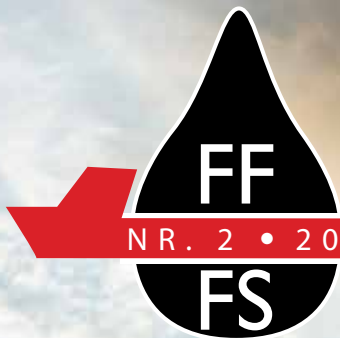


DRÅPEN



NR. 2 • 2017 • 16. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● SKAMMENS HENLEGGELSE

● FRA GAMLEDAGER

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

FFFS FORUM

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 2 • juni 2017



AP har hatt landsmøte og vedtakene er gjort side 5



Å ha to tanker i hodet samtidig side 15



Skammens henleggelse side 22



Human factor side 43

Nr. 2 juni 2017 - 16. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Anke Menge - hurtigruten.no

Trykk
Molvik Grafisk

Leder.....	side	4
AP har hatt landsmøte og vedtakene er gjort.....	side	5
Anslått verdi 17 000 milliard kroner.....	side	6
Alt vi foretar oss er politikk, blir det påstått.....	side	7
Gammelt vennskap forplikter ikke.....	side	8-9
Siste spiker i kisten for norsk skipsfart?.....	side	10
Er det journalisten eller rederiet som prøver seg på en syltynn en?.....	side	11
"Gode" opplysninger fra skatteetaten, ikke for deg og meg.....	side	12
Har vi virkelig de politikerne vi fortjener?.....	side	13
Hva skjedde?.....	side	14
Å ha to tanker i hodet samtidig.....	side	15
Undrenes tid er ikke forbi.....	side	16
Skipsfarten, lastebilnæringen og nå luftfarten, hva blir det neste?.....	side	17
Vi er ikke sikker på om vi skal glede oss eller gremme oss.....	side	18
Østeuropeiske lastebilselskaper henter sjåførere på Filippinene.....	side	19
Fra gamle dager.....	side	20-21
Skammens henleggelse.....	side	22-39
Stortingskommisjonen sa mer om sin egen inkompetanse, enn om mordbrannen på Scandinavian Star.....	side	40-42
Human Factor.....	side	43
Britiske spesialister på skipsbranner setter spørsmålstegn ved kompetansen til stortingskommisjonens brannekspert.....	side	44-45
Leserbrev.....	side	46-49
Tigging.....	side	50
Kryssord.....	side	51

**VI ØNSKER ALLE VÅRE LESERE EN
FANTASTISK
SOMMER!**

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære leser

I denne utgaven av Dråpen vier vi mye plass og oppmerksomhet på hva som har skjedd i forbindelse med Scandinavian Star granskningen. Det er med beklagelse vi må konstatere at både politi og kommisjonen som Stortinget satte ned, hopper bukk over både saklige fakta og andre menneskers evne til å tenke selv. At de ikke lenger har noen person å skyld på, måtte de innrømme for flere år siden, at politiet i tillegg heller ikke nå har noen god forklaring på henleggelsen, samt kommisjonenes ynkelige forsøk på bortforklaring, kan du lese om inne i bladet.

Det har i det siste året, som vi vet, vært stor oppmerksomhet på den økonomisk dårlige situasjonen i forbindelse med offshore markedet. Dette har ført til at mange rederier i samme periode har bedt sine ansatte om en nedgang i hyrene, dette skulle selvfølgelig følge demokratiske retningslinjer- det skulle stemmes over saken. Når det gjaldt den demokratiske viljen fra rederiene og de tre andre forbundene, var den heller liten, eller skal vi si- helt fraværende. FFFS medlemmer og uorganiserte ble tvunget til å melde seg inn i et av de tre andre forbundene for å få lov til å stemme over endringer i en privat avtale. Som et eksempel på dette kan man lese en av de mange mailer vi har mottatt i samme forbindelse.

Hei!

Jeg har i mitt rederi måttet gå over til ett annet forbund for å kunne ha stemmerett. Synes det er helt forkastelig å måtte bli tvunget ut av FFFS og til ett annet forbund bare for å kunne være med å stemme. Jeg er ansatt i xxxxx, da tidene strammet seg til kom det spørsmål fra rederiet om vi var villige til å gå ned i lønn. Da vi i flere år ikke har hatt lønnsøkning og alt er innberegnet i hyren, takket vi nei. Det kom da beskjed fra sjømannsforbundet at det vil bli avstemning for/mot lønnsnedgang. Jeg som da var medlem i FFFS hadde ikke stemmerett og kunne ikke få være med å avgjøre om det ble lønnsnedgang eller ei. Jeg tok da avgjørelsen om å melde meg inn i ett forbund som kunne gi meg stemmerett. Grunnen til at jeg i første omgang meldte meg inn i FFFS var at de kjemper sjømannens sak og ikke var/er redd for å ta saker for å hjelpe medlemmene. At de ikke var medlem i LO var også medvirkende. Det er jo merkelig at i Norge som skal være så «fritt» blir man tvunget til å melde seg inn i spesifikke forbund for å få lov til å si sin mening.

Mvh xxxxx

Dette er selvsagt en praksis FFFS vil gjøre det ytterste for å få stoppet. Derfor har vi nå bestemt oss for å ta et av de rederiene som driver slik diskriminering, til retten. Demokrati skal innføres på arbeidsplassene til sjøs, som på land. Det er ikke bare saker som den nevnt ovenfor vi får inn til behandling, til nå i år har vi fått inn ca. 230 saker av ulik art. Det være seg uriktige advarsler, uriktig fritidsregnskap og mye, mye mer. Slik det ser ut blir vi ikke arbeidsløse med det første. Som dere vil se på baksiden av bladet, har vi nå inngått et samarbeid med Dekkhandel AS i Bergen. Dette har vi gjort for å kunne gi medlemmene og leserne av bladet enda et godt tilbud, i tillegg til andre fordeler det er å lese Dråpen. Har dere bruk for noen av varene er det bare å ta kontakt via mail eller telefon, men for å få alle rabattene er det viktig å oppgi referansenummeret.

Ha en strålende sommer

Alle skal med.



Jonas Gahr Støre. Foto: Sara Johannessen, AP

AP har hatt landsmøte, og vedtakene er gjort

Som tidligere savner vi noe i retning av noe positivt for seilende.

«Arbeidsfolkernes eget parti» har som vanlig, i likhet med de fleste andre politiske parti, glemt yrkesgruppen sjøfolk i sitt program. Hvorfor NSOF ønsker å være tilknyttet et slikt «glemsomt» parti er vanskelig å forstå. Det hadde vært morsomt å lese avtalen mellom ledelsen i forbundet og LO, kanskje inneholder den noe oppklarende, som vi andre ikke forstår.

Vi antyder selvsagt ikke at noe «shady» har foregått, det ville vært både ufint og uriktig, derfor gjør vi selvfølgelig ikke det, men forundret er vi. Fagforbund for en yrkesgruppe, slik vi ser det har bare en oppgave, å hjelpe medlemmene, ikke

å dra dem med seg i en bestemt politisk retning. Det er derfor vi ikke helt forstår hva som foregår når partiet ikke med et eneste ord nevner disse arbeidstakerne.

Om du går inn på linken nederst vil man se hva vi mener. Det nærmeste vi er i stand til å se at har noe med vann å gjøre, er at det er fattet et vedtak om: «Etablere en ny havstrategi for Norge». Når de snakker om havstrategi er vi ganske overbeviste om at det ikke er en strategi for å få flere norske sjøfolk i arbeid, eller sikring av deres arbeidsforhold, det er snakk om. Nå det er sagt, håper vi på det sterkeste at vi tar feil.

Når vi i begynnelsen skriver arbeidsfolkernes eget parti, er det litt rart å tenke på at de er ikke alene om å kalle seg det, det gjør de alle sammen. Det store problemet er at vedtakene på de andre landsmøtene

avsluttes også med at det maritime er for varmt til å bli behandlet. Samtlige er enige om at vi må få mer frakt over på kjøll langs vår langstrakte kyst, men samtlige er også for feige til å si at det skal foregå med nordmenn om bord. Hvorfor noen organisasjoner lar seg friste til å knytte seg opp til et av de politiske partiene, går langt over vår forstand. Hvorfor ikke heller spisse energien inn mot media, som kanskje kan lage litt oppstyr om saken. Vi er fire forbund og når to av dem har besluttet å binde seg opp til en spesiell politisk retning, håper vi at de vil dele sin viten med oss andre slik at også vi vil forstå hvor vi har gått feil. Om det ikke lar seg gjøre, blir vi like upolitiske i fremtiden som vi alltid har vært. FFFS tar sjøfolk på alvor.

<http://miniurl.no/1b1>



Anslått verdi: 17 000 mrd kr

Bekvemmelighetsflagg i skipsfart bidrar til ulovligheter. Dette lyder skremmende kjent, er ikke også det norske flagget blitt et bekvemmelighetsflagg? Om det ikke var et bekvemmelighetsflagg, ville vel ingen skipsredere registret skipene sine i Norsk internasjonalt Skipsregister- NIS.

-Bekvemmelighetsflagg i skipsfart bidrar til ulovlig fiske ved å la båteiere omgå en rekke internasjonale reguleringer. Liberia, Panama og Mongolia er typiske verstingland i så måte.

FØLG PENGENE

Global Financial Integrity mener at det er ikke nok at politi og tollere beslaglegger ulovlige varer eller arresterer mellommenn. De viser til narkotikapoliti i USA som mener de beslaglegger rundt 40 prosent av de harde stoffene som skal inn på markedet, men kun får tak i 1 prosent av pengene.

– Uten å sikte seg inn mot pengestrømmene vil vi ikke oppnå noe. Kampen mot overnasjonal kriminalitet må rettes mot

pengene som forbrytelsene genererer. Vi må stenge av det hemmelige globale finanssystemet som bidrar til at ulovlig penger kan flyttes og lånes, sier Cardamone.

<http://miniurl.no/1b6>

Som man ser er det ikke bare Norge, et land som ser på seg selv som et lovlydig land, som har slikt register. Også andre land som klager på at skattesnusk og ulovlige skatteparadis må fjernes, har slike registre. Delaware den første staten i USA, har også et slikt skattehull. Med andre ord «vi siviliserte» stiller i samme klasse som Liberia, Panama og Mongolia. Har vi grunn til å skamme oss?

Om vi virkelig mente å komme slike registre til livs, måtte vi ikke åpnet et selv, men kjempet sammen med andre for å fjerne dette uvesenet. Så lenge det finnes slike skatteparadiser, vil det også finnes kjeltringer som vil bruke dem. Vi er ikke troverdige når vi sier at vi vil fjerne muligheten for å gjemme seg bak bekvemmelighetsflagg.

Ingen flyktninger har vært dyrere for den norske stat en Anders Jahre og Hilmar Reksten.

I boken The Hidden Wealt of Nations:

The Scourge of of Tax Havens. anslår han (Gabriel Zucman), basert på tilgjengelige statistikker, at det ligger 60.000 milliarder kroner gjemt i de ulike skatteparadisene. Det utgir åtte prosent av verdens samlede formue Det internasjonale journalistsamarbeidet om de såkalte Panamapapirene avdekket noe av denne enorme skatteunndragelsen.

Det er denne avsløringen historikeren Trond Gram bruker som knagg for å rekapitulere fortellingen om de to dyreste flyktningene i norgeshistorien: rederne Anders Jahre og Hilmar Reksten. Omtale av boken

«Penger i Paradis» BT: 28.04.2017

Selv med en slik historie tett på, åpner norske myndigheter et internasjonalt skipsregister. Det var selvsagt ikke noe de kom på av seg selv, de var helt sikker overbevist av andre som ønsket mer penger - skipsredere, om at dette var et viktig grep å ta - for å bevare norsk skipsfart..

I disse dager ser det ikke ut for at norske myndigheter bryr seg så mye om vi har sjøfolk eller ikke, de er i alle fall ikke prioritert på lik linje med de som stort sett ansetter ikkeskattebetalende lavtlønnede utlendinger.

Alt vi foretar oss er politikk, blir det påstått

Har FFFS misforstått - skal ikke fagforbundsarbeid kun være å arbeide i og for medlemmenes interesser?

Når det gjelder forbundsarbeid for sjøfolk, har nå to av foreningene blitt medlemsforbund i LO. LO er, etter vår mening, kun et redskap som AP bruker for å kontrollere sin egen politikk, og å styre arbeidsfolks hverdag. Hvem er det som har bestemt at arbeidstakere må tilhøre en bestemt politisk retning, og har disse bedt om det selv? Vi i FFFS har aldri fått noen som helst ønsker i den retning fra noen av våre medlemmer, våre medlemmer skal ikke være noe partis stemmekveg.

Det er blant annet på denne bakgrunn at vi i utgangspunktet dannet et konkurrerende forbund til NSF og de andre, nå når vi har fått to forbund inn i samme folden, og skal man tro ryktene - snart tre forbund, må vi bare stå på enda hardere for å få alle til å innse at forbundsarbeid er å arbeide for medlemmenes beste, ikke for at politiker som har utpekt seg selv til å være ledere med makt, skal få viljen sin. Arrogante og maktsyke mennesker har vi mer enn nok av.

Om det var slik at LO/NSF/AP historisk hadde vist at de arbeidet for, og ønsket sjøfolkens beste, ville vi i dag hatt en helt annen sjøfartspolitik. Da hadde ikke sjøfolk vært redusert til en pariakaste i politikernes øyne, de hadde vært selve øyestenen. I dag er situasjonen slik at det snart er flere utenlandske sjøfolk i norske farvann enn nordmenn. Politikerne kan skyld på internasjonale avtaler så mye de bare vil, men vi kan ikke komme fra, at det er politikernes selv som har inngått disse avtalene.

I Fjellvettregel nummer 8 kan vi lese: Vend i tide, det er ingen skam å snu. Slik må det også være i politikken, har man gjort en eller, som i dette tilfellet flere

feil, må man legge seg flat og rette opp i feilene. Det gårdagens politikere, samt noen av dagens politikere, har gjort feil, er det ennå heldigvis mulig å rette opp igjen, om det finnes politisk mot. Om de ser på sjøfolkene som stemmekveg, må de også gi dem en grunn til å stemme på nettopp dem.

Til høsten er det Stortingsvalg og da vil vi studere programmene med Argusøyne, og da er det spesielt et parti som vil bli

fulgt nøye. Om ikke AP/LO innfrir, er de avslørt. Hvorfor skal arbeidsfolk stemme på dem om de ikke betyr noe for dem. La oss samtidig ta for oss alle partienes programmer og se hva de mener om norsk skipsfart, de som glemmer oss og de som ikke har noe om oss i det hele tatt, må vi bare glemme. Det er vi, stemmekveg, som har makten, la oss bruke den. Godt valg.

FFFS tar sjøfolk på alvor.

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 UNGGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as

Gammelt vennskap forplikter ikke

I følge BT 10-05-17, brukte Hagen milliardbeløp på å kvitte seg med gamle partnere. Det er ikke bare gamle partnere skipsreder Hagen har klart å kvitte seg med. Også hundrevis, og om kort tid kanskje enda flere, norske sjøfolk har han fjernet på grunn av sitt frieri til eks-ordføreren i Bergen og vår «kjære» industriminister.

Hadde det ikke vært for Hagens ønske om å utvide sin, allerede store, bankkonto, hadde sikkert ikke NIS-registerets virkeområde heller vært utvidet. Men når skipsreder Hagen ønsker noe får han det som regel som han vil.

«Hvorfor kjøpte du først ut minoritetsaksjonærer, for så å slippe inn nye?»

– Fordi jeg var lei av dem, sier han.»

<http://miniurl.no/1b9>

Fordi jeg var lei av dem, sier Hagen. Ingen skal komme her å si at Hagen ikke er en bestemt herremann, ønsker han noe, arbeider han hardt og målrettet mot det han ønsker. Om alt er like sunt og godt for andre enn ham selv, er en helt annen sak. Er han lei av noen, kvitter han seg med dem, som for eksempel norske

sjøfolk. Da han ønsket NIS-skip i norske farvann, fikk han det. Da han mente at mannskapene på elvecruiseflåten hans tjente for mye, byttet han bare lønnsutbetalingen fra sveitserfranc til euro. Med dette enkle knepet sparte han bortimot 20 % i lønnsutgifter, de ansatte tapte selvsagt tilsvarende.

Selv lever han et liv i luksus, noe som er ham vel unt, men det blir litt smaksløst når den eneste tanken han har for å kunne leve slik er grådighet på vegne av seg selv. Ikke engang hans egne barn ønsker han skal arve formuen hans. Det at hans egne barn skal arve ham har voldt han de største vanskeligheter i det siste.

– Jeg synes ikke barn skal arve mye pen-

ger. Dette er ting jeg tenker mye på for tiden, og som har voldt meg en del vanskeligheter og problemer opp igjennom. Det er kanskje det største problemet jeg har for tiden, sier han. (BT 9. mai 2017)

Når det henger i sammen på en slik måte, forstår vi godt at han ikke hadde så store kvaler med å fjerne norske sjøfolk, de er ikke i familie med ham heller. Samtidig ødela han en politisk karriere for den tidligere bergensordføreren Trude Drevland. Det samme kan vel ikke sies om industriministers handlinger, hun har i ettertid forsvart sin deltakelse i utvidelsen av NIS-registerets virkefelt med at det er bra for Norge «å eie» en stor skipstonnasje. Hvorfor, det sier hun ingenting om.

Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



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

EUROJURIS
N O R G E

Besøksadresse:
Chr. Michelsens gt. 2A, 5012 Bergen
Tlf: (47) 55 21 54 00
Fax: (47) 55 21 54 25

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

Adv. kontor Tvedest
Tlf: (47) 56 38 74 74
Fax: (47) 56 38 80 18

Adv. kontor Sartor Senter
Strømme
Tlf: (47) 56 33 20 90

Eier tomme leiligheter til 66 millioner. Selv om han selv kaller seg en enkel mann, er det ikke verre fatt enn at han eier et hus i Luzern i Sveits, som han kaller hjemme.

Deler av året tilbringer han i selskapets viktigste marked USA, og da bor han på hotell, mens når han er i Norge, bor han i det som DN i 2014 omtalte som Norges dyreste leiligheter på Tjuvholmen i Oslo. Konen har bodd i huset deres i London, som også er kontrollert av en trust.

Leilighetene i Oslo, med et samlet boareal på 427 kvadratmeter, er eid av et selskap på Caymanøyene, som igjen

kontrolleres av Hagen. Dette kom frem ved å sammenholde tinglyste dokumenter fra leilighetskjøpet med rettsdokumenter fra Bermuda. Hagen bekrefter at det var han som la 66 millioner kroner på bordet for de to leilighetene. (BT 9. mai 2017).

Kanskje var det overskuddet han fikk ved å bytte lønnsutbetalingen fra franc til euro som satte han i stand til å kjøpe hus/leilighet på et så passende sted som Tjuvholmen?

Vi er på ingen måte misunnelige på at mannen lever i overflod, men vi er skuffet over at slike mennesker kan være så selvsentrerte at de ikke ser hvor økonomisk dårlig det står til med egne ansatte,

eller andre som vil tape på hans profittjag. Hadde denne mannen vært en industriier med landbaserte arbeidsplasser i Norge, hadde han ikke hatt de samme mulighetene til å utnytte andre mennesker til egen fordel på samme måte- tror og håper vi. Da hadde fagforeningene, og muligens politikerne, stoppet ham for lenge siden.

Hvorfor har ikke sjøfolk det samme vernet? FFFS tar i alle fall sjøfolk på alvor.



VIKING STAR

Ilfoto: www.bergenships.com

Siste spiker i kisten for norsk skipsfart?

Utflaggingen Color Line truer med, kan se ut til å få følge av andre. Slik vi ser det, var dette en villet politikk fra myndighetene, men heldigvis kan det se ut som om regjeringen har tatt til vett og snudd i denne betente saken.

Hva som er hensikten bak kan vi bare spekulere i, men skremmende er det. Den ene dagen får vi beskjed fra de samme myndighetene om at mer gods skal over på skip. Neste dag kan vi lese i avisene at det å ligge til kai i en eller annen havn blir så dyrt at skipene ikke har råd til å bruke norske mannskaper. Neste skritt blir å tvinge flest mulig skip inn i det nye skatteparadis - registeret NIS.

Det nytter ikke for myndighetene å skylde på at det er kommunene selv som bestemmer hva havneavgiftene

skal være. Om staten ser at de forskjellige havnene saboterer myndighetenes ønsker med å heve avgiftene, mener vi at de må gripe inn. Gjør de det ikke styrker det bare mistanken om at dette er en iscenesatt strategi for å fjerne norske arbeidsplasser på kysten.

