



Nr. 2 – 2002

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Redd for å miste
helseattesten?

Vårt øye i rommet

Betraktninger
vedrørende sikkerhet

Hva er det viktigste,
medlemmer eller
kontingent?

ford**focus**

Leveres som ambiente, komfort, ghia, trend og ST170. 3-5 dører kombi eller stasjonsvogn. 6 ulike motoralternativer; 4 bensinmotorer fra 1,4 l. til 2,0 l. med 170 HK, samt 2 dieselmotorer.



mest feilfrie bil i tysk TÜV-test

TÜV er det tyske svar på "Biltilsynet"



Vinnere i rallysporet verden over...



Colin McRae

fordfocus er konstruert for å være rask og smidig, stabil og presis. Disse egenskapene gir enestående dynamiske egenskaper. Dynamikk som gir uttelling på veien - akkurat som i rally VM.



Våre racingingeniører har under de siste årene bygd videre på de viktigste egenskapene til de konvensjonelle fordfocus-modellene, og har skapt en VM vinnende løpsbil. Disse erfaringene er nå blitt grunnlag for den nye fordfocus. Styrke og pålitelighet!



Carlos Sainz

prøvekjør

ford**focus**

Verdens mest solgte bil 2000 og 2001

"Ubestridt konge av kompaktklassen er Ford Focus."

"Det være seg plass, komfort, eller kjøreegenskaper - den er meget bra eller best i alle disipliner, og kombinasjonen er uslåelig."

Vinner, Vi Menn-test, 07/02

"Tysk bilbombe - Ford Focus slår japansk kvalitet"

"...Ford Focus nå har best kvalitet av nyere biler."
"Ford Focus vinner i klassen for 1-3 år gamle biler..."

Dagbladet 24/02-02

"Ford Focus får færrest feil."

"setter kjøreglede i FOCUS"
Vinner, VG-test 18/08-01



DRÅPEN

nr. 2, juli - 1. årgang

Redaktør:
Leif R. Vervik

Adresse:
Postboks 21 Ulset, 5872 Bergen

Telefon:
55 51 04 28

Mobil:
90 89 70 73 / 41 65 62 92

Telefax:
55 51 04 54

Epost:
info@sof.no

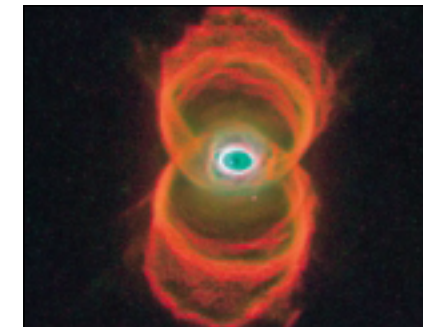
Internett:
http://www.sof.no

Forside foto:
MS Polytrader, Bergens Tidende

Grafisk produksjon:
Knudsen Grafisk AS

DRÅPEN NUMMER 2 - JULI 2002

innhold



Vårt øye i rommet
side 6



Sjøfolk og helse
side 12



Kyst -og fjordabåt
side 16



Betraktninger vedrørende sikkerhet
side 16

Ikke følg saueflokken

side 4

Tillitsmannsordningen

side 4

Leder

side 5

Vårt øye i rommet

side 6 - 8

Betraktninger vedrørende sikkerhet

side 9 - 12

Hva er det viktigste?

side 12

Redd for å miste helseattesten

side 13 - 14

Sjømannsfradraget

side 15

Hva vi betaler for...

side 15

Spørrekonkurranse

side 15

Kyst -og fjordabåt

side 16 - 18

Vedtakter

side 20 - 22

Innmelding

side 23



Kverneland

Kverneland Bil Bergen AS

www.fordkverneland.no

Kokstad
Kokstadveien 15. Tlf. 55 98 43 00

Sentrum
Møllendalsveien 1. Tlf. 55 59 69 00

Ikke følg saueflokken

De er en veldig naturlig reaksjon å vente å se. På de første tre kvartalene i 2001 mistet ca. 900 norske sjøfolk jobben. På den norske sjømanns værmelding står lavtrykkene i kø.

Når vil det bli skyfritt for oss?

