omdreiningar i minuttet. Det var vanleg standard på den tida, men eit par år etter kom bormaskinar drivne med trykkluft som hadde ein fart på frå 50 000 til 300 000 omdreiningar i minuttet. Denne farten krov kontinuerleg vatnkjøling for å hindre varmgang i tanna. Stålbør var vanleg standard på den tida, seinare kom bor av hardmetall og diamant som var meir effektive og som i kombinasjon med vatnkjøling var langt mindre smertefulle. Med stålbør og saktegåande bormaskin måtte tannlegen trykke på boret for at det skulle skje noe, og framleis finst det nok personar som med gru minnest møtet med tannlegeboret hos skuletannlegen.



Smelting og slynging av gull i maskinrommet. Foto Arne Songnes.

Det hørte med eit berbart røntgenapparat i kasse til ustyret. Men då måtte tannlegen halde røntgenapparatet og stå støtt om bildene skulle bli skarpe. Elles ga kokken om bord meg eit krevande oppdrag. Vanleg standard den gongen var fyllinger av sølvamalgam og silikatsement fyllinger (med tannfarge) for framtennene. Fyllinger av plastmaterialer lå mange tiår fram i tid. Kokken hadde hol mellom framtennene oppe og ønskte sterkt å få gull der.. Utvegen blei då å modellere ei fylling i voks. Voksen blei så støypt inn i støypemasse, og brent ut. Så måtte gullet smeltast og med ei slynge med hjelp av sentrifugalkrafta førast inn i tomromet etter voksen. Gassflamme var nødvendig for denne prosessen, og det fanst i maskinromet. På båtane må dei vere sjølvhjelpete med mangt, så vi fekk høve til å ta denne prosessen i maskinromet, men det var så varmt der at eg stod i badebukse medan kona mi smelta gullet med gassflammen. Etter puss og polering kunne så gullinnlegget sementerast på plass i tanna, eit godt fyllingsmateriale med 1 a n g levetid!

Mens vi lå på vekstaden i Antwerpen blei vi med på bussturar i området som sjømannskyrkja organiserte. Mellom anna var vi til Waterloo og til hageutstillinga i Keukenhof i Nederland. Det var midt i blomstringstida for løkvekster, og spør om vi ikkje blei imponerte. Sjømannskyrkja i Rotterdam blei også besøkt. Telegrafisten om bord var nygift, og hadde fått lov å ta kona med seg på turen, så vi heldt mye mye sammen.

SVINGBORDET OVER PASIENTEN MÅTTE FESTAST MED SNORER

Så blei båten ferdig på verkstaden og spørsmålet blei då, kvar skal vi gå for å laste? Ordren vi fekk var å gå til oljehamna Bandar Mashur i Persia, (i dag Iran) som då blei styrt av sjahen. Det hadde vore stille om bord på verkstaden i Antwerpen, uten rulling. Men når vi stakk til havs, endra det seg. Men det viste seg at det var ikkje så vanskeleg å arbeide om båten rulla rimeg mye for både pasienstol og tannlege rørde seg i same takt, men det galdt sjølvsagt bare i moderate bylgjer. Det som baud på pro-

blem var svingbordet over pasienten med intrumenter som slo fram og tilbake, men det løyste vi med å binde det fast med snorer.

Sjøsjuke hadde ikkje vore noe problem så langt, men nattetid passerte vi Biscayabukta og den er berykta for uroleg sjø. Vi var begge ikkje så vane med rulling til sjøs. Eg hadde rett nok kjent sjøsjuke til gangs om bord på troppetransportskipet "Svalbard" som soldat i Tysklandsbrigaden på veg ned i januar 1948. Men min ektefelle kjente problemet skikkeleg på kroppen for fyrste gong, så det blei ikkje tannbehandling den dagen!

Då vi kom gjennom Gibraltarsundet og inn i Middelhavet blei det stas med sol og varme, og vi kunne ligge på øvste dekk og sole oss. Vi skulle gå gjennom Suezkanalen til Raudehavet, men måtte ankre opp i Port Said for å vente på å komme med konvoi. Mange av mannskapet hadde gått gjennom kanalen fleire gonger, og vi blei advart mot alle arabiske handelsmennene som bruka å gå om bord når båten ankra opp. Vi blei

innstendig bedne om å halde dører og ventiler låste og stengde.