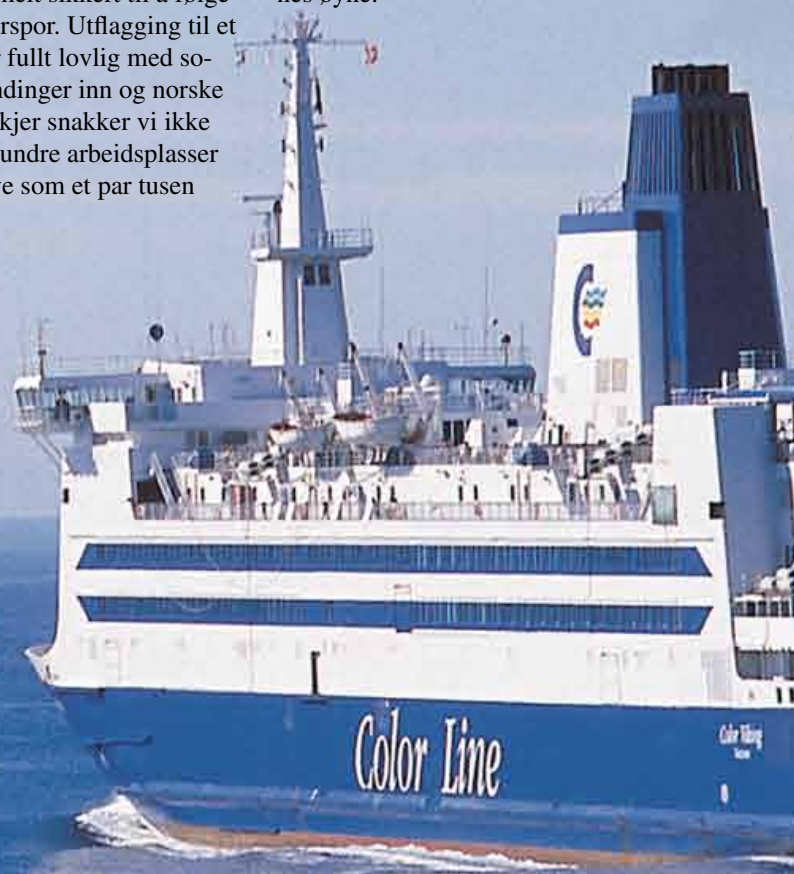
«Bodø havn vant over Hurtigruten i lagmannsretten. Hurtigruten mente Bodø havn hadde tatt altfor godt betalt for kaileie, men seieren i tingretten endte med tap i lagmannsretten. Hurtigruten er overrasket». Sysla 05.04.2017

<http://miniurl.no/1b0>

Når Hurtigruten ser at det ikke nytter å slåss for en, etter deres mening, rimelig avgift, kommer de helt sikkert til å følge i andre rederiers forspor. Utflagging til et register hvor det er fullt lovlig med sosial dumping, utlendinger inn og norske sjøfolk ut. Om så skjer snakker vi ikke om bare noen få hundre arbeidsplasser men kanskje så mye som et par tusen

eller mer. Blir denne dommen stående, er vi redde for at det er takk og farvel for norsk skipsfart for alltid. En fattig trøst oppi det hele er at dommen er anket til Høyesterett. La oss håpe at Høyesterett ser galskapen i lagrettens dom.

Er det ikke mulig for staten og sette en øvre grense for hvor mye havnene kan ta seg betalt for sine tjenester? Skal det være fritt frem for dem å tappe skipsfarten for penger, er det ikke lenge før all transport går på veiene, og det kan vel ikke være tilsiktet, selv om vi begynner å tro at mye av denne politikken faktisk er nettopp det - tilsiktet. Slik politikken er lagt opp til nå i forhold til maritim politikk, ligger det ikke mye velvilje i utførelsen av denne politikken. Sjøfolk ser bare ut for å være et rusk i politikerens øyne.





Illfoto: Joko-Facile. flickr.com

Er det journalisten eller rederiet som prøver seg på en syltynn en?

Om man ansetter mannskaper på de betingelsen som er oppgitt under, har man tydeligvis lite å være redd for. Man går på norske kontrakter og ditto vilkår, selv om NOR blir til NIS.

Han (Jarle Rasmussen driftssjef i Vestland Marine) understreker at rederiet i forbindelse med oppdragene i Norge seiler under det såkalte NOR-registeret (Norsk Internasjonalt Skipsregister), og de ansatte har norske kontrakter og norske vilkår. (TV2 07.04. 2017)

Med slike opplysninger fra rederiet, er det ikke rart at man blir tatt for uryddigheter, man ansetter ikke mannskaper på NIS-kontrakter, og later som om det er

NOR-kontrakter. Om rederiet Vestland Marines Jarle Rasmussen forteller at de er ansatt på NOR-kontrakter, tror vi ikke at han vet forskjellen. Hadde han gjort det hadde han ikke hentet mannskapene fra Filippinene, da hadde rederiet hentet dem fra ett eller annet sted i Norge. Det hadde vært billigst.

Henter man folk fra et sted man vet at arbeidstakerne er billige, gir man dem ikke norske kontrakter, som er mye høyere enn det som er nødvendig om skipet er registrert i NIS. Om man i det hele tatt holder seg til spillereglene, driver man ikke å desinformere pressen om at mannskapene går på norske kontrakter. Det tror vi ikke på. Hva han har gjort for at mannskapene ble utsendt av politiet, kan vi bare spekulere i, om journalisten har vært i stand til å gjengi det Jarle Rasmussen fortalte.

De 14 arbeiderne på MS Nordstjernen som ble pågrepet av politiet torsdag er bortvist fra Norge og allerede på vei til Trandum.

<http://miniurl.no/1bb> (TV2)

Dette er bare en av alle de konsekvensene vi vil få nå etter at NIS-registerets virkefelt ble utvidet. Vi tror dette bare er toppen av isfjellet. Det vil komme mange flere slike episoder, er vi redd.

Omgjør beslutningen angående NIS, la den maritime politikken bli nasjonal og arbeidsplassen i norske farvann bli på norske vilkår, enten det er nordmenn eller utlendinger som gjør jobben om bord. Det vil også skape mange nye arbeidsplasser på sjøen, og vilkårene og avtalene blir gjennomsiktige.

«Gode» opplysninger fra skatte-etaten, ikke for deg og meg, men for seg selv -etaten får mindre å gjøre

Med et pennestrøk og uten å underrette noen, så langt vi har klart å finne ut, er fradraget for småutgifter strøket, og sjøfolkenes muligheter for å skrive av litt på skatten forsvant. Samtidig har sjømannsfradraget på kr 80 000 stått i ro i snart 20 år. Smålig

Nå trenger de ikke å ta hensyn til en av fradragspostene som var en mulighet før. «De har vært så elskverdig å fjerne fradraget på 100,- pr. dag for småutgifter. En skatteskjerpelse på ca. kr. 6000 i året» skriver en av våre medlemmer i en mail til oss.

Hvem som har vært høringsinstansen til Skatteetaten? Det vet vi ikke, men det har i alle fall ikke vært FFFS, de har vel ikke tatt det opp med noen i det hele tatt. De spør vel bare kollegaen rett over bordet. Er han enig er det vel greit. Det er jo

bare sjøfolk vi snakker om likevel, og de skal jo fjernes, kan det se ut som.

Kanskje vi burde gjøre som rederne, spørre politikerne om vi kan få lov til å registrere oss i et bekvemmelighetsregister à la NIS for sjømenn, slik at skattemyndighetene slutter å se i vår retning? Det vil også gjøre arbeidsdagen enda lettere for etaten. Vi kan jo spørre industriministeren om lov, hun er i alle fall veldig slepphendt når det gjelder de som skal være våre arbeidsgivere.



DR FRIDTJOF NANSEN

Illfoto: www.bergenships.com

Har vi virkelig de politikere vi fortjener?

I 1987 ble NIS- registeret åpnet, Norges eget bekvemmelighetsregister for skip. Det skulle ta vare på, og sikre rettferdig behandling av de seilende, ble det sagt. Det var selvsagt det motsatte som skjedde.

«Regjeringen vil nå tillate Nils Olav Sundes Color Line å flagge om fergene sine til NIS slik at han kan gi 700 norske sjøfolk sparken og ansette kostnadsbesparende underbetalt arbeidskraft. I praksis subsidierer regjeringen oppsigelse av ansatte og premierer en eier som i 2015 tok ut 46 millioner i utbytte, på tross av et underskudd på 250 millioner. Regjeringen forventer at det gis ordentlige lønns og arbeidsvilkår. Rederiene forholder seg til regelverket, ikke til forventninger».

20.04.2017 ABC NYHETER. <http://mi-niurl.no/1b2>

Om noen tror at omflagging til NIS vil stanse med Color Lines forsøk selv nå når regjeringen har snudd, tar de skammelig feil. Det blir sikkert ikke lenge før alle Color Lines ferger er bemannet med utenlandske lavtlønnede ikke skattebeta-

lende sjøfolk. Hvordan det er mulig for en «oppegående» forsamling politikere som er valgt inn på vårt nasjonale parlament, å forråde sine egne velgere på en slik måte, er umulig å forstå.

Det er også umulig å forstå at et av sjømannsforbundene, som har vært medlemsforbund i LO i alle år, ikke har klart å stoppe denne galskapen. Nå har forbund nummer to av sjømannsforbundene meldt seg inn og blitt godtatt av LO, så nå bør det vel bli en ordning. Det rare er at vi har absolutt ingen tro på at noe vil skje i positiv retning nå heller. Kanskje det er stygt å si, men hvorfor har de ikke gjort noe før? De har penger nok til å hyre verdens beste lobbyister til å trække i Stortingets korridorer, men så vidt vi vet har ingenting blitt gjort.

Hvem, utenom rederne, er det som vil tjene på at norske sjøfolk blir fjernet? Vi vet at de som har avtale med NR ikke vil tape så mye, men noen vil også tjene på dette. Det vil sikkert være ufint å ymte frempå om at noen er bestukket for å få gjennomslag for sine ønsker, så det skal vi ikke gjøre, men det er ikke til å komme fra at det lukter litt svidd av hele saken. Hvordan er det mulig å få presumptivt intelligente stortingspolitikere med på å kaste norske skattebetaler på land, og erstatte dem med ikke skattebetalende utlendinger?

På NIS-flaggede skip er det ikke krav om norsk lønn og ordnede arbeidsforhold slik vi kjenner det fra det ordinære arbeidslivet. Det brukes flere tariffavtaler på NIS skip.

ABC nyheter 20.04.2017

I tillegg ser disse intelligente politikere gjennom fingrene med at dette i høyeste grad er sosial dumping. En frase alle på tinget har og vil bruke for det det er verdt, problemet er at de mener ikke noe med det. De har fått utallige beskjeder fra oss, og sikkert andre, om at å arbeide på skip under bekvemmelighetsflagg, er en form for moderne slaveri. Når vi kan lese om hyrer ned i 35 kroner timen er tilfelle for mange av disse stakkarene, som må være på jobb i månedvis før de kan ta fri, er det forstemmende å vite at man har vært med på å stemme denne gjengen politikere inn til landets høyeste tillitsvern. Milliardæren Nils Olav Sunde ler hele veien til banken, og dette mener regjeringen er å ta vare på norske sjøfolk?

ABC nyheter 20.04.2017

Er det kun rederne regjering og storting har ansvar for?



Hva skjedde?

For ikke så mange måneder siden, snudde FrP ryggen til sjøfolk, nå står de frem som våre beste venner, og (Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel.

Blant nei-stemmene, finner vi samtlige 18 Frp-representanter som var fremmøtt på Stortinget tirsdag (Sysla 21.12.2016)), takk for det, vi har hatt og fortsatt har, uvenner nok.

– I Odfjell vil vi gjerne ha nordmenn om bord på skipene våre, og rekrutterer fra sjøen til kontoret for å ivareta bred kompetanse på alle felt, sier mannskapskonsulent Eva Storeide.

Rundt 4 av 10 landansatte i rederiets operasjonelle og tekniske avdeling har seilende bakgrunn. Men det er flere år siden Odfjell tok ungdom om bord for opplæring på sjøen. Siste kadett var ferdig sommeren 2015.

<http://miniurl.no/1bd> (Sysla 02.06.2017)

Dette er musikk i våre ører, men selve lovsangen er at Monica Mæland har innsett at det ikke lønner seg å satse alle pengene på utenlandske mannskaper og grådige redere. Nå ser vi allerede at utenlandsflaggede redere, som Odfjell for eksempel, sier at de kommer til å satse så mye som mulig på å ansette norske mannskaper.

Det at myndighetene satser på å bruke penger på nettolønn for nordmenn om bord i NIS-registrerte skip, er positivt, men hvorfor ikke bare ha et register hvor vi stiller fint både med mannskaper og

eiere? Med nettolønnskuddet som nå kommer, er mye av unnskyldningen rederne har hatt for å flagge ut, fjernet. Den største årsaken til at skip er flagget til andre registre, skyldes at lønn og sosiale utgifter har vært mer enn rederne vil betale for den jobben som blir gjort.

De vil helst ha det gratis.

At regjeringen velger denne fremgangsmåten, for å løse en stor tabbe de selv har skyld i, er bra, kanskje det er lurt å være litt mer skeptisk overfor visse lobbyister i fremtiden. Om industriministeren hadde latt være å lytte så mye til en stor elvecruisereder, og mer til de som driver med maritim politikk, hadde mye av dette trøbbelet vært unngått.

Heldigvis, kan det se ut som, har vi en minister som er i stand til å rydde opp etter seg, og det er bra.

Å ha to tanker i hodet samtidig - Monica Mæland

Dette er unnskyldningen Monica Mæland bruker for å renvaske seg selv for en totalt feilslått maritim mannskapspolitik. Nå betaler staten nettolønn til våre utenlandske konkurrenter, mens vi kaster oppgående norske sjøfolk på land. I stedet for å utvide NIS-registerets virkefelt og fjerne områdebegrensningen for NIS-skip, skulle hun ha innført proteksjonisme for NOR-skip i norske farvann.

«Det har vært en betydelig økning i NIS-registeret siste året, blant annet med 37 skip som ikke kunne seile i NIS tidligere på grunn av fartsområdebegrensningen. Er dette en ønsket utvikling, at NOR minker mens NIS øker?» (Sysla)

– Vårt ønske har vært at også antallet sjøfolk på NOR-registrerte båter skal øke, men i den situasjonen vi har vært i må vi være fornøyd med at tallene er såpass høye som de er. Når det ligger 180 skip i opplag er det klart at det får konsekvenser for mannskapet på skip i NOR. Så er det ikke nødvendigvis sånn at det er de samme menneskene som går ut av NOR og inn i NIS. Jeg tolker ikke dette slik at de er flyttet fra NOR til NIS, jeg tolker det som en konsekvens av situasjonen i offshore-segmentet».

<http://miniurl.no/1b8>

Som kvinne kan hun ha to tanker i hodet samtidig, påstår hun, hun vil styrke både

NOR og NIS. Måten hun gjør dette på strider mot sunn fornuft. Om hun hogger ned et tre blir det ikke høyere. Det blir heller ikke flere norske sjøfolk ved å ansette utenlandske mannskaper. Hva som er fordelene med en stor skipstonnasje under norsk bekvemlighetsflagg bemannet med underbetalte ikke-skattebetalende utlendinger, er vel ingen stor fordel, sett med norske øyne. Heller mindre tonnasje i NIS og flere norske sjøfolk i NOR.

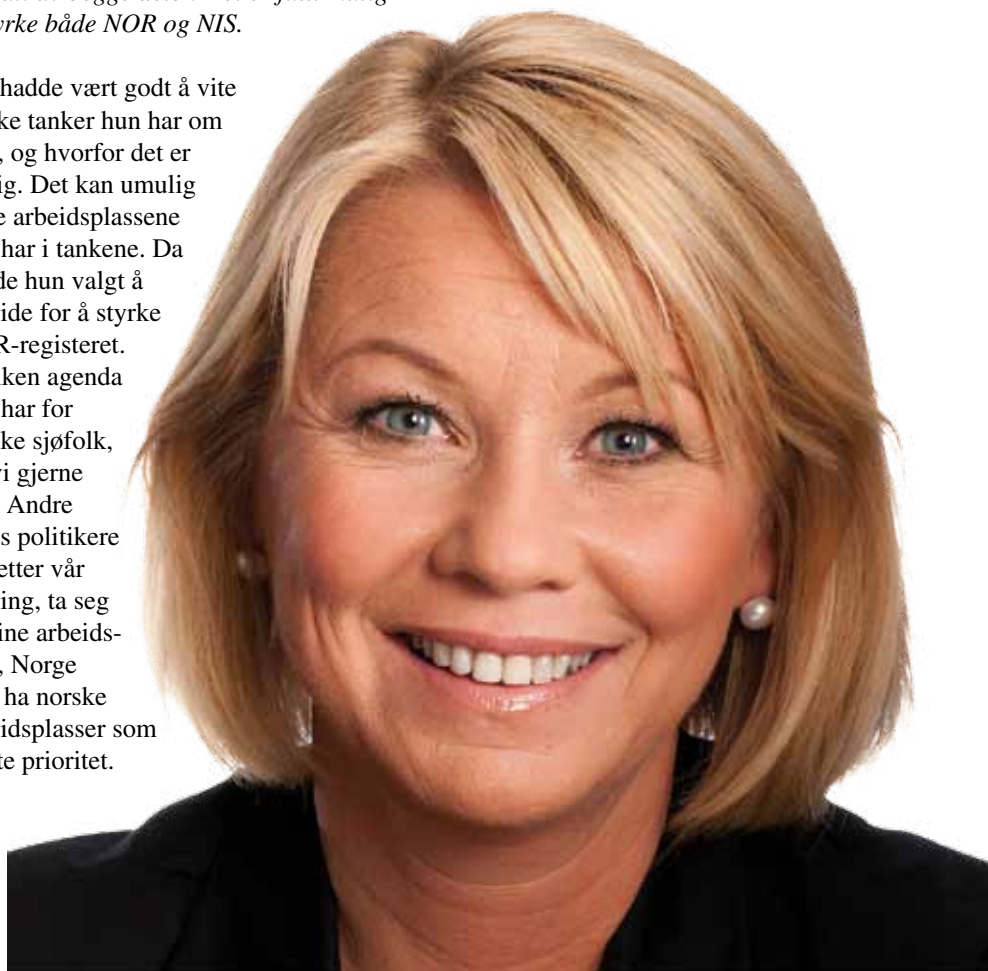
– Men for å sette det på spissen, hva er viktigst for deg – norske sjøfolk eller bruttotonn på norsk flagg?

– Det er bare menn som tenker enten eller – som kvinne klarer jeg å ha to tanker i hodet samtidig. Begge er viktige, vår styrke måles i begge og jeg er opptatt av begge deler. Det er fullt mulig å styrke både NOR og NIS.

Det hadde vært godt å vite hvilke tanker hun har om NIS, og hvorfor det er viktig. Det kan umulig være arbeidsplassene hun har i tankene. Da hadde hun valgt å arbeide for å styrke NOR-registeret. Hvilken agenda hun har for norske sjøfolk, vil vi gjerne vite. Andre lands politikere får, etter vår mening, ta seg av sine arbeidsplasser, Norge skal ha norske arbeidsplasser som første prioritet.

Kan det være at en av tankene hennes er hennes egen fremtid?

Kanskje kan hun tenke seg en karriere som generalsekretær i NATO, etter at Jens Stoltenberg har takket av? Vi har tidligere etterspurt Norges avtale med NATO angående handelsflåten, men har selvfølgelig ikke fått noe svar. Er det her skoen trykker? Vi lurer selvsagt også på hvordan troskapen til NATO vil være om det skulle oppstå en krise. Hvor sikre er vi på at den norske flåten snur nesene mot NATO og våre allierte? Med mange mannskaper både fra øst og enda lengre øst, vet vi da hvor skipene havner. Kanskje det er på tide å våkne.



Undrenes tid er ikke forbi

Monica Mæland hørte på fornuft, det viser seg at litt press var på sin plass:

«Regjeringen gjør om forslaget som skulle la Color Line skifte flagg. Næringsministeren endrer kurs etter kraftig motbør i høringsrunden. – Nå håper jeg de skroter hele forskriftsendringen, sier hovedtillitsvalgt i Color Line».