Redere og stortingsrepresentanter snakker om at det beste for oss er nettolønn. Hva vil det innebære for en sjømann? Først og fremst at vi beholder jobben, hører vi. Alle får utbetalt samme lønn etter sine stillinger.

Vi i SOF mener at dagens ordning skal være en mal, mens sjømannsfradraget

og refusjonsordningen til rederiene må økes. Etter at toppskatten ble innført og reduksjonen på fradrag for medlemskontingenten til fagforeningen ble redusert til kr 900,- pr. år har vi fått en skatteøkning. Sjømannsfradraget på 70 000,- har stått stille fra 1992. Det må vel være noen stortingsrepresentanter igjen som vil være med å liberalisere de politiske rammebetingelsene for de seilende.

Det er lettere å sitte i messen å snakke, enn å gjøre noe selv. Alle forstår at det ikke er spesielt fremtidsrettet. Med hjelp fra alle kan vi skape noe

som det vil være behov for i fremtiden. I dag anbefaler ikke engang de seilende sine barn til å begynne å seile.

Vi vet at SOF ikke er kommet for sent til å gjøre noe med dette. Husk overskriften, ikke følg saueflokken.

Tillitsmannsordning

Det har blitt stilt en del spørsmål om tillitsmanns verv for våre medlemmer og hvordan dette kan ordnes. Det er hyggelig å konstatere at våre medlemmer er veldig interessert i organisasjonsarbeid og at de vil være med på å påvirke sin egen hverdag til det bedre.

Det er også en fornøyelse å kunne meddele dere at vi allerede har båt med eget SOF foreningsutvalg om bord. På den måten får vi i SOF-ledelsen rapporter med jevne mellomrom. Rapportene medfører at vi bedre

kan følge med på hva som oppstår mannskapene på de enkelte båter, i tillegg til at rapportene muliggjør å registrere hvilke felles problemstillinger de ulike båtene står overfor. Er det kollektive problemer eller er det "lokale" problemer? På den måten kan vi sentralt samordne sakene, og få gjort noe med dem. I denne anledning vil vi gjerne berømme mannskapet om bord på Stream Truck for innholdsrike og konsise rapporter.

Er det andre som vil være med å danne tillitsmannsordninger på samme

måten, er det bare å ta kontakt, vi er åpne for alle medlemmer. Det er ikke nødvendig at alle på samme skift er organisert i SOF for å få det til, er interessen tilstede er det nok at man er medlem selv.

Husk at det er dere medlemmer som bestemmer kursen i det arbeidet vi gjør sentralt.

RETTELSE

Vi beklager at vi ikke hadde gjort hjemmeleksen vår godt nok i første nummer av Dråpen. Saken gjelder vår påstand om at pensjonskassen for sjøfolk ble

tømt for 3,6 milliarder kroner. Pengene skulle angivelig blitt brukt til å betale ut gjelden til krigsseilerne. Det har vi i ettertid oppdaget er feil. Det har ikke i det hele tatt vært store utbetalinger i

1986, i følge Stavik i Pensjons trygden for sjømenn. Heretter lover vi å sjekke kildene våre mer nøye.

Vi beklager det inntrufne.



Kjære medlemmer

Likhet

Endelig er sommeren her og med den lysere tider, også for oss seilende oljearbeidere.

Jeg vet ikke hvor mange ganger vi må si at vi er en 100% integrert del av oljeutvinningen, med andre ord oljearbeidere. En ting vet vi og det er at vi ikke har tenkt å gi oss før vi blir hørt og forstått. Når vi har fått full forståelse for at vi er oljearbeidere, og fått de samme vilkår som våre kolleger på installasjonene, skal vi si oss fornøyde. Ikke før.

Det gjelder selvfølgelig alle seilende innenfor oljeindustrien, mannskap på seismiske fartøyer, bøyelastere, spesialskip, forsyningskip og beredskapsfartøyer samt andre seilende som er direkte tilknyttet oljeutvinningen. Dette synes vi ikke er noe uhørt krav; vi har tross alt dobbelt så lange arbeidsperioder og en langt dårligere lønn, i tillegg er arbeidsplassen et slingrende fartøy. En annen ting vi må huske er at det ikke er rederne som må betale det det koster, men oljeselskapene gjennom chartrene. Et annet viktig argument er at norsk sokkel er juridisk som norsk havn å betrakte, underlagt Stavanger politikammer.