Og det stemte. Før ankeret var slept myldra det av småbåtar rundt skipet, og på ein blunk hadde dei klatra om bord og okkupert området rundt skipet og stilt ut sine varer. Viste du deg ute, var du straks omringa av ivrige seljarar. Det gjekk mye på tepper og all slag tingel og tangel, og pruting- pruting, som er vanleg i den delen av verda. Eg minnest ein som argumenterte med at han hadde fire koner å forsørgje, så kan kunne umogleg gå ned i pris.

GJENNOM SUEZ- KANALEN FØR STENGINGA

Det var litt spesielt å gå gjennom kanalen med land kloss i begge sider. Vi hadde kanallok om bord, og det galdt nok å manøvrere med stø hand. Dette var på førsommaren 1956, og i juli- august nasjonaliserte Egypt kanalen. England og Frankrike svarte med å okkupere kanalsona i november, men etter vedtak i FN blei dei pressa til å trekke seg ut i desember. Norske sodatar var mellom dei første som i FN oppdrag rykte inn i kanalsona etter at England og Frankrike drog seg ut. Men det blei ei uroleg tid etterpå med skipsvrak i kanalen, og stengt kanal i lange periodar.

HAIFISKE

Hadde det vore eit varmt og godt ver i Middelhavet, så blei det skikkeleg varmt i Raudehavet, og ikkje minst fuktig luft. Det var svalt inne i lugaren med air-condition, men kom du ut på dekk slo varmen mot deg, og tok du på skipsrekka var ho heilt blaut. Mannskapet rigga opp eit lite badebasseng på dekk av seilduk



til bruk for alle. Men det var kapteinen som skulle innvie bassenget og vere førstemann uti. Elles dreiv dekkmannskapet med diverse vedlikehald på dekk, med rustbanking og måling. Då vi kom ut i det Indiske hav fekk vi maskinstopp, og båten blei liggande og drive for anker ei tid. Men maskinfolka fekk nå starta motoren igjen, og det var ingen fare for skipet, for vi lå stille og fredeleg langt til havs. I mellomtida mora mannskapet seg med haifiske. Dei fekk eit stort kjøtstykke av kokken som dei festa til ein diger krok og slepte uti. Dei hadde observert ryggfennane av hai ei tid så dei visste at det var hai i farvatnet. Og jamen beit ein rusk av ein hai på kroken og blei heist om bord. Det blei samling av mannskapet for å se på haien som lå på dekk og hoppa, og alle med fotoapparater kom fram og tok bilder. Det endte med at ein av offiserane som hadde revolver sendte nokre skot i han, og så blei han kasta over bord igjen. Ingen så ut til å villa ete hai!

LITE SKUGGE I OLJEHAMNA

Oljehamna Bandar Mashur i Persia lå eit godt stykke inne i den Persiske vika, og langt frå hus og folk. Det var lange utstikkarbrygger med oljeledningar som førte ut til skipa. Det gjekk vakter på land, som patroljerte landsida. Det var juni månad så sola stod nesten loddrett på himmelen midt på dagen og smått med skugge. Men eg så ein vaktmann som stillte seg opp mot ein lysstolpe og tykte mon i den lille skuggen den gav. Om kvelden blei det organisert tur med drosjebilar inn til den lille byen for å gå på kino utomhus. Kinoen var nemleg under open himmel, og vi sat sammen med folket i byen som hadde med seg småborn. Det var noe nytt og uvant for ein nordbu med stjernehimlen over seg.

Vi tok inn full last av råolje, og det blei klart at vi skulle losse på austkysten av USA. Vi fann at det ikkje var så mye igjen å gjere på mannskapet, så i samråd med kapteinen blei vi enige om å forlate skipet i Port Said, og reise heim att via Kairo- Rom –Hirtshals til Kristiansand. I Port Said kom skipsagenten opp langs med skipssida med ein småbåt, og vi gjekk frå borde medan skipet seilte vidare. Vi fekk busstransport til Kairo, der vi tok inn på hotell for å se oss om i byen. Vi tok imot eit tilbod av ein guide med drosje for å se pyramidane. Han tok ein snarveg gjennom ein landsby på veg

ut. Men vi blei litt redde og undra korleis dette ville ende, då han la seg på signalthornet og køyrde i full fart gjennom landsbyen så hønsa flaksa til alle kantar. Men det endte godt, vi fekk ei fin omvisning ved pyramidane og den ”obligatoriske” turen på kamelryggen frå Sfinksen opp til pyramidane med tilhøyrande foto.