<http://sysla.no/maritim/regjeringen-endrer-forslaget-som-skal-la-color-line-flagge-om-skipene/>

Det er positivt at hun i det hele tatt har lyttet til hørings svar i denne saken. Også vi i FFFS var med i høringsrunden, og det viser at det nytter å komme med innspill.

Om det var FFFS sitt bidrag vites ikke, men samlet sett har det virket. Om nå Color Line, mot formodning skulle

flagge ut til DIS, håper vi at regjeringen har en løsning på det også. Nekte CL. kai plass for eksempel.

Slik vi ser det er ikke Olav Nils Sunde, eieren av CL, verdens mest smålatne (beskjeden, blyg, enkel, fattig, fordringsløs, i det små, kravløs, moderat, modest, måteholden, nøysom, pyntelig, ringe, selvutslettende, småtærende, sparsom, sparsommelig, spartansk, stille, tilbakeholden, uanselig, ubetydelig, unnselig, upretensiøs, uskyldig, ydmyk (<https://www.ordet betyr.com/synonym/smala-ten>)) fyren vi vet om.

Ingen av forklaringene av smålåten passer til ham.

Av en mann med helt motsatte ambisjoner, med hensyn til inntjening, kan vi forvente hva som helst - ifølge noen av hans egne ansatte. Når man, på tross av underskudd i selskapet i 2015, tar ut 150 millioner til seg selv, er det noe som

skurrer, i alle fall hos oss. Om han nå surmulende flagger skipene sine over til DIS, må det vel være noe norske myndigheter kan gjøre for å stikke kjepper i hjulene.

Nå har næringsministeren vist at hun lytter til fornuft, det håper vi er et sterkt signal til både eiere og ledelse i CL, og andre redere med samme skumle planer.

Nå må hun vise at hun er imot å utnytte lavtlønnede utenlandske mennesker, samtidig som hun vil ta vare på våre egne sjøfolk.

Nå håper vi at fornuften går enda litt lenger og at næringsministeren gjør litt mer for norske sjøfolk - at hun innfører proteksjonisme i norske farvann for eksempel og gjør som FFFS- tar sjøfolk på alvor.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Tor Steinar Raugstad,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





Illfoto: Norwegian.com

Skipsfarten, lastebilnæringen og nå luftfarten, hva blir det neste?

I årevis har sjøfolk levd med et Damoklessverd hengende over hodet, og fryktet at deres skip ville bli det neste som ble flagget ut – og i stor grad har det skjedd

I de siste årene har lastebilnæringen begynt å føle på den samme frykten, utenlandske transportfirmaer har tatt over mer og mer av frakten på norske veier. Selv den norske staten er med på å konkurrere ut norske selskaper.

Posten har etablert sitt eget selskap, Bring, i Slovenia og kjører med sjåfører på absolutt laveste lønnsvilkår. Nå er det altså luftfarten som står for tur.

Nå mener Norwegian at de kan gjøre det samme som skipsfartsnæringen har bedrevet de siste 50- 60 årene - men en positiv ting kommer ut av det. Øynene til både leg og lærd åpnes, og det er på høy tid. Om utviklingen fortsetter på samme måte i noen tiår til, vil vi ikke ha en eneste arbeidsplass igjen til nordmenn.

Norwegian har til og med kjøpt opp halvparten av et utenlandsk bemannings-selskap OSM Aviation, i Limassol på Kypros, for å få dette til.

Norwegian overtar halvparten av OSM Aviation. Slik kan Norwegian-sjef Bjørn Kjos sikre seg global ekspertise.

Norwegian Air Shuttle-datterselskapet Norwegian Air Resources Holding (NARH) og OSM Aviation har signert en avtale om å danne et sterkere globalt partnerskap i sysselsettingen og forvaltning av mannskap. (DN)

<http://miniurl.no/1b3>

Når Norwegian også blander seg inn i organisasjonsdrøftelser i USA, ifølge fagforeningens egne talsmenn, mener vi at selv HR. Kjos går litt for langt.

At SAS (delvis statseid, Norge eier 14,3 %), også vil gjøre som Norwegian, registrere datterselskap i Irland, blir statlig sosial dumping enda klarere belyst. Først skipsfarten så posten og lastebilnæringen, nå SAS.

Uhyrlig og ulovlig innblanding fra Norwegian i de ansattes interne avstemming.

Både Norwegian og bemannings-selskapet OSM Aviation fortsetter å motta henvendelser fra amerikanske kabinansatte som er fortvilet over at de ikke har fått til å stemme ved valget. Årsaken til dette skal vi komme til bunns i, skrev Lasse Sandaker-Nielsen i en kommentar til Dagbladet.

«Det eneste overtrampet som skjedde under stemmeprosessen var den ulovlige og gjennomgående innblandingen fra Norwegian og OSM Aviation.» Valentin Lorien, NCCA

Dagbladet 04.2017
<http://miniurl.no/1b4>

Enkelte ganger får man inntrykk av at våre tillitsvalgte på tinget er totalt blinde og døve. Har de ikke tenkt å gjøre noe med ut- og omflagging og bekvemmelighetsregistre?

Er FFFS det eneste forbundet som tar sjøfolk på alvor?

Vi er ikke sikre på om vi skal glede eller gremme oss over denne fusjonen, mellom norske offshorerederier

Hva vil det ha å si for norske sjøfolk at Norge nå har fått verdens fjerde største offshorerederi? Vil det bli flere norske sjøfolk, eller vil det bare bli NIS-registeret som får grunn til å juble?

Det er flere år siden John Fredriksen sa takk for seg og flyttet ut av Norge, grunnen var visstnok for mange og for høye skatter og avgifter her til lands. Hvorfor skulle han være nordmann og å bidra med skatter og avgifter til samfunnet, han som var rik nok til å leve et liv i sus og dus, uten tanke for andre enn seg og sine. At han har gitt gaver til kreftsaken, er vel en form for avlat. Om Røkke også stiller i samme klassen som Fredriksen skal vi ikke si noe om, han er tross alt fortsatt, det også er det vi vet, bosatt i Norge.

Vi ønsker å få en sentral posisjon, og det føler jeg vi har god grunn til å få. Vi har også en spesielt god internasjonal organisasjon i Brasil og Australia, sier største nåværende eier Sverre Farstad til Sunnmørsposten.

Sysla 25.04.2017
<http://miniurl.no/1b5>

Siden Brasil og Australia er to av de landene som i stor grad forlanger å ha sine egne sjøfolk i arbeid, er det liten sjanse for at norske sjøfolk får komme til. Kanskje det nå er på tide å tenke, som så mange andre land gjør, at også vi må ta vare på våre egne sjøfolk? Hva med å innføre proteksjonisme i norske farvann? Rederiet får, slik vi har forstått det, mer enn 150 skip, om mesteparten av disse blir registret i NIS og bemannet med billige utenlandske mannskaper, har ikke norske sjøfolk en sjanse til å overleve. Men sjefen i Sjøfartsdirektoratet har fått det som han vil - noe å juble over. Norge

har blitt en maritim stormakt. Om det er norske mannskaper om bord betyr like lite for ham, som for de som sitter på tinget.

Nå må vi snart få noe annet å skryte av, hva med å skryte av at Norge som nasjon tar sine egne innbyggere på alvor, og gjør som grunnloven sier:

§ 110. Dei statlege styresmaktene skal leggje til rette for at kvart arbeidsført menneske kan leve av arbeidet sitt eller næringsverksemda si. Den som ikkje sjølv kan forsyte seg, har rett til stønad frå det offentlege. Nærare føresegner om medråderetten til dei tilsette på arbeidsplassen blir fastsette i lov.

Vi gleder oss til at våre tillitsvalgte på tinget tenker like mye på norske arbeidsfolk som loven sier at de skal.

FFFS tar sjøfolk på alvor.



VERITAS VIKING

Illfoto: Eidesvik offshore



Ilfoto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Østeuropeiske lastebilselskaper henter nå sjåførere på Filippinene

Vogntogene fra Polen, Litauen og andre EU-land, som du ser på norske veier, kan ha lavlønte sjåførere hentet inn fra enda fattigere land, som for eksempel Filippinene. Stikkordet er kabotasje i EØS-avtalen, ifølge ABC nyheter 29.05. 2017.

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

Kabotasje, (oppr. innenriks kystfart), transport hvor en transportør fra et land driver transport mellom forskjellige destinasjoner innenfor et annet lands grenser. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge. Transportører fra EØS-land kan utføre midlertidig kabotasje i Norge. Midlertidig kabotasje defineres av samferdselsdepartementet som at en utenlandsk transportør som har utført en godstransport til Norge, skal kunne utføre opptil tre kabotasjetu-

rer med det samme kjøretøyet/motorvognen. Dette må skje innen syv dager etter godstransporten som førte transportøren inn i Norge. Transportøren må dessuten være innehaver av en fellesskapstillatelse, i tillegg til en førerattest, dersom føreren er fra utenfor EØS. Transportøren må kunne legge fram klart bevis for alle transportopdragene, inkludert den inngående transporten til Norge.

Ordet kabotasje fransk cabotage «kystfart», av caboter «drive kystfart» som er av uvis opprinnelse, muligens avledet av cap «kapp». (<https://no.wikipedia.org/wiki/Kabotasje>)

Som man ser av Wikipedias forklaring av kabotasjereguleringene, var de opprinnelig ment for innenriks kystfart. Det var altså opprinnelig til vanns, nå er det mer til lands dette er tillatt. Ukentlig kan vi lese om østeuropeiske trailere som har vært involvert i ulike situasjoner. Nå er de billige sjåførene på disse bilene blitt for dyre. De blir nå erstattet av enda billigere sjåførere fra Filippinene, som sikkert ikke er bedre rustet for norske vinterveier enn østeuropeerne.

Hvor er lovmakerne, kan man spørre? Først sier de at man skal få mer last over på kjøll. Når det ikke skjer på grunn av deres egen dumhet, ser man også gjennom fingrene med hvem som frakter godset på landeveiene våre. Det som så skjer er at de utvider NIS-registerets virkefelt, slik at vi snart bare har utlendinger på kysten også. Hvorfor skal vi i det hele tatt tro på dem? Har vi ingen her til lands som kan skjære gjennom og si at nå må nok være nok?

Landets største arbeidstakerorganisasjon fattet et vedtak på sitt landsting i 2013 om at norske tariff og ILO-konvensjonen skal gå foran EØS-avtalen. Hva blir gjort for at vi skal tro på dem, er det atter en gang bare snakk for galleriet? Skal EØS-avtalen få lov til å herje fritt i Norge, skal norske borgere være overlatt til at utenlandske sjåførere med hjemsted under ekvators brennende sol og langt vekke fra isete og snødekte norske veier?

Vi håper for norske borgeres skyld at ingen blir skadet eller enda verre, på grunn av at ingenting blir gjort i forbindelse med kabotasjereguleringene og EØS-avtalen.



40 geiter, en short-time og en gullklokke

Innseilingen til Casablanca var vakker og pitoresk. Det skarpe sollyset fikk det krystallklare vannet til å glitre og avslørte en stim hammerhaier som jaget småfisk langs sandbunnen ...

Luften var spekket av fremmede lukter og en kakofoni av lyder. Langs piren lå lagerskur med rustne bølgeblikkstatk. Slitne esler trakk spinkle, overlessede kjerrer, mens to gamle lastebiler nærmest mørkla piren i sur, svart dieselrøyk. Hauger med murstein, sand og grus tydet på at noe skulle bygges, eller var nylig revet. Alt var kaotisk, nedstøvet og skittent.

Vannet var skittenbrunt og fløt av alskens rusk og rask. En død hund med oppblåst buk drev et stykke unna, mens en flokk sjøfugler smatret ivrig i vannspeilet på jakt etter småfisk. Fra en skittenhvit pram med blåmalt ræling hauket fire svartsmuskete kremmere frem varene sine, om kapp med en batteridrevet transistorradio som spydde ut jallamusikk. Over taket på lagerskurene skimtes tett bebyggelse med høye bygninger og et par moskeer med ruvende minarettårn. Straks gangeveien var rigget strømmet folk ombord. Først tollere og immigrasjonsmyndigheter, dernest et vaktlag på seks personer. Vaktlaget skal ha full forpleining under oppholdet.

Kokken og jeg står ved rekka og følger med på ankomsten.

"Dette vil nok by på problemer," sier kokken lett henslenget, "dette er muslimer, og de spiser ikke svinekjøtt. Religion vet du. Vi må nok planlegge egen jallameny."

"Vi gir blaffen i jallaen - men, er det ikke halal det heter?"

Kokken trakk på skuldrene, studerer vaktlaget som er på vei over akterover. "Her kommer gjengen, second, så nå får vi nok beskjed om både halal og jalla, skal du se."

Forloveden til kokken kom ut på dekk idet vaktlaget nådde frem til oss. Den tynne, hvite bomullsblusen avslørte konturer av brystvortene, og det korte skjortet som satt stramt over baken, avslørte runde knær og slanke legger. Det lyse håret bølget mykt i den svake brisen. Araberne nistirret på Elise, så hun forsvant fort inn igjen.

Lederen var kledd i fotsid hvit kjortel, med bare føtter stukket inn i et par rufsede lærsandaler. I beltet bar han en krum dolk med sisselering og mønster på skaftet. Under det rødruotede hodeplagget som ble holdt på plass av tre flettede svarte snorer med lange dusker, avslørtes et grovskåret ansikt med en solid ørnenese, delvis gjengrodd av et viltvoksende svart skjegg. Han fremsto som en ørken-sjeik, mens de øvrige i vaktlaget bar enklere hodeplagg og var uten dolk.

Sjeiken så langt etter Elise før han fikk summet seg og frem-

førte reglene for kost og losji for vaktlaget. Etter det formelle var unnagjort spurte han: "Who owns the blond woman?"

Kokken gjentok først spørsmålet på norsk, før han spurte: "Who owns her?"

Sjeiken smilte så de fylldige leppene blafret og avslørte kraftige, tobakksbrune tenner. "She looks very healthy. Blond hair and a nice figure. She will make a good wife."

"I hope so, because she is my fiancée, we are engaged to be married," svarte kokken avisende.

Sjeiken bukket galant; nå kunne han fremsette et forslag. "Mister chief cook, - I will make you a very good offer; I bid you 40 fine goats for your fiancée!"

Selge Elise for førti geiter? - Kokken ristet på hodet. Fyren måtte være klin kokos sprø. "You want to buy my fiancée for forty goats? - You must be crazy."

Sjeiken svartnet i blikket. Hvite menn forstod seg ikke på god handel og prutingens edle kunst. En pris var ikke endelig og en handel var ikke sluttført før en hadde forhandlet. Prisen var avgjørende, og forhandling var viktig, og forhandling skulle ta tid. Men denne hvite mannen avslo handelen før forhandlingen var kommet i gang!

Vaktlaget trakk seg et par skritt tilbake. Sjeiken naglet kokken med blikket. De svarte øynene gnistret av sinne. "Mister chief cook, forty goats is a very decent price! No one will pay more than that. Now you have offended me!"

Kokken er provosert og freser: "Fornærmet deg din idiot, jeg har vel ikke fornærmet deg. Der jeg kommer fra selger vi ikke forlovedene våre, eller andre mennesker, - capice?"

Engelsken er langt fra perfekt, men tonefall og kroppsspråk gir ikke rom for feiltolkning; kokken er rasende.

"Kom igjen second, la oss komme oss inn i byssa før jeg sprekker helt. Helvetes araberfaen!"

Vi har ikke før kommet inn i byssa før sjeiken og følget hans står i døra. Sjeikens ære må gjenopprettes. Ombord på skipet kan ikke dette skje, men setter kokken sine bein på kaien så vil han få strupen skåret over. Sjeiken understreker trusselen med en skarp sideveis bevegelse med to fingre over strupen. Symbolikken er ikke til å misforstå.

Kokken klør seg tankefullt i nakken, men flirer til tross for den absurde situasjonen. "Merkelige folk dette, Elise. Førti geiter er prisen på en kone her nede, og siden jeg ikke vil selge deg får jeg strupen kuttet, og du blir kidnappet og solgt."

"Kan de gjøre dette," spør Elise, "har de ikke lover da?"

"De har nok lover, men ikke for demokrati og frihet. Her gjelder gamle ørkenlover og her er førti geiter visstnok en fordømt god pris for en kone. Det kunne blitt mye god geitost ut av en slik handel."

Kremmerne fra den skittenhvite prammen hadde installert seg utenfor mannskapsmessa med en femten meters lang barsar med krimskrams og suvenirer. Stabler av t-skjorter, posebukser og enkle lærsandaler, pluss et utvalg av klokker, ringe og smykker, kniver, dolker og krumme sverd, alt i skjønn forening med silkeputer, fotoalbum, bilder, postkort og vimpler. En stabel LP-plater og noen fargerike transistorradioer lå sammen med noen pent utskårne elefanter og figurer av elfenben og polert mørkt treverk. En eske med gullklumper og grove gullsmykker vekker oppsikt.

"Real gold and very cheap," hevder selgeren, og lover special price, just for you!

Salongpiken, Anne, kommer svinsende. Hun liker å høre på Norge og tar opp en radio. Har den bra kortbølge tro?

Selgeren, en svartsmusket type, kledd i posebukser og svart vest, byr frem radioen som verdens beste kortbølgeradio. Anne trekker seg unna, men selgeren følger etter henne inn i korridoren. Han liker hvite kvinner med brei bakende og kraftefigur. Han slikker seg nervøst rundt munnen.

Anne unnskylder seg med no money, sorry – noe kjøp blir det ikke. Hun synes selgeren er plagsom.

"No money, no problem. You are such a beautiful women, and this is a very good shortwaveradio. I make a good offer for you; what do you say, you can have this radio for a short-time. Just a quick shorttime in the cabin, and the radio is yours," gliser selgeren sleskt i et forsøk på å se dønn ærlig ut.

Anne er ikke særlig stiv i engelsk og oppfatter shorttime in the cabin som et uttrykk for å få prøve radioen på lugaren.

"Wait here, I must check with my husband first," sier hun og forsvinner.

Araberen sperrer øynene opp og ser tvilende etter henne. Det er ikke lett å forstå seg på hvite kvinner, men det er mannen som bestemmer!

Anne finner Casper og forteller om radioen og tilbudet.

"Er du på styr menneske, vi har jo radio på lugaren," sier Casper oppgitt, "og om du ikke forstod hva araberen mente, så vil han altså ligge med deg, få seg en shorttime, et raskt nummer, og for den tjenesten skulle du få radioen."

Anne ser betuttet ut, araberen vil knulle henne for prisen på en transistorradio! - Hun er rystet.

Like før kveldsmat blir jeg praiet av sjeiken, som spør om jeg er interessert i en Omega gullklokke med tjueen steiner.

Jo, jeg vil gjerne se klokken og høre hva den koster.

"Money, no problem, - du kan betale med alle slags penger", svarer sjeiken.

Noe senere kommer araberen tilbake med gullklokken. Det står Omega på tallskiven og nederst med små bokstaver: 21 jewels. Lenken er laget av flettet gull. Klokken ser fin ut og jeg veier den i hånden, kjenner på vekten. En svak magefølelse tilsier at klokken burde vært tyngre om den var av ekte gull, men ok, den ser ekte ut og er veldig fin.

"How much?" begynner jeg forsiktig.

"Two hundred and fifty franc, or five cartons cigarettes. Very cheap for this quality Swiss gold watch, with 21 jewels."

Jeg liker klokken, den ser fin ut og virker svært billig, men vet jeg må prute. - "No, much to expensive."



Sjeiken forsikrer om kvalitet og verdi, men tilbyr en lavere pris. Jeg avslår. Tre kartonger sigaretter, maks. Etter en del frem og tilbake blir vi enig om tre kartonger. En god pris!

Med et sleskt smil klapper sjeiken meg på skulderen og sier good luck. Jeg synes jeg har prutet godt, og overser tilfredsheten i de svarte, slue øynene. Stolt fester jeg klokken på venstre arm. Den er tøff og den går.

To dager senere. Den rektangulære stekepannen på komfyren freste og sprutet ørsmå dråper glohett baconfett i alle retninger. Med steikegaffel og steikespade snudde jeg baconet i pannen. På menyen stod brune bønner med sprøstekt bacon. Jeg rørte i bønnene, snart ferdigkokt, nå gjenstod bare å smake til med eddik, sukker og litt ketchup.

Sjeiken klaget på baconet, og etter frokost dukket stueren opp i byssa. Kokken slo fast at når vi ikke kan lage arabisk mat, så får araberne ta til takke med det vi har når det er noe de ikke kan spise. Stueren var enig og ruslet midtskips igjen.

Etter at stueren og araberne var forsvunnet, tente kokken en røyk og sank ned i sofaen i kokkemessa. "Jeg skal være glad når vi seiler ut fra dette hølet. Jeg holder på å bli sprø. Ikke får jeg gå i land, og hver bidige dag er det sutring og klaging på svinekjøtt og alt annet som denne faens gjenngen ikke kan spise. Hva faen tror de dette er - et femstjerners araberhotell? - De burde være glad for å få skikkelig mat for en gangs skyld, ikke bare sand, dadler og kamelskitt!"

Jeg ser på klokken, stusser da jeg ser at håndleddet under klokken er misfarget, nærmest grønnsvart.

"For helvete, se her, klokken farger av."

Kokken nikket. "Se det ja, den er nok ikke laget av ekte gull nei, - gull farger nemlig ikke av."

Jeg stappet klokken i lommen og reiste meg. "Jeg kommer faen ta meg aldri til å stole på en araber igjen, det lover jeg dyrt og hellig. Ja, nå mangler det vel bare at klokken stopper også, så er alt komplett!"

Jeg tenkte ikke mer på klokken før etter utskei. Et kjapt blikk viser at sekundviseren står stille. Den må trekkes og det kan jeg gjøre etter dusjen.

Barberingen går kjapt, og Aquavelvaen svir i fjeset der høvelen har tatt for tett. Jeg tar klokken, trekker ut tappen og begynner å trekke opp fjæren. Ingenting skjer - tappen er løs. Jeg får en urven følelse i magen mens realiteten synker inn.

Forst misfargingene av kobberlegeringen og nå klokken som ikke lar seg trekke. Mismodig innser jeg at jeg har blitt lurt, klokken er verdiløs. Men tanken slår meg, hva kunne jeg egentlig forvente å få for tre kartonger sigaretter? - Med en kraftig ed slengte jeg klokken i skottet så glasset knustes.

Jeg plukket opp klokken og glassbitene, steg opp på sofaen, åpnet ventilen, sverget en ed om aldri å stole på en araber, strakte armen ut og åpnet hånden. Det skittenbrune vannspeilet, fullt av flytende søppel, grein mot meg. Et sekund senere bekreftet et svakt plopp at skrotet havnet der det hørte hjemme, på havets bunn.

Casablanca og en Gullklokke med 21 jewels.

Denne fortellingen er et utdrag fra boken "Drømmer dør sist" (CMS-Bok 2014): Boken er fortsatt i salg.

For mer info, ta en titt innom nettsiden til: www.cms-bok.no

Har du spørsmål så ring gjerne på tlf. 95 15 23 47, eller send en E-post til: sivertsen.arne@cms-bok.no

Skammens henleggelse!

Eller sagt med andre ord- politiets forsøk på å revaske seg selv for en elendig etterforskning etter mordbrannen om bord i Scandinavian Star (SS).

«Som det fremgår av statsadvokatens beslutning opprettholdes politiets henleggelse. Statsadvokatens avgjørelse kan ikke påklages jf strpl. § 59a siste ledd», skriver Ole Rasmus Knutsen, politiinspektør ved Oslo politikammer. Så feil kan man altså ta, vi både klager og anker.

Brev sendt Riksadvokatens kontor 02.06.2017.

Riksadvokaten att. Tor Aksel Busch.

AD. «Massedrapssaken Scandinavian Star» Klage på henleggelse 09 august 2016 og 02 mai 2017.

120 000 liter diesel mangler etter brannen, sengetøy og madrasser som opptenningsbål eller veiker i trapper og korridorer, avslitt hydraulikkoljerør for mer tilgang på olje, gassflasker oppstilt som bomber på bil og akterdekket, flere av mannskapet har en lang historie med skipsbranner bak seg. En av dem hadde så mange som fem skipsbranner loggført. Rederiet Sea Escape gikk i shipping kretser i Florida under tilnavnet Fire Escape.

Ingenting av dette har politiet tydeligvis fått med seg. At det også ble funnet et notat i en konkursrett i USA etter brannen, hvor påtaleansvarlig Nikolai Bjønnes sitt navn, var notert i forbindelse med 870 000 kroner og vekslingskursen på kroner vs. dollar også var nevnt, ble heller ikke tatt hensyn til av politiet. Det ble heller ikke etterforsket.

Da måling av dieselbeholdningen ble gjort, etter at SS kom til København etter at mordbrannen var slukket, viste det seg at det manglet godt over 120 000 liter diesel i tankene. Dette ble aldri etterforsket. Faktum er at det var først da stiftelsen opplyste om dette for bare noen år siden, at det først ble tatt hensyn til. Politiet har ikke brydd seg om å etterforske dette, hva stortingskommisjonen har gjort, vet vi nå mye om- de prøver å bortforklare at det manglet diesel og mye annet. Les egen artikkel et annet sted i bladet.

Avsnittene i kursiv er hentet fra rapporten til Firesafe AS / Avd. Bergen
Utarbeidet av: Håkon Winterseth og Ståle Eilertsen

BRANNENERGI

Brannenergien i et rom, er et mål på hvor mye brennbart materiale som er i rommet, og hvor mye energi som kan frigjøres når materialet forbrennes. Brannenergien til et stoff måles i megajoule (MJ) pr. kg. Hvor mye energi som frigjøres ved forbrenning av et stoff kan variere mye. 1 kg tørt treverk kan f.eks. frigjøre ca 17,5 MJ ved forbrenning, mens 1 kg dekk-gummi kan frigjøre ca. 30 MJ.

BRENNBARE MATERIALER PR. LUGAR

4 madrasser (vekt estimert ut fra størrelse og vanlig tetthet for polyuretanskum i madrasser).

Plasttapet (brannenergi beregnet direkte ut fra areal og laboratoriemålinger).

Gulvteppe (brannenergi beregnet direkte ut fra areal og laboratoriemålinger).

Trerammer/-bunner til 4 senger (vekt estimert ut fra størrelse og tetthet til treverk).

Bomull (estimert ut fra håndklær/sengetøy til 4 personer).

Kommode (estimert vekt). Skap på bad (grovt estimert til 6 kg treverk). Bagasje (estimert til 25 kg fordelt på alle passasjerer i lugar, med hovedvekt av bomull/polyester og lignende). Diverse (Tilleggs post som er tatt med for å dekke inn ting som f.eks. gardiner med oppheng, elektriske installasjoner, toalettpapir, etc.)

3.1.2 BRENNBARE MATERIALER I KORRIDORER

Plastlaminat på asbestplater (brannenergi beregnet direkte ut fra areal, forside og bakside, og laboratoriemålinger). Gulvteppe (brannenergi beregnet direkte ut fra areal og laboratoriemålinger). Håndlister av tre (brannenergi estimert ut fra størrelse/tetthet).

KONKLUSJON

Ut fra sannsynlig møbleringsplan i lugarene har vi estimert brannlasten til 6.652 MJ pr. lugar. Dette tilsvarer 169 MJ/m² omhyllingsflate og er en helt middels brannenergi for denne typen bruk. Plasttapeten benyttet på veggplatene representerer ca. 45 % av denne brannenergien.

5 KILDER

NOU (Norsk Offentlig Utredning) 1991: 1A Scandinavian Star-ulykken, 7. april 1990.

SIMULERING AV BRANN 2 I GRAND LOUNGE

1 INNLEDNING

Brannen i Grand Lounge er filmet fra Stena Saga. Basert på filmen kan vi se at denne varer fra ca. 02:15 – 06:15 den 7/4, altså ca. 4 timer. Dette var en voldsom brann. Vi har sett på hvor intens det er sannsynlig at denne har kunnet være ved å simulere dette i en brannsimulator.



Figur 2: Her er bilde tatt på akterdekket med svømmebassenget i forgrunnen.

KONKLUSJON

Vi finner rimelig samsvar mellom modellen når den tilføres diesel og de empiriske (Empirisk forskning er forskning basert på erfaring om, og iakttagelser, av fenomener og hendelsesforløp – gjerne i form av eksperimenter. Wikipedia (red. anm)). holdepunktene vi har i saken.

Den naturlige brannlasten er beregnet og når vi kjenner sannsynlig branneffekt, så er det en enkel sak å regne ut hvor lang tid det vil ta for brannen å brenne opp dette (1 time og 10 minutter). Resterende 3 timer av den observerte branntiden må da ha tilførsel av drivstoff, beregnet i dette tilfellet til å være i størrelsesorden 60 m³ ved bruk av diesel, som skissert i dette tilfellet.

At det var stablet sengetøy og madrasser på strategiske steder, ser heller ikke ut for å ha noen betydning for etterforskende myndigheter. Overlevende har rapportert om blokkerte rømningsveier, om mistenkelige hauger av sengetøy og annet brennbart materiale, men ingen ser ut til å ha tatt dette med i etterforskningen.

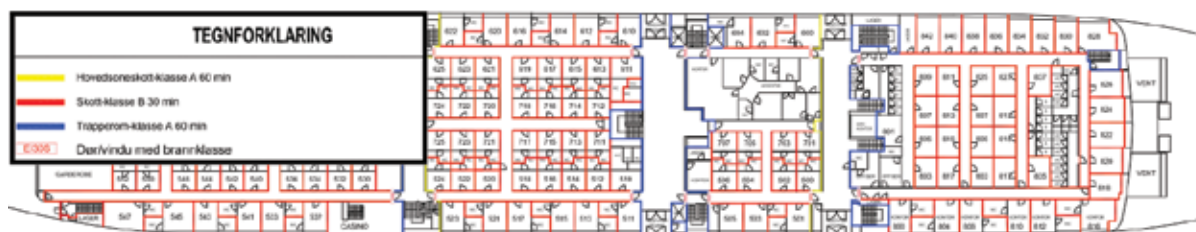
ANTENNELSE AV MADRASSER I KORRIDOR I 800 SEKSJONEN

Omtrent klokken 03:00, natt til lørdag den 8/4 oppstår det en brann i 800 seksjonen, brann 7. (se Figur 4).



Figur 6

Brann 2 ble slukket ca. 21 timer tidligere. Avstanden fra nærmeste punkt i 500 seksjonen til korridoren i 800 seksjonen er ca. 26 meter og går forbi den uskadede sykehusseksjonen og totalt 4 stykk A60 brannskiller inklusive ett hovedsoneskott + 6 stk. B30 brannskiller



Figur 4: Branntekniske tegninger over skipet som viser inndelingen etter SOLAS.

Dekket over er uskadet ved brannstart og dekket under er bildekket (uskadd) samt den uskadede delen av Y bor dekk, slik at brannen ikke har kunnet gå via over eller underliggende dekk. Dette innebærer at brannen nærmest må ha «hoppet over» en seksjon (se Figur 5). I tillegg til at varmen må ha ligget magasinert ett eller annet sted i mange timer.



Figur 5: Viser hvordan brann 7 må ha «hoppet over» en seksjon.

Som Figur 5 viser, finnes det ingen naturlig forklaring på hvordan brann 7 oppstår. Denne oppstår nesten 1 døgn etter at brann 2 oppstår – og ca. 21 timer etter at brann 2 ble slokket. Brann 3-4 som varte fram til ca. ankomst Lysekil (klokken 21) og brann 7 er ikke i forbindelse med hverandre. Starten på brann 7 er filmet av Oslo brannvesen. Det blå området er ikke brannskadet, heller ikke på dekket under eller over er det brannskader i dette området ved brannstart på Brann 7.

Det er også usannsynlig at brannen har spredd seg via varmeledning i stålet i skroget, da malingen på skroget i området ikke er misfarget og mellomliggende område ikke er brannskadet. Vi har ikke funnet noen naturlige spredningsmekanismer som kan forklare eller sannsynliggjøre dette. Mest sannsynlig brannårsak for Brann 7 er således aktiv brannstiftelse.

KONKLUSJON

Teorien om at brannen naturlig har spredd seg fra «Krematoriet» eller fra Brann 2 til 800 seksjonen synes særdeles lite troverdig. Alle observerbare forhold tilsier at dette er to helt uavhengige branner og aktiv brannstiftelse synes å være eneste sannsynlige forklaring.

Normal logikk tilsier at en teori som strider mot observerbare forhold må forkastes, så også teorien om naturlig brannspredning fra Brann 2 og/eller Brann 3 og 4 til 800 seksjonen og Brann 7.

Vi har vist og bevist at hydraulikkørret ikke kan ha blitt skadet og avslitt av varmen i korridoren, allikevel blir ikke dette tatt på alvor. Forklaringene på hvorfor røret er avslitt, viser bare total mangel på teknisk innsikt av de offisielle etterforskene. De var, kan det se ut som, mer opptatt av å få til en sluttrapport, som viste at intet kriminelt hadde forekommet, enn av hva den skulle inneholde.

HYDRAULIKKANLEGGET

Hydraulikkanlegget har ett brudd i 300 korridoren. Dette er helt sentralt og ligger til grunn for det scenarioet vi har kjørt – med tilførsel av brennbart materiale (diesel).

Når man ser hydraulikkørrets beliggenhet ved siden av mange andre rør, så er det påfallende at dette er det eneste røret som er påvirket, dersom man mener at dette bruddet skyldes varmepåvirkning fra brannen i korridoren. Det er tydelig at dette rørbruddet har vekket interesse hos flere av de som deltok i arbeidet like etter brannene, siden det finnes ett betydelig antall bilder av dette rørbruddet.

info@fffs.no – www.fffs.no

*FFFS ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer*



Som vi kan se på dette bildet, så synes det urimelig at utbøyingen har noe med varmpåvirkning fra brannen å gjøre. Dette siden alle andre rør er helt upåvirket.





Her ser vi bilde av området hvor det er tydelige skrapemerker på veggen.

WWW.FIRESAFE.NO

SIDE 5

Flere av disse bildene viser også skrapemerker på skottet/veggen like bak rørbruddet, hvilket kan indikere bruk av utstyr med harde kanter for å jekke ut røret. Noen av merkene kan også indikere at himlingen har blitt revet ned med makt, hvilket ikke gjør utbøyingen av røret mindre påfallende.

INNLEDNING

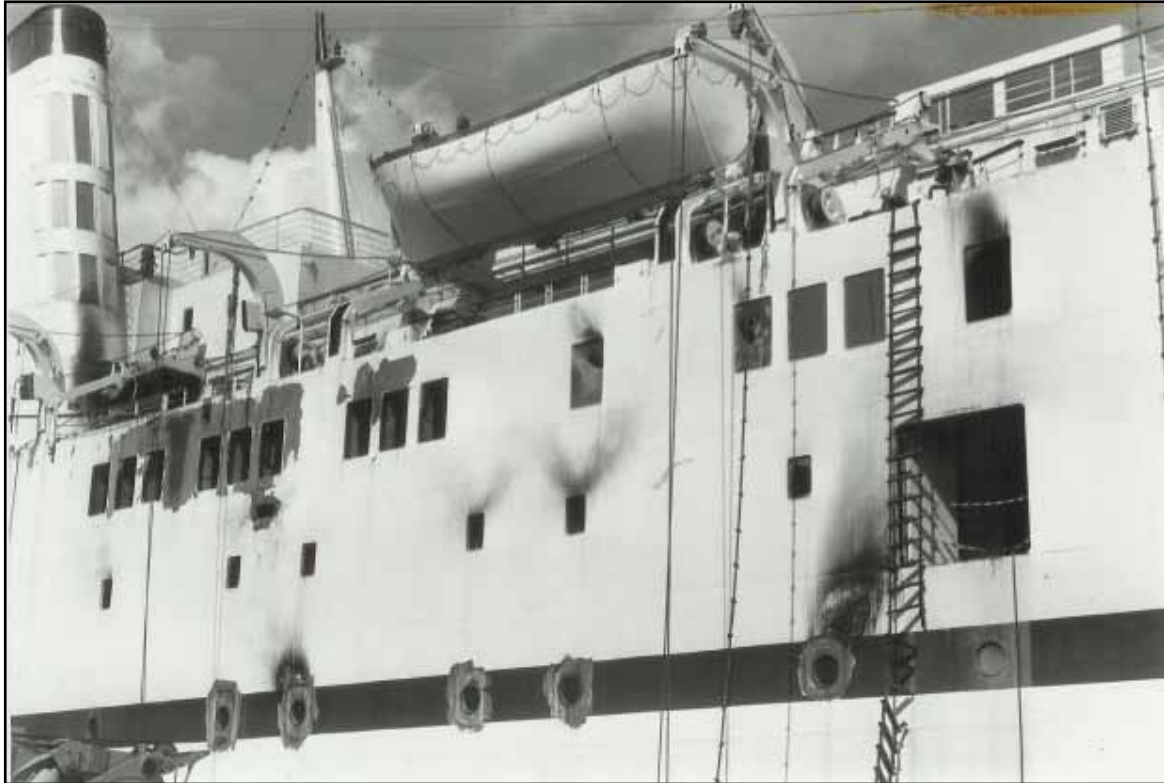
Brannen i 300 korridoren var voldsom og spektakulær på sin måte. Den var så voldsom at brannvesenet ikke klarte å komme inn i korridoren, samtidig som den var ventilasjonskontrollert. Det litt spesielle her er at selve korridoren ble utbrent i brann 2 og alle lugarene var egne brannceller, brannklasse B30. Det betyr at en brann her normalt vil ha problemer med å klare å oppnå – og holde en intensitet (effekt) slik vi kan se beskrevet i vitneavhør, og se restene av på bilder.

Brannspredning mellom branncellene (lugarene) skal også etter designkriteriene til skipet være nærmest en umulighet – her skjer det mellom alle branncellene - raskt.

Brann 3 startet ca. 5 timer etter at brann 2 var sloknet, ca. klokken 1130 (litt før slepet inn mot Lysekil startet klokken 11:55) og var slutt før båten kom inn til Lysekil (klokken 21:17). Dette var en brann som varte i minst 6-8 timer.

På bakgrunn av at branneffekten tilsier at naturlig brannenergi er brent opp etter 1 time – og brannen varte i nærmere 6-8 timer, så har man sjekket om det er sannsynlig at en brann hvor det ble tilført diesel i korridoren via bruddet i hydraulikkørret kan brenne på den måten som er beskrevet av vitner – og potensielt hvilken intensitet (effekt) en slik brann ville kunne ha.

info@fffs.no – www.fffs.no



På bildet kan vi se 5 køyer hvor det har vært veldig varmt rundt slik at malingen har flasket av. Slik vi også kan se der hvor det har vært knuste vinduer/glass på andre området på skipet vi har observert brann. Det vil derfor være naturlig å anta at disse også her har vært åpne ved branntidspunktet.

2 AVGRENSNINGER

Vi har kun hatt tegninger som gitt i NOU rapporten [1] tilgjengelig. Vi har forespurt politiet i Oslo om de kunne oversende konstruksjonstegningene som de har i sitt arkiv slik at vi har kunnet bruke disse med mer eksakte mål på modellen, men disse er ikke mottatt p.t. Målene er derfor tatt etter beste evne basert på foreliggende materiell og kan derfor være noe unøyaktige. Vi har benyttet bildemateriale for å fastslå hvilke vinduer som har vært åpne i simuleringen, se blant annet bildet under som gir ett ganske tydelig bilde.

Gassflaskene som var oppstilt på poopdekket, var ingen tilfeldighet. De var der for å gjøre mest mulig skade, de var der for å senke skuta. Det var heller ingen tilfeldighet at det var så mange gassflasker om bord, og at disse var oppstilt og «sikret» med tau- alt var planlagt for å gjøre mest mulig skade på fartøyet. Ingen skulle, om alt gikk som planlagt, få mulighet til å etterforske, Scandinavian Star skulle aller helst senkes for å fjerne alle bevis. Om det gikk menneskeliv med i dette kyniske spillet, hadde, kan det se ut som, ingen betydning. De hadde heller ingen grunn til å frykte politiet- har det vist seg i ettertid.

EKSPLOSJONSPOTENSIALE I GASSFLASKER LAGRET I HYDRAULIKKROMMET PÅ BILDEKK

1 INNLEDNING

I hydraulikkrommet på bildekket ble det funnet 7 store flasker a 41 liter med acetylen, 8 flasker a 20 liter med acetylen + tilsvarende mengde med oksygenflasker. Disse var surret løselig sammen med tauverk og godt blandet slik at det var flasker med Acetylen og Oksygen i annenhver flaske.



Figur 1: Bilde av stående Acetylen og Oksygen flasker - 40 liter hver. Acetylen er en svært brennbar og eksplosjonsfarlig gass og sammen med oksygen er acetylen enda farligere. Det er derfor sjekket ut hvilken risiko disse gassflaskene representerte for skipet i lys av hvordan brannen utviklet seg.