HEIM VIA ROM-SVEITS-TYSKLAND OG DANMARK

Etter å ha fått med oss det viktigaste i Kairo, tok vi fly til Roma. Der stoppa vi noen dagar og fekk med oss dei fremste historiske stadane., før vi tok toget gjennom Sveits og Tyskland til Hirtshals. Der gjekk vi om bord i den lille ferja som den gong gjekk mellom Hirtshals og Kristiansand. Den båten var ikkje nettopp kjent for å vere god mot rulling! Med om bord var ein norsk skuleklasse med 6. eller 7. klassingar. Dei var viltre og glade som born i den alderen og sprang høgt og lågt. Men vi var ikkje komne så langt utenfor moloen i Hirtshals før skipet tok til å rulle. Borna blei stillare og stillare, og snart var det noen som fann seg ein plass der dei kunne ligge ned. Det varte ikkje lenge før noen måtte be om spyosar, eller gå til rekka og ofre av maten dei nyss hadde fått i seg. Det blei ei heller ynkeleg forsamling etterkvart. Men noen av elevane var sjøsterke, og dei fekk hendene fulle med å hjelpe sine medelevar med å tømme spyosar og hente nye. Min ektefelle og eg kjente ikkje noe større til sjøsjuka då. Det kunne se ut som om vi blei kurerte i Biscaya.

Denne turen som skipstannlege gav oss eit innsyn og forståing for sjølivet som vi har hatt glede og nytte av heile livet. Etterkvart fekk sjøfolka betre høve til å reise heim, og kunne dermed få tannbehandling heime. Kravet til betre utstyr frå både tannlege og pasient førte til at interessa for denne tenesta minka, og smått om senn døydd bort.

Kjelder:

- * *Personleg melding frå Norges Rederiforbund 2005*
- * *”Tannlægetjenesten til sjøs”, artikkel i Den Norske Tannlegeforenings tidende 1947*
- * *Den Norske Tannlegeforening gjennom hundre år 1984*
- * *Som tannlege med M/T ”Beduin” Den Norske Tannlegeforenings tidende 1948*



Passíve joggíng

Helsesjefen í Stavanger har fátta te et røygeforbud for kommunalt ansatte, og hovedargumentet ser ud te å ver faren for passíve røygíng og røygelukt. Jojo, men der e mange tíng sá e farlíge og irriterandes.

Eg går ofta tur rundt Mosvatnet, og av og te rundt Hålandsvatnet eller Stokkavatnet. Rundt Mosvatnet treffe eg, kver gang, joggare. Og ná har de spreidd seg heilt ud te Hålandsvatnet. Me má setta ein stoppar for det, før det tar heilt øvehánd.

Kver gang eg treffe nágen av disse pesande, sprengde hummartrynene, sá ende eg opp med å synas lítt synd pà de. Men de lukte jo íkkje godt, og íkkje ser de gode ud heller. De e te sjananse for omgívelsane. De har síkkert íkkje náge hjem å gå te, og derfor springe de rundt og rundt heila tíðá. Av og te prøve eg å stikka te de ein 20-kroníng, eller ein røyg, men de tør íkkje stoppa for å ta ímod. De ser lívredde ud, og det e heilt tydelígt at de líde av ein alvorlíge sygdom. Jevnt og trutt får de krampa og spasmer. Der komme kvítt skum ud av kjeften pà nágen av de, og disse har síkkert rabíes. Í den seínare tíð har eg óg observert flerne og flerne sandnesfolk og udlendingar sá joggje í parkane váre.

E dette lov? Kan de íkkje sendast hjem te der de komme ífra, og heller joggja der?

Det e trist at me har fátta et samfunn kor de fleste av

oss, jevnt og trutt, ska ble udsatte for passíve joggíng. Eg bler deprimerte og fysisk dårlíge av synet. Eg har óg egenhendígg sett, í nærheden av sentrum, kommunalt ansatte, som, í arbeidstíðá, jobbe sá effektívt og kjapt at det má defínarast som joggíng. Kor e helsesjefen dá?

Dette te tross for at me, ved hjélp av private mídler, har fátta bygd opp egne leírar te denne typen undermennsker. Leírar kor de holde seg ínnendørs, ínternerte, bag kraftíge murveggar. Leírar kor de má betala saftíge beløber for det svíneríet de tror pà og holde pà med, og leírar kor de íkkje e te sjananse for oss normale. Me har fátta Svekkís og fjertís, Elixíwích og Satsenhausen. Kan me íkkje dá, í det mínsta, kunna forlange at disse índívidene holde seg í disse leírane, og íkkje får springa rundt udendørs, og ínfísera oss andre?