2 AVGRENSNINGER

Vår vurdering er basert på bildene som foreligger av gassflaskene. Disse viser at de er plomberte, hvilket betyr at de er fulle. Basert på mengden gass kan den potensielle sprengkraften berignes. Dette er gjort ved bruk av TNT ekvivalens metoden.

2.1 OM TNT EKVIVALENS METODEN

TNT-ekvivalent er en konvensjon for å uttrykke energi, som vanligvis brukes til å beskrive energien som frigjøres i en eksplosjon. "Tonn TNT" er en energienhet definert ved at konvensjonen skal være 4.184 gigajoules, som er den omtrentlige energien som frigjøres i detonasjon av et tonn (1000 kg) av TNT.

Konvensjonen har til hensikt å sammenligne den destruktive evnen til ett stoff med de konvensjonelle sprengstoffer, hvor TNT er et typisk eksempel (selv om andre konvensjonelle sprengstoffer slik som dynamitt inneholder mer energi pr mengdeenhet). TNT ekvivalensmetoden er en metode for å sammenligne brennbare stoffers eksplosive evne med TNT.

Den destruktive kraften til TNT er veldokumentert og er derfor en god referanse.

NORMAL MENGDE PÅ SKIP I DRIFT

Det er unormalt å ha store mengder acetylen om bord på passasjerskip i drift. Om bord på Scandinavian Star var det iht. våre opplysninger ikke arbeider hvor sveising var påkrevd, dette betyr at alt utover en liten flaske med acetylen gass om bord vil derfor være unormalt. Når vi da kan telle opp minst 7 store flasker og ett antall små flasker i tillegg, så er det svært unormalt.

Disse flaskene er eiet av Unitor og det måtte betales dagleie for flaskene. At disse bare lå igjen helt tilfeldig i ukesvis er derfor lite sannsynlig. Som illustrasjon, så kan det her nevnes at ett rørleggingsskip normalt vil ha i størrelsesorden 2 store acetylenbeholdere (4), se også illustrasjonsfoto under (Figur 3). På dette foto kan man se at det er plass til en tredje beholder, men at det er det hele. Legg også merke til at det er fast innfestning av beholderne om bord på dette produksjonsskipet hvor sveising er en del av den daglige rutine.

Det er selvfølgelig eget rom for oksygenbeholdere, oksygen og acetylen skal aldri lagres sammen.

4 Opplyst av skipsinspektør Gisle Weddegjerde.

WWW.FIRESAFE.NO



Figur 3: Illustrasjonsbilde fra ett Acetylen lagerrom ombord på ett produksjonsskip.

Denne energimengden gir en TNT ekvivalent på 491 Kg. Det er da ikke tatt hensyn til den sterkt uforsvarlige samlagringen med oksygen som vi kan se på bildene. Oksygen vil gjøre en eksplosjon i acetylenet betydelig kraftigere (man må da gange opp effekten 2-3 ganger) – altså vil dette da representere i størrelsesorden minimum 1-2000 kg TNT, avhengig av hvor effektivt oksygenet vil være i eksplosjonsprosessen.

3 KONKLUSJON

Det var lagret unormalt mye acetylen og oksygen om bord på skipet. Dette var lagret og sikret i strid med reglene for oppbevaring av denne typen brannfarlig vare. Døren til hydraulikkrommet var i åpen stilling hvilket gjorde at gassflaskene utgjorde en stor fare for eksplosjon ved brannspredning til bildekket. (Muntlig beskrevet av vitnet Brannmester Ingvar Brynfors). Videre var det også fare for brannspredning fra paint store (malingslageret) på bildekket via åpen ventilasjonskanal til Poop dekk hvor det var plassert malings tynner og acetylen/oksygenflasker.

En eksplosjon i disse flaskene i hydraulikkrommet ville utløst en sprengkraft i størrelsesorden 500 kg TNT. Sprengkraften ville vært betydelig større hvis vi tar med oksygenet (1-2000 kg TNT). Dette ville sannsynligvis ødelagt akterdelen av skipet fullstendig og ville med svært stor sannsynlighet senket skipet. Sammen med «bomben» på poopdekket ville det muligens ha revet av hele akterskipet. Til sammenligning, så ble bomben i regjeringskvartalet i 2011 beregnet til å ha tilsvart ca. 500 kg TNT.

At flere av mannskapet hadde lang erfaring med skipsbranner, hadde heller ingen betydning for politiets etterforskning. At mannskap fra rederiet Sea Escape benyttet seg av flere alias og fødselsdatoer, ble heller ikke lagt merke til, med eller uten vilje, ble de i alle fall ikke etterforsket. At sjefselektrikeren hadde erfaring fra fem skipsbranner, ble heller ikke tatt for å være mistenkelig, av politiet. Dette forklarte han selv i SØ og Handelsretten i etterkant av brannen. Hva politiet har etterforsket, som gir grunnlag for henleggelse blir mer og mer uvirkelig og tåkete.

Vi vet at politiets påtaleansvarlig Nikolay Bjønnes, blir nevnt i et notat forbindelse med ett stort pengebeløp, 870 000 kroner i en konkursrett i USA. Notatet ble gjort av far til den eneste amerikanske statsborgeren, som ble drept i brannen-advokat Louis Rome. Om pengene ble utbetalt til Bjønnes, er det snakk om korrupsjon i stor skala, er det ikke etterforsket av politiet etter at de ble gjort oppmerksomme på det, er det heller ikke noe mindre enn skandaløst. At politiet mottok mer enn 1,2 millioner kroner fra forsikringsselskapet Skuld, er etter min mening, heller ikke helt problemfritt. Hvorfor skulle Skuld betale politiet noe som helst?

Først henlegger politiet saken med begrunnelse av at dette er en gal manns verk, de forteller også hvem denne mannen er, uten et fnugg av bevis. Dette står vår nåværende riksadvokat, i 1990 assisterende, og bifaller på dagsrevyen sammen med tidligere politimester i Oslo Willy Haugli, han benekter det i alle fall ikke. I 2014 må politiet derimot trekke beskyldningen mot den danske passasjereren, på bakgrunn av at de ikke har noe bevis mot mannen, i det hele tatt.

For denne «fortreffelige» og godt utførte etterforskningen mottar politiet altså, bare noen måneder etter dette masse mordet, over 1,2 millioner kroner fra forsikringsselskapet Skuld. Rett skal være rett, politiet hadde riktig nok, etter anmodning fra Skuld, tatt vare på gull smykker og annet verdifullt for forsikringsselskapet, noe som sikkert var bakgrunnen for betalingen. Men det hadde vel vært mer korrekt om pengene hadde gått rett til staten, som lønner politiet uansett.

Hadde saken blitt skikkelig etterforsket, ville det blitt oppdaget at et av ofrene for dette bestialske massedrapet var en kvinnelig amerikansk statsborger, sanger og musiker i orkesteret ombord. Dette kunne selvsagt ført til at listen for forsikringsutbetalingene ville bli lagt på et amerikansk nivå, noe som mest sannsynligvis ville ført til mye større utbetalinger enn det som ble resultatet for forsikringsselskapet.

Det var mange som ikke kunne, eller ville, slå seg til ro med dette resultatet. Blant disse var Støtteforeningen for de etterlatte og privatpersonen Terje Bergsvåg. For å gjøre en lang historie kort, etter flere begjæringer om gjenopptakelse av saken, og ditto avslag fra riksadvokat Tor Aksel Buch, som hadde fått nok av hele saken. Først er Buch delaktig i etterforskningen, siden skjuler han sitt slette håndverk med å nekte gjenopptakelse med ordene «Denne avgjørelsen kan ikke påklages».

Det var som å vifte med en rød klut foran øynene på de fleste av oss, nå hadde også FFFS vært involvert i saken i noen år. I april 2012 avholdt vi derfor en stor pressekonferanse i lokalene til Skansen Consult i Bergen. Det kom journalister fra hele Skandinavia, både fra aviser fjernsyn og radio. Saken fikk så stort oppslag at politiet i Oslo følte seg tvunget til å ta opp igjen deler av saken- som de selv sa «økonomisporet» ville bli nøyere etterforsket. Det er denne saken vi klager på nå.

Da stiftelsen, sammen med andre gode mennesker, klarte å overbevise Stortinget om at straffelovens paragraf 148 var «gått ut på dato» for lenge siden, ble den avskaffet. Det var i aller siste liten, det var med nød og neppe loven i det hele tatt ble avskaffet, 7 april 2015 ville saken blitt foreldet, men 27 mars, samme år, gikk forslaget om å fjerne paragraf 148i straffeloven igjennom i Stortinget, og paragrafen ble fjernet. Dette var selvsagt en torn i øyet på dem som bare så frem til at saken kunne lukkes på grunn av foreldelse. Nå ble dette hullet tettet, og det var derfor ingen grunn til å henlegge saken på et slikt grunnlag.

Saken vil med andre ord aldri bli foreldet.



info@fffs.no – www.fffs.no

RESULTATER

Som vi kan se av figuren under så ligger en slik Steady State (vedvarende jevn brann) i dette tilfellet på ca. 13 MW hvilket er en betydelig brann i disse relativt små volumene. Hvis man så regner ut hvor lang tid en slik brann bruker på å brenne opp den naturlige energien (46.564 MJ) i hele korridoren (altså alle lugarene summert), så vil man finne at denne er brent opp etter ganske nøyaktig 1 time. Dette var en brann som eskalerte og ble stor veldig fort slik at vi har i dette regnestykket sett bort fra en noe roligere vekstfase. Denne brannen er begrenset av tilgang på oksygen og det er dette som er begrensende for hvor stor branneffekten kan bli. Teoretisk maksimaleffekt er ikke beregnet, men vil sannsynligvis ligge i størrelsesorden 35 - 40 MW for denne typen brann (dvs. hvis den ikke blir ventilasjonsstyrt og ellers har optimale forhold og nok brensel).

DIESELBEHOLDNINGEN

Vi har gjennomgått dieselbeholdningen på skipet. Vi har dokumentasjon på når alle tanker ble fylt helt fulle, hvor mye skipet brukte i mellomtiden – og forbruksdata samt peilerapport i etterkant. Forventet forbruk er forutsigbart på ett skip. Det er angitt i spesifikasjonene til skipet, se [3], side 10175. For å regne ut forventet forbruk, så følger man følgende prosess:

1) Spesifikasjonen angir forbruksdata.

Speed & Bunker Consumption:

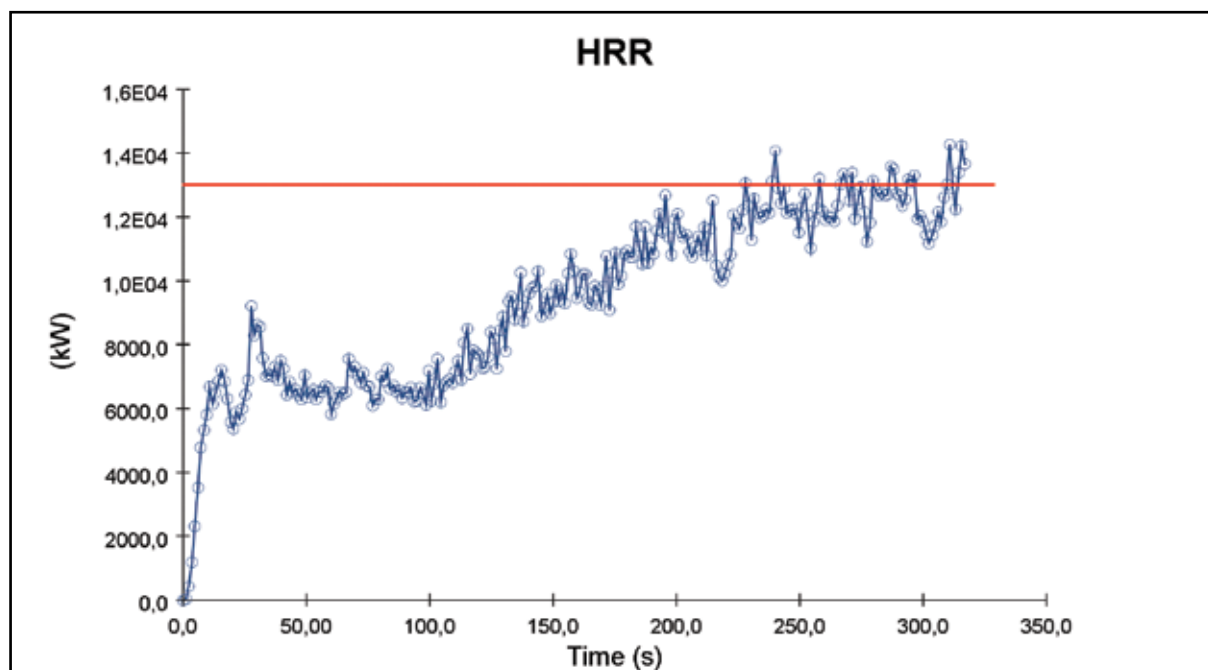
21.3 knots talspeed. 85 pct engine power of max.

Bunker consumption: 45 mt/24 hrs

2) MOO consumption at port: 8 mt/24 hrs

3) MOO consumption at sea: 6 mt/24 hrs

Figur 1: Sammenhengen mellom forbruk av bunkers olje og diesel.



Figur 6: Graf over branneffekten.

Dette scenariot gir ett potensielt dieselforbruk, hvis vi regner konservativt med en brann som varer i 6 timer, på 60 liter pr. minutt x 60 minutter x 6 timer = 21.600 liter ~ 20 m³ diesel.

Det er velkjent hvor lenge skipet har vært i drift – og hvor lenge det har ligget ved kai.

Fra klokken 1545 (1600) den 1/4 til 7/4 klokken 24 er det 152 timer. Basert på dekkloggbooken har skipets hovedmotorer da gått ca. 75 timer – resten av tiden har man hatt drift tilsvarende det å ligge ved kai.

Skip fyller alltid tankene helt opp. På dette skipet var det montert ett Overflow system, hvilket betyr at når man fyller tankene med drivstoff, så vil drivstoffet renne over i dette systemet når tankene er fulle – istedenfor at det blir oljesøl. Det at Overflow tankene her er målt med 10 m³ innhold viser at tankene ble fylt så fulle at de «rant over» inn i Overflow systemet. Dette gjør det ganske greit å kalkulere ett forventet forbruk av tungolje (til hovedmotorene og til kjeler for blant annet av forvarming tungoljen før den kan forbrenne) og dieselforbruk til andre formål.

1.1 FORVENTET FORBRUK AV TUNGOLJE

Basert på drift av hovedmaskineriet i 75 timer og data gitt i sertifikatet (se [3], side 10175), så kan dette regnes ut som følger:

Hovedmaskineri: 75 timer * (45/24) = 140,6 m³.

Kjeler til oppvarming, herunder forvarming av HFO (HFO = Heavy Fuel Oil (tungolje))

Forbruket på denne vil variere, men etter Stiftelsens Skipstekniske utreder og sakkyndig på området (Gisle Weddegjerde) så er ett forbruk på rundt 4 m³/døgn ikke urimelig. Dette gir da ett forbruk for kjeler på 28 m³ de 7 døgnene systemene var operative. Dette gir da en **sum estimert forventet forbruk på 168,6 m³ HFO** i den uken skipet var i drift etter fylling av drivstoff.

1 HFO = Heavy Fuel Oil (tungolje)

Peilerapporten [9] angir at det var en restbeholdning på 149 m³ HFO. Da full kapasitet for tankene med HFO er på 328 m³, så gir dette ett **reelt forbruk på HFO (328 – 149) på 179 m³**. Her er forskjellen på estimert forventet forbruk og det reelle forbruket av HFO påvist ved peiling på ca. 10 m³. Dette viser at den inputen vi har i regnestykkene er rimelig korrekt og gir oss ett realistisk underlag til å beregne forventet forbruk av diesel.

1.2 FORVENTET FORBRUK AV DIESEL

Basert på sertifikatet på skipet og data vi har på ved kai og til med drift på hovedmaskineriet, kan vi enkelt beregne hvor mye diesel som skal ha blitt forbrukt i de 7 dagene skipet var i drift:

Forbruk ved kai: (152-75) * (8/24) = 25,67 m³

Forbruk med drift på hovedmotorene: 75 * (6/24) = 18,75 m³

Dette gir ett **estimert forventet forbruk på 44,5 m³ diesel**.

Peilerapporten angir en restbeholdning på 95 m³ diesel. Full kapasitet er 271 m³ diesel, hvilket betyr at **reelt forbruk på diesel er (271 – 95) 176 m³**.

Forskjellen mellom forventet forbruk og reelt forbruk blir da på (176 – 44,5) 131,5 m³. Dette er ett veldig stort avvik – det er forbrukt over 400% mer diesel enn forventet basert på sertifikatet på skipet.

KONKLUSJON, DIESELFORBRUK

Ett overforbruk på 400% er veldig mye. Dersom dieselen hadde blitt sluppet ut i havet, så ville ett oljeflak vært svært synlig. Det var stille hav og et slikt oljeflak er veldig tynt, så det ville vært veldig stort og godt synlig på bilder, for helikoptre og andre redningsmannskaper som opererte i området.

Det er ikke redegjort for hvor de manglende ca. 131,5 m³ med diesel har blitt av. Det er imidlertid ikke til å komme bort fra at flere av brannene om bord var unormalt intense og svært langvarige i forhold til tilgjengelig brannenergi. Dette sannsynliggjøres via beregning av påregnelig brannenergi etter, samt av regelverket som ligger til grunn for dimensjoneringen av skipets brannskiller. Regelverket reflekterer regelmakers forventninger til brannenergi og dermed påregnelig brann. I dette tilfellet var forventningen til regelmaker brannenergi for maksimalt 30 minutter parametrisert brann tid i en lugar.



Det er videre flere vitner som forteller om kraftig lukt av diesel og det rapporteres om «olje» i slokkevannet. Dette er ikke behandlet eller gjort rede for i hverken NOU'en fra 1991 eller behandlet av politiet i 2016. Politiet oppga som årsak til at de ikke hadde behandlet dette at de ikke hadde avhørt vitner som hadde kjent diesel lukt. Hvilket ikke er korrekt, gitt vitneavhørene. Det synes derfor som en logisk forklaring på den manglende dieselen at denne har blitt brent opp i løpet av de mange brannene på skipet i løpet av hendelsen. Dette kan også forklare den voldsomme intensiteten og varigheten på flere av brannene.

KONKLUSJON

Naturlig brannenergi er brukt opp etter 1 time. Brannen varte i 6-8 timer, derfor må det være tilført brennbart materiale (red. understreking). Vi finner at ved å tilføre diesel, så gir dette en brann som kan gi en fornuftig forklaring på de forholdene som beskrives av vitner og de empiriske holdepunktene vi har om denne brannen på bilder og annet materiale – som for eksempel den fullstendige renbrenningen i 300 seksjonen, utfordringene til brannvesenets innsats og varmeutredningene på utsiden av trapperommet Ds. (D- står for trappegang, s står for side- i dette tilfellet styrbord)

Henleggelsen fra politiet var selvsagt for ikke å komme med noen som helst innrømmelse for en elendig utført etterforskning, eller som vi i «Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star», ville sagt det- dekke over korrupsjon eller dårlig håndverk innad i rekkene. Når vi vet at mer enn 2 millioner kroner er involvert, skaper det en viss mistanke om noe som lukter svært dårlig.

Forsikringspengene som gikk til «eierne» av SS, var heller ikke småtterier, SS var over forsikret med mange millioner dollar. Ut fra det vi vet om markedet den gang ville en tilsvarende båt koste maks 5-6 millioner dollar. SS var forsikret for mer enn 24 millioner dollar. Eierne fikk utbetalt godt og vel 14 millioner dollar, etter en del krancling.

Forsikringsagenten som tegnet politen på Scandinavian Start, Preben Pedersen, drev Amagerbrogade assurance i København. Han har flyttet fra sin tidligere kone og bor nå i Spania og kaller seg Preben Rueda Martin. Hans kone fortalte at han fikk en "bonus" på 2 millioner Dkr. for sin befatning med skipet.

Forsikringsoppkjøret på 14 mill. USD ble angivelig utbetalt til Henrik Johansen som igjen betalte dette til Sea Escape. Det er litt spesielt siden Sea Escape allerede den 17 april 1990, kun 10 dager etter brannen, gikk ut i en pressemelding og fortalte at de ikke hadde noen tilknytning til Scandinavian Star. Dette gjaldt verken på eiersiden, driften eller bemanningen av skipet. Under rettssaken i Oslo i 2005 mellom Mike Axdal og Skuld forsikring ble det likevel innrømmet at det var Sea Escape som eide skipet når brannen inntraff.

KONKLUSJON

Basert på vår gjennomgang av behandlingen av henleggelsesbeslutningen, så fremstår denne med alvorlige feil og mangler. Dette er ikke en prosess som er en rettsstat verdig.

Det angis på påtegningsarket under «Ad habilitet» at riksadvokaten selv har vurdert seg som habil – hvilket i seg selv er en ironisk selvmotsigelse. Det angis videre at ett politidistrikt ikke kan være inhabilt.

At det i denne saken foreligger omstendigheter som er egnet til å svekke tilliten til både riksadvokat Busch og Oslo politidistrikts upartiskhet er for de fleste utvilsomt. Det følger derfor logisk av reglene1, og hensikten med en vurdering av habilitet, at begge disse partene må – og bør erklæres som inhabile i denne saken. At man i en så viktig sak ikke selv kan avgjøre om man er habil burde være åpenbart.



*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott sommer*

At Oslo politidistrikt også må kunne sies å være inhabile følger også logisk av reglene som blant annet sier: «Reglene om habilitet har sammenheng med prinsippet om at det ikke må tas utenforliggende hensyn. **Habilitetskravet gjelder ikke bare den tjenestemann som skal treffe avgjørelse i en sak, men også for den eller de som bare skal utrede eller forberede saken**». Hvis vi ser på andre saker der det er gjort alvorlige feil, så er det ikke uvanlig at andre politidistrikt vurderer disse sakene – for eksempel «Monica saken» i Bergen.

Den prosessen vi ser utført av Oslo politidistrikt er svært lite tillitsvekkende. Inntrykket man sitter igjen med er at man har brukt tid og ressurser på å søke å så tvil om Stiftelsens teorier – ikke på å oppklare selve saken. Dette mener vi er alvorlig, spesielt i en så viktig og alvorlig sak som denne.

Lovdata skriver blant annet om habilitet følgende:

«At en person er “inhabil” eller “ugild” innebærer at det foreligger omstendigheter som er egnet til å svekke tilliten til hans eller hennes upartiskhet. Hvis slike forhold foreligger, forutsetter reglene om habilitet at vedkommende ikke skal delta i behandlingen og i avgjørelsen av den konkrete saken. “Habil” vil si at vedkommende ikke er i en slik situasjon»

[1 https://lovdata.no/artikkel/regler_om_habilitet/55](https://lovdata.no/artikkel/regler_om_habilitet/55)

I tillegg til Fire Safe har også skipsteknikker Gisle Weddegjerde lest rapporten og henleggelsen til Oslo politiet, han er ikke nådig i sin gjennomgang av beslutningen.

PUNKT 5.3 – HYDRAULIKK RØRET

I riksadvokatens brev av 27 Juni 2014, der det blir gitt føringer for den nye begrensede etterforskningen, blir det også besluttet å undersøke brannen på Y-bor dekket, styrbord side for å avklare om dette er en ny forsettlig brannstiftelse eller om det kan være en gjenoppblussing av hoved-brannen, flere timer etterpå.

Sentralt i disse undersøkelsene står temaet omkring det brutte hydraulikkørret i 300 seksjonen. Det blir også tydeliggjort i dette brevet, at dersom det fremkommer i disse undersøkelsene at man kan si at det er nye branner som er påsatt, åpner dette for en full etterforskning.

Politiet engasjerer nye sakkyndige, Servi Group, som skulle supplere de nye sakkyndigvurderingene og beregningene foretatt av Kjell Schmidt Pedersen og Øistein Meland, som også i 1990 avleverte sakkyndigutredninger omkring brannforløpet til Schei- utvalget og politiet.

Konklusjonene de nå lander på er i all vesentlighet:

- At røret vurderes å ha bøyet seg grunnet varmeutvidelse.
- At den eneste muligheten for å bøye røret ut fra plasseringsforhold med fysisk makt er ved et spett eller en kraftarm.

Begge påstander er fullstendig absurde og faglig forkastelig. Det finnes ikke grunnlag for å dra slike konklusjoner på disse to hovedtemaene, derimot er det alarmerende at man forsøker å oppheve fysiske lover og benytter sakkyndig ekspertise, som åpenbart uttaler seg på en sådan måte at de avslører at de ikke er kvalifisert i forhold til de temaene de undersøker. Selv om de utvilsomt vet mye om hydraulikkssystemer og rør, er det helheten i det de skal vurdere som gjør dem uegnet i så måte, ikke deres forhold til eget fag.

Dette begrunnes slik ut fra dette faktum:

De sakkyndige viser igjen til rapporten avgitt av Dantest i 1990, der rørets deformasjon blir begrunnet med sterk oppvarming fra brannen, deretter brå nedkjøling med slukke vann og at røret dermed kan smette ut av sin kobling og bøye seg slik det har gjort. De viser her til begrepet «Eulers tilfelle».

I nye avhør av Anders Klingenberg, som var ansvarlig for denne konklusjonen, forteller han at han ikke fikk beskjed/mandat om å undersøke rørbruddet ut fra en mulig sabotasje. Da ville han i så fall demontere og ta delene i land for nærmere undersøkelser. Han gjorde altså kun en vurdering opp mot et rør som skal ha blitt deformert under en brann.

Det handler altså om helhetsbildet og det ser man tydelig er fullstendig fraværende i de nye sakkyndigvurderingene fra Schmidt Pedersen/Meland og Servi Group.

Røret er av typen Ermeto, sterk serie, med skjæringkoblinger. Det er montert over himlingsplater av asbest som dekker hele korridorens lengde, hvor dette inntraff. Som kjent, men dog ikke vurdert av de sakkyndige, er asbest et ikke brennbart materiale, slik at varmpåvirkning i utgangspunktet til en temperatur i nærheten av materialets flyteegenskaper (der deformasjon er en mulighet) er fullstendig å utelukke.

Korridoren som brenner i hovedbrannen er nøyaktig identisk med den som ble bygget opp ved Sintefs brannlaboratorium på Tiller. Testene utført her viser at etter 12 minutter slukker den intense brannen i laminatet på utsiden av asbestplatene av seg selv.

Det ligger videre bevis i saken på at når brannen er over, som de sakkyndige tydeligvis ikke er kjent med, eller ikke informeres om av politiet, nemlig at staff kaptein Hansen gjennomgår skipet hele veien bak resepsjonen i perioden fra ca.03.00 til 04.00 og det ville ikke være mulig å gjøre det dersom det fremdeles skulle brenne der.

Hansen er spesifikk i sine forklaringer og refererer til lugar nummere og en død mor med en datter som han setter seg ned med før han gir opp å finne overlevende. Dette er per. Faktum aktenfor tverrkorridoren hvor brannen gikk tvers over og ned trappeløpet på motsatt side. Han kunne aldri ha passert der, dersom brannen ikke var over.

Tar man så for seg påstanden i Dantest rapporten fra 1990 om at røret skal ha blitt bråkjølt av slukke vann, så er det et faktum at det aldri ble utført slukking av noe slag i dette området før flere timer etterpå da den nye oljebrannen var i gang. Som korrekt angitt i sakkyndig rapporten til Servi Group, er selve T stykket, som koblingen var løsnet fra, også dreid litt horisontalt, i forhold til det eksisterende urørte røret det var tilkoblet. Åpenbart vil dette inntreffe dersom man med fysisk makt, presser røret til siden, slik skadebildet viser, det er faktisk en forutsetning for å få røret ut av koblingen.

Alternativet er å kappe røret med egnet verktøy og dette vet man ikke ble gjort, det er tydelig på bildene og observasjoner gjort om bord. De sakkyndige påstår at det ikke er mulig å bende ut røret med makt uten å bruke et spett eller en kraftarm. Dette er en påstand som bærer preg av mangel på viten om realiteter.

Det finnes mange metoder og muligheter til å få slike rør ut av stilling også i en bue, slik resultatet her ble. Det er videre ikke mulig ved varme-kraft eller kjøle-kraft å få et rør til å trekke seg ut av en skjæringkobling slik som på Scandinavian Star. Det kan man se fullstendig bort fra, det er en fysisk umulighet.

Det er dessuten angitt av kompetent undersøkelsesmyndighet, Knud Skaareberg Eriksen, at man tydelig kan se på bildemateriale, spor av at skottplater ved bruddstedet er deformerte/skadet av noe som har blitt utsatt for sterke krefter, dette kan eksempelvis og rent sannsynlig være talje, eller jekkeutstyr.

Skaareberg Eriksen var i egenskap av å lede Den Danske Søfartstyrelsens Undersøkelsesavdeling også med bakgrunn i sine anerkjente kvalifikasjoner, utnevnt som medlem av det Interskandinaviske granskingsutvalget etter Scandinavian Star, det såkalte Schei utvalget.

Det som heller ikke streifer de sakkyndige fra Servi Group, er at de «antar» ut fra foreviste bilder at skjæringene i koblingen er revet løs av varmen. Men hvor er vurderingen om at omløpsmutteren, som et minimum av forutsetning for at dette skal kunne skje, rent faktisk da må demonteres med en stor skiftenøkkel eller rørtang. Skrudde denne seg også ut av seg selv av varmen?

Et annet faktisk moment som aldri blir gjenstand for vurdering er at høytrykksrør av denne typen alltid har et minimum av klammere (feste punkt) i lengderetningen. Det kan aldri stå fritt i den lengden som bildene viser og røret klarer aldri å «sprengte seg» ut av klammerne som alltid er innfestet med stålbolter.

At Flemming Thue Jensen også observerte at disse klammerne var demontert da skipet ankom Lysekil, velger altså politiet å ikke opplyse til de sakkyndige, det blir heller ikke forklart hvordan brannene har foregått, men akkurat som i 1990 skal de vurdere et bruddstykke av en helhet.

Rapporten til Dantest er å anse som verdiløs, den ansvarlig sakkyndige Anders Klingenberg, står ikke inne for rapportens innhold i forhold til tema, i så måte. Det samme gjelder i høyeste grad rapporten til Servi Group og Schmidt Pedersen/Melands forklaringer, på samme forhold.

Det er videre et faktum at de nevnte sakkyndige ikke undersøkte hverken 300 seksjonen eller de andre utbrente passasjerområdene over denne. De beveger seg derfor ikke inn på tematikken omkring det store antallet fullstendig kremerte offer. Gjorde de det, ville ikke deres rapporters innhold ligge til skamme, da der ikke fantes brennbart materiale i nærheten av at dette kunne skje.

De vurderer heller ikke bruken av andre medier enn hydraulikkolje eller de materialer som fantes i de brannsikrede områdene etter Solas brannsikring type 1 krav. Det holder ikke faglig forsvarlig nivå når de sakkyndige ikke vurderer de faktiske forhold og det bærer preg av kunnskapsløshet når de tydelig ikke har satt seg inn i brannforløpene slik som angitt ovenfor, og ikke tatt dette med i sine vurderinger.

Arbeidet blir derfor ikke bare mangelfullt, det blir også fullstendig feil per faktum. På denne bakgrunn er derfor forklaringene å forkaste, de er fullstendig feil og holder ikke et minstekrav av faglig innhold og tilnærming til tema.
Punkt. 5.4.1 Tilførsel av annet brennbart materiale.

Politiet tilbakeviser innspill ved å vise til sammendrag og konklusjoner i de såkalte fullskalaforsøkene ved Sintefs brannlaboratorier, og at dette ikke kan settes i sammenheng med det faktiske brannforløp. Igjen, det blir omskrivninger av det som er hevdet for å unngå faktum.

Det som er hevdet og aldri undersøkt er at brannforløpet i samme seksjoner foregår i flerfoldige timer lenger enn det er fysisk mulig at det kan brenne. Igjen søker man å forklare dette på en måte som ikke lar seg dokumentere på annen måte enn å sette inn varmeverdier som ikke eksisterer. Det vitner om en ukyndighet og kunnskapsløshet omkring hvordan skipet faktisk var konstruert og hva det inneholdt av brennbare materialer.



*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott sommer*

De sakkyndige har ikke engang fått med seg at dette var et brannsikret Solas type 1 skip, hvilket vil si at i stedet for automatiske brannmeldere og brann-slukkeanlegg er det bygget opp i passasjer seksjonene, av lite brennbart materiale.

I sakkyndig rapporten STF25 F90014 fra September 1990 (oppdragsgivers ref. Tore Schei og Nicolai Bjønness), har de gjort følgende bemerkning:

«Korridorlaminatet og gulvteppet i korridorene utgjorde hovedbrannbelastningen i korridorene og trappeløpene»
I tillegg til å henvise til Norske og Danske særkrav, men ikke Bahamas krav der fartøyet var registrert og flagget, presterer de også å henvise til feil Solas anvendelse enn det skipet var bygget etter.

Når dette laminatet på skottene på 1,6 mm. med brennverdi 47 MJ/M³ brenner, så sier det seg selv at brannen er raskt over. At det så, i disse korridorer skal brenne i timevis og på en slik måte at flere omkomne er fullstendig kremert trenger man ingen utredning verken faglig eller ikke faglig for å forstå er en umulighet.

Dette forholdet berører ikke de sakkyndige i det hele tatt, de nevner det ikke, da ville deres rapporter falle sammen som korthus. De fysiske lover må omgås dersom man skal slå seg til ro med dette, det er bare et dekkende begrep- forkastelig.
Fra samme rapport :

- Den primære livstruende brannen var meget begrenset. Den var begrenset til en halv korridor seksjon på C-dekk styrbord side, trappeløpet fra C-dekk til Gulf-dekk (7,5 m) og deler av en tverrgang fra styrbord til babord på Gulf-dekk. Materialet

det brant i var i det alt vesentlige overflaten i korridoren og trappeløpet. Da brannalarmen går kl 0218-0222 har det meste av det som kan brenne i den aktuelle kritiske sonen allerede brent. De fleste av de omkomne har trolig mistet livet før kl 0230-0245, som er det tidsintervallet hvor forholdene ble livstruende også i lugarene.

At de samme sakkyndige nå skal omskrive sine svært grunnløse konklusjoner fra 1990 ved å beregne videre brann i noe som er fullstendig oppbrent har man ikke ord for. Dessuten, man klarer ikke å oppnå fullstendig kremering, endog evaporering av ben og skjelettsubstans ved brann i sengebunner og lugarinventar. Dessuten ligger flere rester Av omkomne i korridorer, endog inne på toaletter hvor det ikke fantes noe brennbart, annet enn laminatet i vegg. Til og med de ikke brennbare asbestplatene er gått med i den intense brannen som selvsagt har inneholdt helt andre substanser enn det eksisterende materialet.

5.4.2 «TAPPING AV DIESELOLJE. BEREGNINGER GJORT AV STIFTELSEN V. GISLE WEDDEGJERDE.

Politiet påpeker at det ikke kan angis med sikkerhet hvor mye dieselolje som var ombord i skipet, og at det bemerkes at nødaggregatet var brent opp.

Det bemerkes:

Etter at Weddegjerde sto frem med disse opplysningene har ikke politiet tatt bryet med å avhøre ham om det, ei heller kommisjonen i noen grad. Weddegjerdens kompetanse på området som klassesurveyor i 18 år, bla. som prosjektleder for Lloyds klassede nybygg i Norge og som tidligere maskinist og maskinsjef på en hel rekke forskjellige fartøy, samt søsterskipet til Scandinavian Star er av uvurderlig betydning.

At politiet konsekvent nekter å innkalle ham til avhør er ikke bare underlig, det er uhørt. Da spesielt når han kan dokumentere dette forholdet med bruk av diesel. I det minste skulle man forvente, dersom politiet faktisk var interessert i å etterforske dette helt sentrale forholdet, at de ville tatt hans innspill til vurdering og ikke bare avfeie dette på samme måte som en hel rekke andre enkeltsaker og episoder, som de har fått innspill om. Dette er symptomatisk og gjennomgående i hele saken.

Det fremkommer i avhør av Hugo Larsen hva som var praksis når det gjaldt bunkring av drivstoff, at det ble alltid bunkret fulle tanker for å kunne operere så lenge som mulig før neste bunkring. En beregning av skipets forbruk den uken det var i drift er en enkel affære ut fra skipets datablad som ligger i sakens dokumenter. Det gjør også peilerapporten fra August 1990. Usikkerhetsfaktoren er hvor mye som kan ha blitt brukt av skipets hjelpemotorer, som var intakte etter brannen. Disse kunne også vært benyttet mens skipet lå i København.

Når politiet så, ikke selv ser hva de har fremskaffet i dokumenter, der bevisene ligger på at skipets hjelpemotorer ikke ble benyttet, så er dette grunn til sterk bekymring omkring etterforskingens kvalitet. De har ikke engang fått med seg at det ble innleid generatorer og betalt for både mannskap til å passe disse på kaien, samt betaling for 24000 liter diesel til drift av dem.

Dieseltankene om bord hadde alle et visst nivå, de var ikke helt tomme. Dette viser at de var i bruk, i motsatt fall ville de være helt tomme, de som da ikke var benyttet, eller benyttet under drift på en naturlig måte. Dette vil enhver maskinsjef kunne utrede og forklare på en slik måte at også politiet kan, og må forstå det.

At nødgeneratoren var brent opp er i seg selv noe som burde fange politiets interesse, da her har vært en egen veldokumentert brannstiftelse helt i begynnelsen. Denne har aldri vært vurdert og etterforsket, på tross av de sterke indisiene og observasjoner som ligger i avhørene fra 1990. Politiet viser ingen interesse for dette sentrale punktet. Hverken i 1990 eller nå. Så ikke de sakkyndige, de er ikke engang klar over det, selv om de nå skulle vurdere det totale brannbildet. Dessuten, Weddegjerdens innspill om diesel transportert til nødgeneratorrommet har ingenting med denne utbrente dieselmotoren å gjøre, det er igjen en saksforvringning. Han snakker da om tilhørende utstyr som transferpumpe, dieselforbrukstank til nødaggregatet, rørsystemer, mm.

5.4.4. OPPLYSNINGER OM DIESELLUKT.

Når politiet gjengir at det er riktig at familien Stenseth kjenner lukt av diesel utenfor nødgeneratorrommet siteres bare en liten del av deres observasjoner som er:

- Sterk lukt av diesel.
- Røyk som velter ut av den åpne døren til nøddieselrommet.
(EN DØR SOM ALLTID ER AVLÅST PÅ PASSASJER SKIP).
- At motoren går, de hører motordur. (kl. 2 om natten, før brannen?)
- At det er ingen andre på dekk, de aner ikke at det er brann om bord.

Når så sjefselektriker Rytter, som politiet konsekvent nekter å avhøre, i sin forklaring fra 1990 er tydelig på at da han kommer opp på dekk, først mye senere enn når Stenseth familien observerer dette, går inn i dette rommet og starter nødaggregatet som altså har stått og gått i lengre tid, da er det noe fundamentalt galt i at dette ikke skal etterforskes.

Kristen Blindheim har også forklart hvordan han forsøkte å lukke døren dit, da det ble farlig under evakueringen. Det er også brannmenn i Lysekil som tydelig kjente lukt av diesel under redningsarbeidet, men politiet unngår å avhøre disse.

Til slutt, noen notatpunkter.

Politiets ensidige fokus på hva som kunne ha foregått med røret i Lysekil, med bakgrunn i opplysninger fra «Røda Bola- get». Rapporten er en ytterlig saksdreining eller trenering om man vil. Det er fullstendig likegyldig i forhold til brannen mens skipet var under slep til Lysekil. I diverse avhør kan man se at det blir fremmet påstander om at dørene til bildekk stod åpne samt akterporten, og at brannmenn slo istykker ruter så fikk man oppblussing og nye vedvarende branner. Dette kan man generelt være enig i, men det er endel forutsetninger som da må være på plass.

- At der er tilstrekkelig med materiale å brenne i de begrensede områdene hvor det brant intens og med stor varme i timevis.
- Der må være tilstrekkelig temperatur i 300 korridoren eller tilstøtende lugarer.
- At varmen skulle overføres slik, flere timer etterpå, forutsetter at stål leder varme langt utover de egenskapene dette materialet har som varmeleder.

Politiet sorterer i avhørene når de finner sine slutninger, de nevner ingenting om de brannmenn som beskriver lugarene som fullstendig utbrente, at der ikke fantes en flis igjen, at det så ut som om noen hadde stått der med flammekastere i lengre tid. Til og med asbestplatene var pulveriserte i flere områder, av hva? Teppene?