Det versta e at mange av disse folká í andre samenhengar kan oppføra seg mesten heilt normalt. Nágen av de har jobb, de går av og te rundt í mesten normale kler, og flerne av de kan í korte tíodrar fóra ein mesten normale samtale. Bare for å lura og índoktrínara oss, før de pense samtalen øve pà den djevvelska joggíngá de dyrke og bedríve.

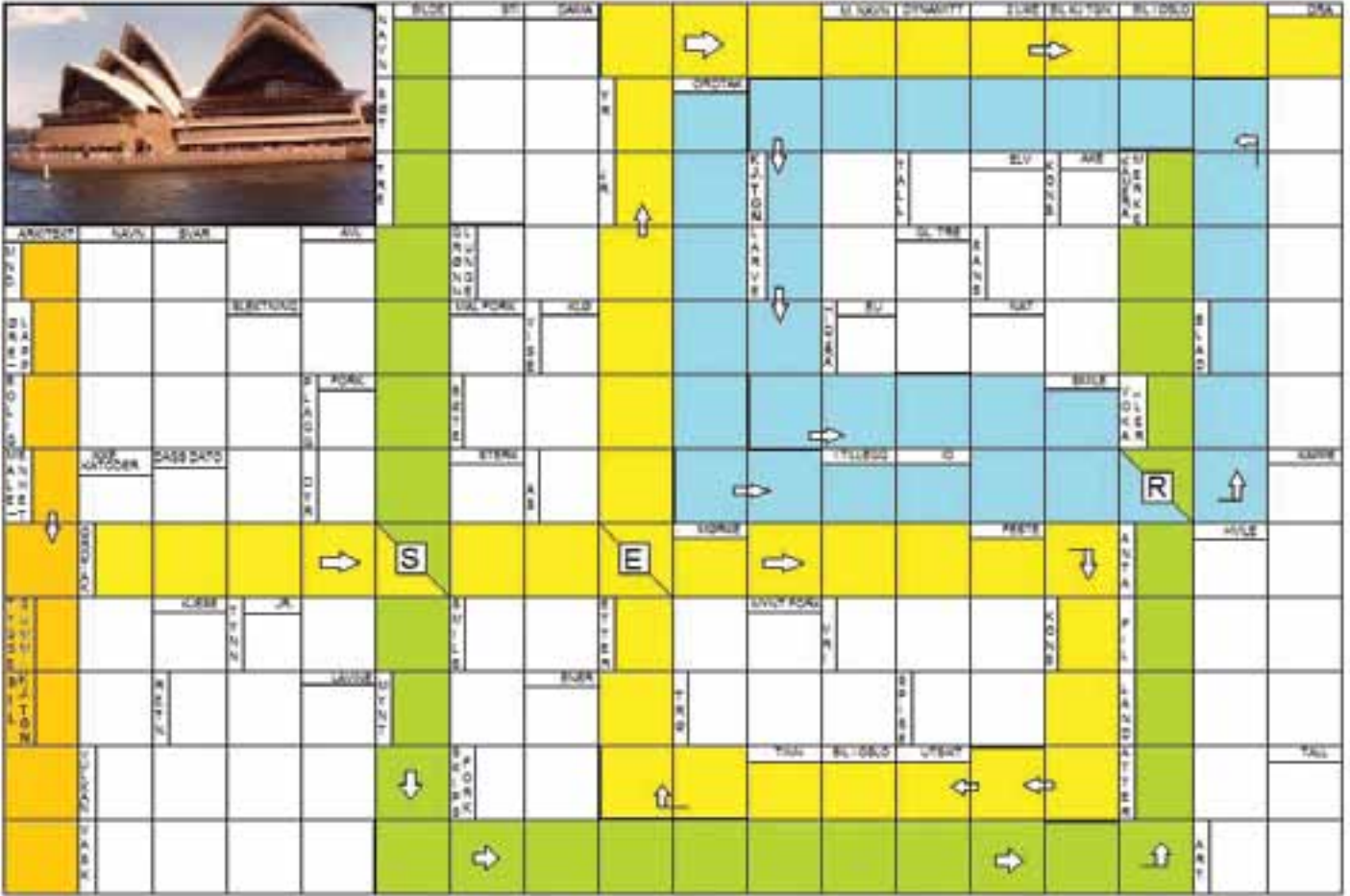
Me má snarast få satt ein stoppar for dette svíneríet, og dette bør ver ein oppgave for Helsesjefen.

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 15.06.16 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 3 2015: Ådne og Sivert Sulebakk, Frekhaug - Erling Todal, Tusna -
Siv Wulff, Tusna

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*



Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

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

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

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

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

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

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



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