Nei, dette er fullstendig absurd, det er det eneste dekkende ordet.

Gisle Weddegjerde
Senior Surveyor, Marine dep.
Project Manager of New Constructions.
Lloyds Register EMEA.

Stortingskommisjonen sa mer om sin egen inkompetanse, enn om mordbrannen på Scandinavian Star



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

Politiet har gransket seg selv og konkludert med henleggelse av Scandinavian Star saken. Stortingskommisjonen har også kommet til en slutning- de har konkludert med at ikke foreligger noe straffbart forhold.

Konklusjonen, er ikke som man kunne forvente av en arbeidsgruppe utnevnt av Stortinget. Det vi fikk høre fra Lagtingets talerstol i forbindelse med avslutningen og pressekonferansen 01.06.

2017, er mildt sagt bare møl- det fremstår som en bestilt avgjørelse, som ikke skulle avsløre noe som helst. I følge sivil ingeniør Ole Arnt Westberg hadde ingen av de «fagpersonene» som har vært kommisjonens «eksperter», noen som helst erfaring med skipsbranner.

Han fortalte at han hadde arbeidet 30 år i Norconsult, bedriften som fikk i oppgave med å være kommisjonens fagpersoner, og granske ødeleggelsene og opprinnelsen til brannene. Ingen av dem hadde et ord om skipsbranner på sine CV-er. Ikke de to utenlandske «eksperterne» de hadde hentet inn for å hjelpe til med undersøkelsen heller hadde det.

Slik konklusjonen fra Stortingets nedsatte kommisjon fremstår, er den ikke troverdig i det hele tatt, ikke så ulikt det

politiet kom frem til i sin henleggelse. (se en annen artikkel i bladet).

Etter at kommisjonens leder Lagdommer Frank Kjetil Olsen, hadde lagt frem sin slutning og den skriftlige rapporten på ca. 1500 intetsigende sider, var det mulighet til å stille noen få spørsmål.

wSpørsmålene kom, men de var så kritiske at Olsen «så seg nødt» til å begrense dem. Det var ikke vanskelig å se at han gremmet seg, og flere ganger viste han bare til den skriftlige rapporten. Han kunne ikke svare.

Under kan du lese Advokat Sigurd Klomsæts klage og begrunnelsen for klagen.

Scandinavian Star-kommisjonen v/Stortinget 0026 Oslo

Att; Leder, tingrettsdommer Frank Kjetil Olsen
frank.kjetil.olsen@domstol.no &
kristian.trygstad@scanstargransking.no

Oslo, 23. juni 2017
Ansvarlig advokat: Sigurd J. Klomsæt

AD:MASSEDRAPSSAKEN SCANDINAVIAN STAR KOMMISSJONENS BRUK AV STURLA OSEN OG REIDAR NILSEN SOM UTREDERE

KOMMISSJONENES MANDAT
– OFFENTLIGGJØRING 1 JUNI 2017
KOMMISSJONENS ARBEID M.V.

I Innledning

Jeg viser til begjæring av 20 desember 2016 – med dokumentasjon Deres bruk av Sturla Osen og Reidar Nilsen som utredere. Kommisjonens brev av den 6. januar ble besvart av meg 29. januar.

Senere er intet hørt eller mottatt i skrift. Begge angitte var plassert sammen med Kommisjonens medlemmer på pressekonferansen 1 juni.

II Kommisjonens Møte med meg – som Stiftelsen

Jeg har møtt leder Olsen og sekretariatsleder Trygstad den 22 februar 2016 – ikke nevnt, men angitt i rapporten side 145 – i note 216, da sammen med Flemming Thue Jensen.

Mitt andre (av 2) møte med samme – og

en samlet Kommisjonen var tirsdag 22 juni 2016.

Jeg ber om å få hitsendt utskrift av notat/referat fra begge angitte møter.

II Kommisjonens Mandat
Kommisjonen ble utnevnt 3. desember 2015.

Mandatet er i det vesentligste:

«1. Kommisjonen skal vurdere om de faktiske forhold som det er blitt redegjort for under Stortingets tidligere behandling av brannen på Scandinavian Star (jf. bl.a. Innst. S. nr. 235 (1989–1990), St.meld. nr. 63 (1991–1992), jf. NOU 1991:1 a og b, samt Innst. S. nr. 108 (1992–1993)), gir et korrekt og fyllestgjørende bilde av saken.

Kommisjonen skal videre vurdere de offentlige myndigheters oppfølging av saken, herunder oppfølgingen av de anbefalinger som ble gitt i ovennevnte dokumenter, samt ivaretagelsen av overlevende og pårørende.»

I møtet 22 juni 2016 var jeg – iht egen erindring og notat forberedt - i mitt innlegg tydelig på tema som:

- Svikt av norske myndigheter siden 7. april 1990.
- Krenkelse EMK artk.2, (for Erik Mørk Andersen også art. 6 2), 6 1 som 8 - siden april 1990 – og da fortsatt
- Feil i så som hvor skipet var – aldri aktuelt med «internasjonalt farvann» – men var i Svensk farvann – som jeg, så Gisle Weddegjerde dokumenterte i mars 2015
- Jeg mener bestemt at jeg redegjorde for også motarbeidelse av meg som ønsket bistandsadvokat – at det måtte gjøres en runde med lagmannsretten² som opphevet tingrettsdommer Anne Margrethe Lunds nektelse av meg – som også omtalt i mitt brev til Kommisjonen av den 29 januar i år.

- At jeg hadde tilskrevet domstollederne i Oslo tingrett, Borgarting lagmannsrett og Høyesterett. Jeg mener også å erindre at jeg la frem kopi av mitt brev 22 des. 2015

- Svik mot de overlevende og etterlatte – fra april 1990 – og frem til i dag. Jeg mener også å erindre at jeg la frem kopi av mitt brev 10 januar 2016 til NKVTS

(Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress)

Jeg oppfattet at vi – med en samlet Kommisjon - som var i møtet: Stiftelsen med Arne Steen, Gisle Weddegjerde, Terje Bergsvåg og jeg, ville bli innkalt til egne møter for å utdype og dokumentere. Det ble aldri gjort. Hvorfor?

Etter pressekonferansen på Stortinget var det samling på «Håndverkeren». Det ble utdelt rapport: «Erfaringer og helse hos overlevende og etterlatte etter 26 år» - der noe ble redegjort for innholdet av to av forfatterne; Siri Thoresen og Ines Blix.

Selv har jeg tatt og hatt kontakt, årsskiftet 2015/2016, med professor Ask Elklit, Universitetet i Århus (siden 2016 i Odense) – og fra han fått innhentet de mange rapporter og artikler han, som andre i Danmark har skrevet, ³ samt professor Weisæth og professor Dyregrov, Bergen som jeg har samtalt med på eget kontor.

Iht det opplyste har Kommisjonen først «juni 2016» tatt kontaktet. Er det korrekt?

Når jeg leser Kommisjonens rapport – så langt konsentrert om del III – «Brann og brannforløpet» - undres språkbruken – var det en eller flere branner? Er brann på skipet et «uhell som gir ulykke – eller er det påsatt brann – påsatte branner - som gir «ulykke» eller massedrap?

Jeg minner om henleggelsen, påtegningen gjort av da Politiinspektør Bjønnes 17/1-1991.

Når jeg leser Kommisjonens rapport – altså så langt konsentrert om del III – «Brann og brannforløpet» - undres jeg over hva oppfattes som selektivitet i argumentasjon og dokumentasjon. Det angis avhør – «samtaler» - med personer som støtter Kommisjonens vurdering og konklusjoner. I liten grad gjengis de mange som har motsatt oppfatning. Som Firesafe, som Gisle Weddegjerde.

Man endog søker å svekke troverdigheten med å sverte; som brannmester Ingvar Brynfors.⁴ Hva saklighet begrunner slike beskyldninger?⁵ Jeg møtte Brynfors – som Agne Knutson – første gang i nov. 2014 – og har møtt de begge flere ganger

senere. Jeg har også møtt andre av deres kolleger i brann/redning og politi. De er alle samstemte – skjønt meg bekjent har de andre aldri møtte Bergsvåg, Winterseth eller Weddegjerde. Iht min erindring var Brynfors som andre som var først på stedet aldri avhørt – frem til jeg så begjærte. Det samme gjelder norske brannfolk som Thor Kristiansen, som ikke nevnes.

Det nevnes ikke med et ord mitt brev av 20 desember 2016 til Dem om Sturla Osen og Leif Nielsen.

Det nevnes ikke med ett ord at Flemming Thue Jensen ble avhørt i København byrett 15 mars 2016. Det nevnes ikke med et ord at Knud Skaareberg Eriksen, altså avhørt av norsk og dansk politi 15 mars 2015 – hvis posisjon⁶ og kompetanse som skal være godt kjent. Det nevnes ikke med ett ord min anmeldelse 6 sept. 2016 til Spesialenheten – ang selektiv gjengivelse i skrift av avhør gjort av Skaareberg Eriksen.

Bilag IV: Anmeldelse av 6 sept. 2016 til Spesialenheten - m/angitte bilag
For meg fremstår Kommissjonen – som jeg har oppfatning om politiets arbeid (senest i klage til Riksadvokaten 2 juni) at det er begått «cherry picking» (Cherry picking) kalles det når man velger å fremheve dokumentasjon, som stemmer overens med et gitt budskap red. anm.). Personer som ikke er avhørt av politiet er avhørt av kommissjonen. Hvor er innsynsmulighet og kontradiksjonsmulighet? Vil disse avhør – «samtaler» bli gjort tilgjengelige for bistandsadvokater?

III Sakkyndighet

Kommissjon bygger sine oppfatninger og konklusjoner (på «Trøndermiljøet» og) på «Norconsult». I søk på firmaets hjemmeside: www.nordconsult (se. «FINN kompetanse eller kontor» – på hhv «skip» – så søk «skip og brann» – kommer oppfølgende svar opp:

- «Ingen treff for skip i Kompetanse og kontorer»

- «Ingen treff for skip og brann i Kompetanse og kontorer»⁷

For å gjengi Kommissjonen (som leder i Stortinget) – s. 134;

«Brann i skip har et forløp som normalt er annerledes enn brann i bygning. Dette gjelder spesielt varmetransport og brannspredning»

En av de som var i Stortingssalen, lyttet

og stilte spørsmål, Ole Arnt Westberg, svigerfar av Jan Harsem, han mistet datter og barnebarn, opplyser at han selv er sivilingeniør, med 30 års tilsetning i Norconsult. Han opplyser etter pressekonferansen at han er ukjent med at firmaet har kompetanse på skip, skip og brann m.v.

La meg få meddele. Vi ble bekymret da vi ble kjent med hvem som var valgt av Kommissjonen. Stefan Andersson⁸, som de øvrige personer som angis, vedlegg 1 side 866 - er ikke oppført som kontakt/fagperson når søkes på Norconsult og «Brann». Søkes samme sted – se over på «skip» kommer opp intet.

Det er ingen CV eller referanser angitt i materialet utlevert 1 juni. 2017.

Jeg ber hertil sendt CV, referanser og andre opplysninger om de personer – de firma – som er benyttet av Kommissjonen⁹.

Kommissjonen er uenig i rapporten fra Firesafe – men slutter seg til Norconsult – som på de sentrale punkter er, som tidligere påstått, slik omtalt av Kommissjonsleder Olsen på Stortinget som: «Trøndermiljøet» - om varmeoverføring som årsak til nye (videre?) branner. - Hvor er drøftelsen av mulighet for at selv om «glohet stål» som skal antenne - at det var brennbart materiale i det nære området – som ellers på skipet? – som gav mulighet for de mange (eller påstås en sammenhengende?) branner, spredning, særdeles intens hete, tidsvarighet – som angis til 38-trettiåtte timer – selv om betydelig slukkeinnsats fra trenet, særlig kvalifisert personell.

- Jeg viser til skipets klasse og brannsikkerhetskrav som en mener var oppfylt

- Jeg minner om forsøk gjort som at påsatt brann i korridorer selvslukket etter maks. 12 minutter – osv. av kjente opplysninger – men som jeg ikke kan erindre ble omtalt i Stortinget – ei heller kan lese meg til i rapporten og bilag gjengitt eller drøftet av Kommissjonen. Jeg ber om Deres hjelp til å finne i kommissjonens rapport – som er gjengitt eller drøftet:

- Domstolenes håndtering av de overlevende og etterlatte.

Som jeg var i møtet 22/6-16 og er tydelig på er en helt sentral del av mandatet.

- Mitt brev 22.12.15 til domstollederne
- Mitt brev 10.01.2016 til NKTVS v/ førsteamanuensis, Dr Med. Grete Dyb
- Tema jeg har angitt over

I deres arbeid, vurdering og konklusjoner om brannen – er det oppfatningen at saken er «en ulykke»? eller en eller flere påsatte branner?

I deres arbeid, vurdering og konklusjoner om katastrofen brannen(e) – hvor finner jeg vurdering og faglig drøftelse av hva som kan ha brent – så lenge og så intenst - at mange kropper var forvandlet til støv¹⁰?

Jeg hører gjerne fra Dem.
Med Vennlig Hilsen
Advokatfirmaet Klomsæt & Co As
Sigurd J. Klomsæt

¹ Slik inntas fra Stortingets stortinget.no

² Borgarting lagmannsrett – kjennelse 19. januar 2015 - sak 14-205534SAK-BORG/04

³ Slik som er angitt i litteraturlisten,

⁴ Punkt 17 – teorier om sabotasje: 17. 1, 2 avsnitt: «hva han har blitt fortalt i ettertid».

⁵ Som er som ekko av politiet i henleggelsen 9. august 2016

⁶ Tidligere – og i 1990 og senere: «sjef for danske Søfartstyrelsens opklaringsenhet» - medlem av «Schei-kommissjonen»

⁷ Slikt søk gjort av meg i dag, 04.06.2017 – 1. dag pinse 2017

⁸ Søk på nett gir ingen opplysninger om kompetanse på skip. Eller skip og brann.

⁹ Til orientering; jeg har til mine kontakter i UK sendt anmodning om opplysninger om personer angitt tilknyttet «University of Greenwich». Mitt søk gir ingen sakkyndighet på skip og brann – som kan være å tillegge sakkyndighet som i denne sak.

¹⁰ Jeg er godt kjent med kremering - kontrollert - varme, varighet og hva som deretter må gjøres før overføring til urne og da konsistens og vekt

Human Factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Ulykker

Det er blitt skrevet en del rundt Sleipner ulykken og det er mange meninger rundt den. Det ble konkludert med at feil-navigering var årsaken til hendelsen og det stiller jeg meg særdeles kritisk til. Feil-navigering er ikke en årsak. Årsaken er det som fører til at man feil-navigerer og i det ligger det mange forhold som ikke nødvendigvis er så lett å korrigere.

Hvorfor gikk det så galt som det gjorde med Sleipner? Menneskelig svikt? Hvis det var tilfellet så blir spørsmålet hvorfor det ble gjort feil? At kapteinen ble gitt skylden løser ingen ting og vil definitivt ikke garantere at noe slikt ikke kan skje igjen.

Når tekniske innretninger blir brukt feil, eller ikke brukt i det hele tatt, så er det på grunn av menneskelige faktorer.

Teknisk trening er bra, men vurdering av risiko og oppfattelse av farer krever også trening. Det hjelper ikke om du kan bruke et brannslukningsapparat hvis du ikke skjønner at det brenner for å si det litt banalt.

NOU 2000:31 omhandler Sleipner ulykken og der står det. *”Kommisjonen konkluderer i kapittel 5 om seilasen med at den direkte utløsende årsak til grunnstøtingen var at navigatørene feil navigerte, uten at det er avdekket noen ytre forhold som kan forklare dette.”*

Hva som menes med ytre forhold kan man jo spekulere i, men det er nærliggende å tro at det er de forholdene som kunne gitt en forklaring, men som man ikke evner å vurdere fordi kunnskapen om menneskelige faktorer ikke er

tilstede. Begrepet ”utløsende årsak” er det samme som å si at konsekvensen av ett eller annet var at det ble navigert feil, men hvis man ikke vet hva ”ett eller annet” er finner man ikke noen årsak. Da blir konsekvensen brukt som årsak og ingen vet hva som må endres for at sikkerheten skal bli bedre.

Om denne ulykken hadde skjedd nå hadde man kommet frem til samme konklusjon da? Ville det blitt mer fokus på andre ting enn de tekniske? Ville kapteinen fått skylden? Det er urovekkende hvor stor mangelen er for å vurdere de menneskelige begrensningene i arbeidet med å granske hendelser. Også i dag. Det er et vanskelig område å arbeide med, men det er der svaret ligger.



Illfoto: Sleipner-rapporten.



Britiske spesialister på skipsbranner setter spørsmålstegn ved kompetansen til stortingskommisjonens brannekspert

<https://www.ific.co.uk/specialism-services/marine/>

Etter at Stortingskommisjonen la frem sin rapport, som av forståelige grunner ble i overkant overfladisk med mye svada og lite fakta om brannen, tok faglig leder i Firesafe AS Håkon Winterseth kontakt med IFIC Forensics i Glasgow, for å få deres mening om brannen ombord i Scandinavian Star.

Professor James F Lygate, en av de fremste skipsbranneksperter i Europa, har

som han selv skriver, vært om bord i skipet etter brannen, og med selvsyn sett at det kommisjonen eller deres fagpersoner i Norconsult skriver om brannspredningen, er en overforenklet måte å beskrive virkeligheten på. Han sier at skipet var konstruert med skott og takhimlinger som var spesialbygde for å være brannhemmende.

Se mailutvekslingen under.

HI!

I represent the Norwegian group of professionals that have involved themselves in the investigation of this tragedy (the Foundation for research of the fire on board Scandinavian Star - <https://translate.google.no/translate?hl=no&sl=auto&tl=en&u=http%3A%2F%2Fstiftelsen.scandinavianstar.no%2F> – for a Google translated version of our homepage).

We have just (on the first of June) been shocked with the conclusions to the Parliaments Commission – which stated that they believe that this was all together a natural fire – since fires on board ships are so special and don't follow the normal natural laws which applies to fires. Basically, they conclude like this:

- All fire spread was due to natural heat transfer in the steelworks of the ship.
- There was more than enough material on board the ship to sustain an intense fire for 38 hrs. Some areas (like part of the cabin area, about 200 sqm) burned for more than 10 hrs – so intense that the fire crew could not reach it). The ship was constructed after SOLAS 1965, method I.

- The vast amount of Acetylene and Oxygen on board (stored tightly together in the hydraulic room) was only to be expected on board such a vessel.
- Etc, etc...

We have been told that the Lawyer Erling Hansen has been in contact with you. He states that you have done some investigation on your own, prior to answering the announcement for investigation services to the Commission – and that your conclusions are that this probably was not a natural fire, as claimed by the Commission. We were all surprised by the Commissions choice of Norconsult in favour of you, based on your competence in fire investigation on ships in contrast to Norconsult's lack of such competence.

Our Foundation are preparing a formal complaint about the Commission report, where we have discovered multiple serious faults and errors. If you have found reasons to believe that the tragic Scandinavian Star fires were not naturally caused, we would like to know about it and (if you permit us) to include this – or a statement from you – in our complaint to the Authorities. Our complaint will be

addressed to the leaders of the political committee that ordered the Commission and to the administrative leader of the Parliament (the highest political level in Norway). We have reason to believe that they will listen to our complaint. We intend to send our complaint late next week, so we hope you can give us an answer as soon as possible. Regards,

Håkon Winterseth...
Med vennlig hilsen
Firesafe AS
Håkon Winterseth
Faglig leder

Fra: Prof James F Lygate
Sendt: 11. juni 2017 13:36
Til: Håkon Winterseth
Emne: Re: The Norwegian Scandinavian Star case

Dear Mr Winterseth

Thank you for writing to me. I saw the news that Norconsult's expert report concluded the fire and fire spread to be the result of natural causes. I have the advantage of having inspected the vessel after the fire then named the Candi at Southampton.

One of the things which struck me then

and I recall now is standing in a burnt out corridor and entering a cabin in which two people perished but the cabin itself was undamaged.

The hypothesis that the fire spread because the ship's construction was steel is very simplistic since the steel bulkheads and deck heads were protected by wall finishes and ceilings which in some cases stopped and in all cases impeded the spread of fire.

Clearly I cannot comment in any depth until I have sight of the Norconsult report and the materials and calculations upon which they based their conclusions. Given the importance of this fire to so many affected families and the genuine doubts held it seems only right and proper the Norwegian Government ask for an independent appraisal of the reliability of Norconsults report.

I would be willing to undertake or assist in such an appraisal.

kind regards
Prof James F Lygate
Principal Investigator
BSc(Hons) MSc PhD MRICS CEng
FIFireE



Foto: FFFS



Maritim interesse

Blå politikk for blå maritim vekst

Høyre i regjering har bidratt til en historisk offensiv satsing på den maritime næringen. Våren 2015 la regjeringen frem den maritime strategien "Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid". Rekordmange skip flagger hjem som følge av endringene og norske arbeidsplasser sikres gjennom en styrket nettolønnsordning og regjeringens styrking av næringens rammebetingelser.

Som følge av regjeringens endringer i fartsområdebegrensninger har en rekke skip flagget tilbake til norsk flagg. Noen er havnet i NIS og mange er flagget i NOR. 38 skip har flagget hjem som følge av endringene i fartsområdebegrensninger.

En god nettolønnsordning er en forutsetning for å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs. Derfor har Høyre og regjeringen hatt en historisk satsing på nettolønnsordningen. Vi har lovfestet ordningen, forbedret den og utvidet den slik at flere sjømenn omfattes av ordningen. I tillegg har vi forbedret rettsikkerheten for sjøfolk ved å revidere skipsarbeiderloven. Styrkingen innebærer at nettolønnsordningen sin økonomiske omfang er betydelig økt de siste årene. I 2017 utgjør ordningen hele 2,1 mrd. kr.

Styrkingen av ordningen gir resultater. Som følge av et utfordrende marked var det en nedgang i antall sjøfolk i ordningen, men antallet har siden steget til om lag 11 700 som følge av styrkingen av ordningen i mars 2016.

Den siste endringen som ble foreslått i revidert nasjonalbudsjett med å utvide nettolønnsordningen for NIS-skip i deep sea-virksomhet er blitt tatt svært godt imot. Vi satser på miljøvennlig skipsfart gjennom en kondemneringsordning for den norskregistrerte nærskipfartsflåten. Formålet med ordningen er å bidra til at eldre skip i norske farvann skrapes og erstattes med ny og bærekraftig kapasitet. Den har vist seg vanskelig å benytte, og vi gjennomgår derfor nå vilkårene i ordningen for å vurdere eventuelle justeringer. Regjeringen viderefører rederiskatteordningen. Dette sikrer norske rederier internasjonalt konkurransedyktige vilkår. Etter forslag fra Høyre i regjering har Stortinget vedtatt å inkludere vindmøllefartøyer i rederiskatteordningen. Dette er fartøyer som driver virksomhet i form av oppsetting, reparasjon, vedlikehold og demontering av vindmøller til havs. Høyre vil bidra med rammevilkår også i nye markeder og segment.

Høyre prioriterer budsjettmidler til prosjektering og bygging av klima- og miljøvennlige skip og ferger. Dette har skapt optimisme og fremtidstro blant mange som jobber med innovasjon og fornying innen maritim sektor. Verdens første el-sjark er satt i drift, og oppdrettsselskapet Salmar har tatt i bruk verdens første helelektriske arbeidsbåt for havbruksnæringen. Fitjar Mek. Verksted (FMV) har vunnet anbudet på å bygge det nye ladbare hybrid skipet til Kystverket. Color Line skal bygge verdens største hybridskip. Skipet skal bygges i Ulsteinvik, med norsk design. Den norske sjømann sin erfaringsbaserte kompetanse er avgjørende for den utviklingen og innovasjonen vi ser i maritim sektor.



Leserbrev



Programmet for mer overføring av gods til sjø som regjeringen har iverksatt ble svært godt mottatt. 11 søknader er kommet inn, og omfanget av søknadene er ca. 4 ganger så store i økonomisk omfang som avsatte midler. Det vitner om fremtidstro på at man kan klare å få mere gods fra vei til kjøll. Dette vil vi vi følge opp!

Regjeringen viderefører styrkingen av samarbeidsprosjektet Markom2020 til kvalitets- og kompetanseheving i maritim utdanning. Den gode satsingen på maritim forskning og utvikling gjennom de offentlige virkemidlene til Innovasjon Norge og Norges forskningsråd (Maroff-programmet) utvikles videre, og arbeidet med en ny forsknings- og innovasjonsstrategi for maritim sektor (Maritim21) er ferdig.

Vi er opptatt av å styrke konkurransekraften til hele den maritime verdikjeden, og selve kjernen i den maritime kompetansen er den norske sjømann. Derfor satser vi sterkt på nettolønnsordningen. Høyre vil fortsette å føre en aktiv maritim politikk slik at Norge kan bevare sin posisjon som en ledende maritim nasjon, og et attraktivt vertsland for rederiene.

Ove Trellevik

Maritim politisk talsmann (H)
Medlem næringskomiteen





Leserbrev



26.02.2017

Exakt 10 dagar efter telefonsamtal från rederiet.

Finner jag i Sociala media artikel om statliga sällskapet Telenor och försöket att bli storspelar i världsmarknaden.

30 miljarder minus.

Innan riksrevisorn sett på papiren.

Ett par veckor tidigare.

Statliga gasfabriken på Mongstad läggs ner.

Ytterligare x-antal miljarder minus.

Mitt gamla rederi ; 5,5 miljarder i minus.

Banken sätter ner foten. Gamla bedriftsstrategier, hot om konkurs. Är förlegat.

Män med långt bättre kontakter, större lommebok och cynisk strategi, tar över. Sparkar mesteparten.

Ut på kaj och upp på land

Antal arbetslösa i Norge 2017.

Ingen vet.

Statistiken varierar beroende på vem som beställer.

Framförallt, betalar.

Det vi vet. Från hösten 2014, Är majoriteten arbetslösa; sjöfolk.

NIS mot NOR och svaga fagforbund som gått ett par steg bakom redare och politiker.

Häftigt påhejade av LO. Sen Nortraships dagar.

Makten och kapitalet gjorde upp bakom stängda dörren.

Det gamla kommunistpartiet och den nya tiden

Hur önskar vi en sjöman ska bete sig?

Hur fångar vi styrningen?

Hur kontrollerar vi fagforbunden?

Tre viktigaste spörsmålen, under och efter det sista stora kriget.

Sjöfolkets sista samtal; "Det är en vansklighet situation för oss alla" "Marknaden är sån att vi måste säga upp goda an-

sätta" "Prata med banken" "Det ordnar sig" "Det löser sig sikkert" "Lycka till i framtiden"

Den ensidiga dialogen gick på repetition. Vad kan man tillföra?

Ett samtal ingen vill få. Allt för många fått

Egentligen borde det inte varit en chock.

Norska statens Statoil, sände våren 2014 ett PM i media.

Vi ska skära kraftigt i budgeten. Nu och i framtiden.

Hur länge, fanns det inget svar på.

Minst 20%. En femtedel av utgifterna skulle bort.

Sänka kostnaderna innan det är försent.

Statoil såg mörka skyar i horsionten.

Det var försent.

Under tiden.

Rederierna beställde båtar, som fulla sjömän på närmsta hamn pub beställde drinkar.

Kontrakten flög omkring som höstlov en stormig dag i Oktober

Spotmarknaden glödde, en vulkan hade väckts.

Pengar, Cash, Likvida medel.

Pang. Champagnekork. Cigarrens glöd lyste upp den fina salongen. Slipsen av.

Svett

Vi är kungar. Inget kan stoppa oss nu.

Livet de luxe

Fasta kontrakt.

Nej Tack Pengarna ligger och väntar som gytande skrei på Lofotfisket.

Bara ut och hämta.

Vi är en farbrikstrålar i ett hav fullt av pengar

Varven på Vestlandet fick order;

Större, bättre och fler båtar än vad det konkurrerande rederiet tingade veckan innan.

Deal

I ett hörn av lokalen. Män med onda tankar. Säg på. Avvaktande.

De visste.

Tiden är övermogen. Framgång är som tidvatten. Fram. Tillbaka. Upp. Ner.

Hårda män, pengarnas män, strategernas män

De hade sett mönstret tidigare.

Inget varar för evigt.

Inget växer in och förbi himlen.

Låt dom leka

Låt dom tro att världen är deras

I årtiondets fest. Vinner baksmällen

And the winner is!

change

Idag.

Min sista dag på båten.

Jag var beredd. Jag visste. Min plan var klar

Många säger i vemod

Lönen var god

Friordningen var god

Jag räknade. Förklarade. Vår lön är under minstelönen.

Du förlorar halva livet i arbete

Tid får du aldrig igen

Vinnarna är de saktfärdiga

De som tänker, lever och agerar utan girighet

Tro inte på pengarna.

Av alla religioner.

Den sämsta. Du förlorar alltid.

Idag är många arga.

Mongstad, Telia, Aker och gamla rederier

You name it

Miljarder. Pengar. Makt. Karriär. Bedrifter

och Staten

Den lilla människan står ensam kvar

Ingen får guldklocka längre

Kanske folket ska förenas sig igen och

kräva saktfärdighet?



Leserbrev



Norske folk blir nok en gang dolket i ryggen av Høyre-regjeringen

En tilsynelatende utstrakt hånd fra regjeringen da de lovfestet nettolønnsordningen i Stortinget nylig, gir regjeringen et falskt argument for å påstå at de er på sjøfolkenes side. Argumentet blir nemlig grundig undergravd av det faktum at den samme regjeringen vil tillate økt bruk av NIS-flaggede skip i norske farvann.

NIS (eller Norsk Internasjonalt Skipsregister) var på midten av åttitallet konstruert for å være et norsk motsvar til internasjonale skipsregistre, også omtalt som bekvemmelighetsflagg uten andre regler enn FNs minimumskrav for arbeidsrettigheter.

“Regjeringen vil hindre utflagging, men de vil ikke hindre nedleggelse av norske arbeidsplasser, i tillegg mottar Color Line maksimum refusjon fra staten, sier leder Jonny Hansen i Norsk Sjømannsforbund. Dette er sosial dumping mener LO-nestleder Hans Christian Gabrielsen som ber regjeringen stanse muligheten for omflagging”.

På NIS-flaggede skip er det ikke krav om norsk lønn og ordnede arbeidsforhold slik vi kjenner det fra det ordinære

arbeidslivet. Det brukes flere tariffavtaler på NIS skip. En sjømann kan for eksempel sies opp ved alvorlig sykdom etter kort tid og har svake rettigheter.

NIS flaggede skip har siden 1993 ikke hatt lov til å gå i fast rute mellom norsk og utenlands havn eller mellom andre nordiske havner. Color Line og Fjord Line trafikkerer slike havner i dag, men kun Color Line har sine skip registrert i NOR registeret (Norsk Ordinært Skipsregister). Regjeringen vil nå tillate Nils Olav Sundes Color Line å flagge om fergene sine til NIS slik at han kan gi 700 norske sjøfolk sparken og ansette kostnadsbesparende underbetalt arbeidskraft. I praksis subsidierer regjeringen oppsigelse av ansatte og premierer en eier som i 2015 tok ut 46 millioner i utbytte, på tross av et underskudd på 250 millioner. Regjeringen forventer at det gis ordentlige lønns og arbeidsvilkår. Rederiene forholder seg til regelverket, ikke til forventninger.

Milliardæren Nils Olav Sunde ler hele veien til banken, og dette mener regjeringen er å ta vare på norske sjøfolk? En annen grunn til at regjeringen ønsker å myke opp reglene og å endre forskriften, er for å imøtekomme EFTAs

overvåkningsorgan, ESA, med hovedkontor i Brussel. Deres jobb er å påse at Norge overholder reglene for EUs indre marked. En konsekvens at dette er nettolønnsordningen. Den ble innført som en midlertidig løsning i 1993 og har vært gjenstand for politisk dragkamp og samfunnsøkonomiske utregninger siden. Omkring 11700 sjøfolk var omfattet av nettolønnsordningen i fjor. Mange, svært mange har mistet sitt arbeid siden statistikken ble ført i pennen.

Om vi skal bevare vår maritime arv, bygget opp gjennom generasjoner, og som har gitt nasjonen voldsomme konkurransefortrinn internasjonalt, må vi bli flinkere til å verne om denne næringen og den norske sjømannstand.

Senterpartiet er opptatt av at Norge skal ha muligheten til å ivareta egne interesser og å finne løsninger som passer innbyggerne våre. Senterpartiet er ikke bare garantisten mot norsk EU-medlemskap, men en forkjemper for at den norske sjømannstand skal være sikret norske lønns- og arbeidsforhold.

Rune Svendsen, Styremedlem Oslo Senterparti

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Tíggíng

va í Thailand nettopp. For fýsste, og gjerna síste gang. Í ein by sá hette Cha-Am. Kjekke, vennlige folk, gode mad, fint hotell. Men langt á reisa, sykt varmt og sykt mýje mygg. Beiná míne ser enná ud som trafikklýs.

Det e et noksá fattigt land, men eg blei øvveraska øve at der ikkje va tíggare. Adle på gadene hadde någe de prøvde á selga.

Í kveldíngá satt me på ein fortausresturang og spiste middag. Lenger inne í lokalet va der ein scene, og me visste at orkesteret og dansen sko begynne klokka ní. Me va mídt í maden dá han kom. Den einaste tíggaren me sko fá oppleva í Thailand. Det tog lítt tíð før eg forstod ka han v́lle, men eg forstod det te slutt. Han v́ste at han bare hadde 80 bhat, og at han hadde lyst på ein halvlítter øl, sá kosta 140 bhat. Eg v́nkte på serveringsdamá, og ba hu om á gje han ein halvlítter. Dá hu kom med ølet stápte han de 80 í lommen, og eg mátte ud med 140. Fett nok, det e bare 28 kroner. Men han kunne gjerna sagt takk...

Han sv́nste rundt í lokalet, med glasset í neven. Han skjángla lítt, men holdt seg greít på beiná. Musikken og dansen begynte. Orkesteret spelte ein nordgrónlandske versjon av "Esterei", som v́lle fátt Paul McCartney te á rotera í gravá, hvís han hadde vært døde.

Der va líde folk, me va tí stykker totalt, inkludert tíggaren, og káná mí og meg, sá satt lítt í udkanten. Men lítte tí mínutt va de sju andre, trí menn og fira damer, ude på dansegolvét, og danste hýsterísk swíng te "Esterei". Me kunne hýrra, på skrálíngá, at dísse sju va fra Norge, og at de va godt í gassen.

Tíggaren vár kíkete på danserane, og v́lle tydelígt vera med på dansen. Han tenkte vel at dá v́lle der ble harmoní, dá v́lle de ble fira par. Han sklei inn, og begynne á dansa. Men han blei brysket avv́ste, og fýyste vekk fra golvét. De kjende han nok fra før av.

Sá han blei plasserte på sídelínjá, kor han kíkete på de sá danste, og sakte drakk opp halvlítteren sín. Sá skjángla han, mydlá bord og stolar, ud av resturangen, ud på fortauet, og han ság ekstremit ensomme ud der han díngla nerígjóná gadá, sannsynlígvís hjemøve. Eg syns verkelígt synd på han, og tenkte at dette e ein mann sá slíde og har det vondt.

Det va den einaste tíggaren me traff på í Thailand. Han va fra Kristíansand. Han e fra Kristíansand, men han bor í Thailand ná...

Ska me forby tíggíng? E det ikkje írriterandes med adle dísse udlendingane sá víl ha pengane díne?

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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

				ORDTAK FORBISNE KULVENT	IKKE ALLE	STAT	VENTE	DYR	BYDEL	FORK.	SPISTE	HENDEL	INIT.	UKJENT	INIT.		
											KU NAVN		TRENE				ROLIG
ORDTAK		DIKTER	TURBAN	URNE													
DIE					MÅL			FUGL	DREGGEN	BY		HALV		AMS FORK.			
BLOE	A	SID						DEL									
NEON				UNIK		SANS	SNÅL		REDE				FISK	TID			
ALENE			BLAD		UTSYN			LUFFT					NAVN				FILM
KAPPAK.		SKO				PLEGL				S-ITER				DYRET			TA NAVN
	FLØY	REDSKAP	DYR				AGNET	SEC			VA	VDM	SKIPS FORK.				TA NAVN
MÅL	RETT			TEPPE		EHD	ARID		PARTI		FØDE			OPUS			FUGL
ELV				FASADIE		MØBEL							TUNISIA				SKIPS FORK.

Riktig svar sendes innen 10.09.17 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinner nummer 1 2017: Ådne og Sivert Sulebakk, Frekhaug

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott 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, fabrikk sjef 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

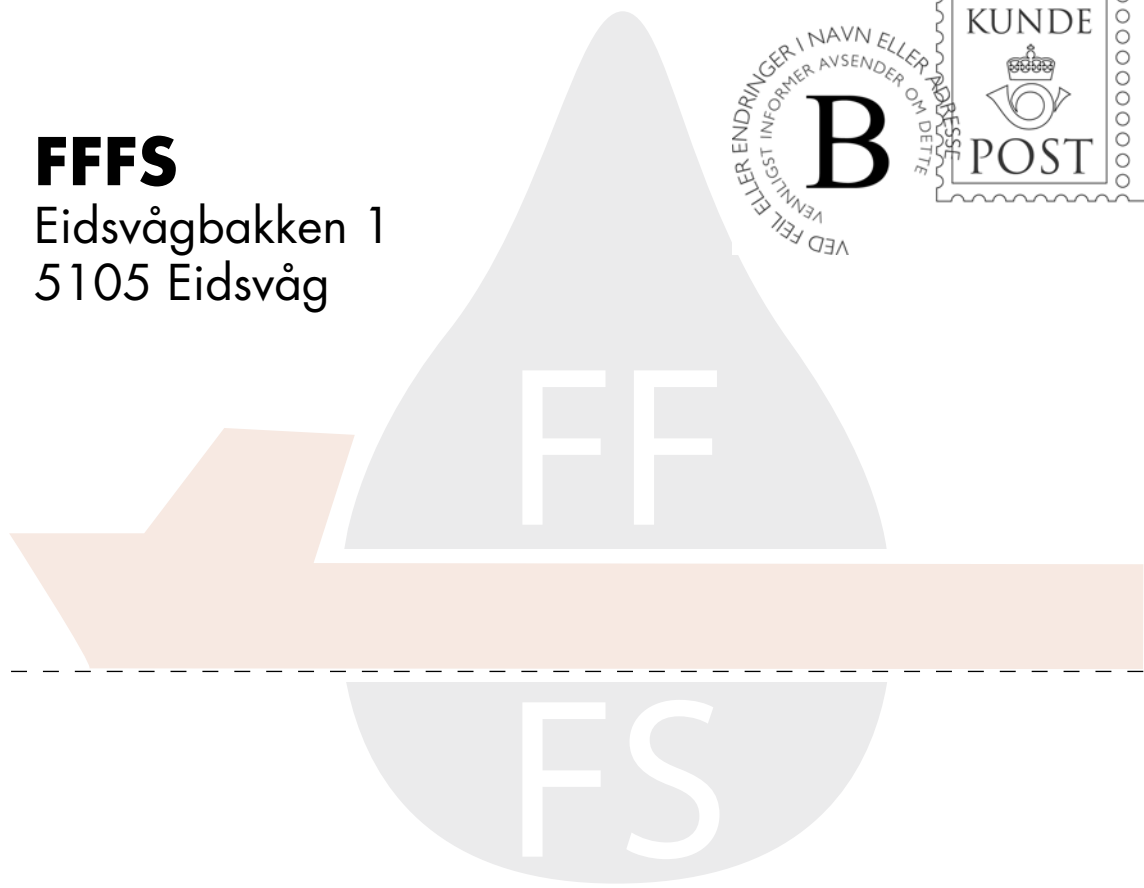
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



FFFS har nå inngått en samarbeidsavtale med Dekkhandel AS

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



Opptil
48%
på dekk og
felger!

Opptil
48%
på olje og
batteri!

Stort utvalg av kjente merkevarer

HANKOOK
driving emotion

TOYO TIRES
driven to perform

NEXEN

NEXEN TIRE



MARSHAL

NORDEX
- great tires

Continental



MICHELIN

NOKIAN TYRES

Ta kontakt og bruk referanse: FFFS017 for partneravtale rabatt.

Priseksempeler 4 dekk:

195/65R15
Hankook Kinergy
K425

kr. **2.645,-**

225/40R18
Hankook Prime3
K125

kr. **5.562,-**

225/40R18
Nexen N`Fera SU1

kr. **5.150,-**



DEKKHANDEL AS

Klavusteinen 49 •

5146 Fyllingsdalen • Tlf. +47 53 69 60 70

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

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