Dråpen

Responsen vi fikk på første utgave av Dråpen viser at SOF er et etterlengtet alternativ til de andre organisasjonene. Samtidig førte utgivelse av Dråpen til at vi fikk ganske mange nye medlemmer. Så for oss er det bare et alternativ; å stå på slik vi har startet! Det som blir den store oppgaven nå er at alle står på for å få folk som er enige med oss i ulike saker ned fra gjerdet, slik at de blir aktive medlemmer i SOF.

I dette nummeret av Dråpen vil vi befatte oss mye med trygghet ombord på skip, ikke nødvendigvis skip i Nordsjøfart, men mer generelt. Vi har mottatt et meget oppvekkende leserbrev fra kaptein Landa, som tydeligvis vet hva han skriver om. Videre har vi fått inn et annet interessant leserbrev, med problemstillingen hvorfor seilende oljearbei-

dere, som er på kurs, skal forholde seg til andre satser og fritidsordninger enn andre oljearbeidere som er på kurs? Vi er alle på kurs på grunn av at vi er pålagt fra arbeidsgiver å være der, for å høyne vår kompetanse, i tråd med myndighetenes krav.

Også i dette nummeret har vi vårt faste stoff fra Norsk Astronomisk selskap og Bergen Sjøfarts Museum. I tillegg har sjømannslegen i Bergen og Austevoll fått sin faste spalte.

OFS

Når det gjelder våre samtaler med OFS, nærmer vi oss en løsning. Mest sannsynlig kommer vi til å bli en avdeling i OFS, med eget navn og kontor i Bergen. Om/når SOF går i sammen med OFS vil vi være en del av sammenslutningen i YS. Det vil i praksis bety at vi står mye sterkere enn om vi er alene.

Det hadde vært hyggelig om så mange som mulig av våre medlemmer tok kontakt for å si hva dere mener. Til nå har et overveldende flertall sagt at de støtter forslaget om sammenslåing, men først er det SOFs medlemmer som avgjør i en uravstemning.

Landsmøtet

Som dere vet skulle det vært landsmøte 4. mai. Dessverre fikk vi beskjed om at mange ikke kunne komme, dermed ble vi for få. Dette resulterte i at vi måtte avlyse landsmøtet. For at vi skal være i stand til å avholde et landsmøte må vi ha minimum 25 påmeldte delegater (se vedtektene).

*Med vennlig hilsen
Leif R Vervik
formann SOF*

NORGES STØRSTE OPEL-HØGGERI

ÅPNINGSTIDER:

Mandag til fredag: 09.00 til 17.00
Lørdag: 10.00 til 14.00

Storaneset 36 • 5260 Indre Arna



Tlf: 5524 0340 • El. 5524 0666 • Fax: 5524 2555

BLOMDALS OPEL HØGG AS



Om 5 milliarder år begynner Solen å ese dramatisk. På det største vil den sett fra Jorden fylle nesten hele himmelen. Da er Jorden forlenget en gold lavavørken. Under esingen får Solen en rød farge. Illustrasjon: STScI

Vårt øye i rommet

Ved hjelp av romteleskopet Hubble som svever ute i verdensrommet, 600 kilometer over bakken, har vi fått et enestående innblikk i hvordan vår egen sol og planetene ble født og hvilken skjebne som venter i en meget fjern fremtid.

TEKST: KNUT JØRGEN RØED ØDEGAARD,
FORMANN NORSK ASTRONOMISK SELSKAP
FOTO: SOHO(MDI)/ESA/NASA

I noen tiår har vi visst at Solsystemet for nesten fem milliarder år siden ble født fra en gigantisk sky av støv og gass. Men de siste årene har Romteleskopets fantastiske bilder vist oss hva som faktisk skjer. I Oriontåken rett under "Beltet" i stjernebildet Orion blir hundrevis av stjerner og planeter født nå!

Fødselen

Det hele starter med en sky av støv og gass som er gigantisk men som har ufattelig lav tetthet. Kunne vi tatt en bit av skyen tilsvarende Mjøsas volum og klemte sammen gassen og støvet til det fikk tettheten til vann, kunne vi fylt alt sammen på en melkekartong!

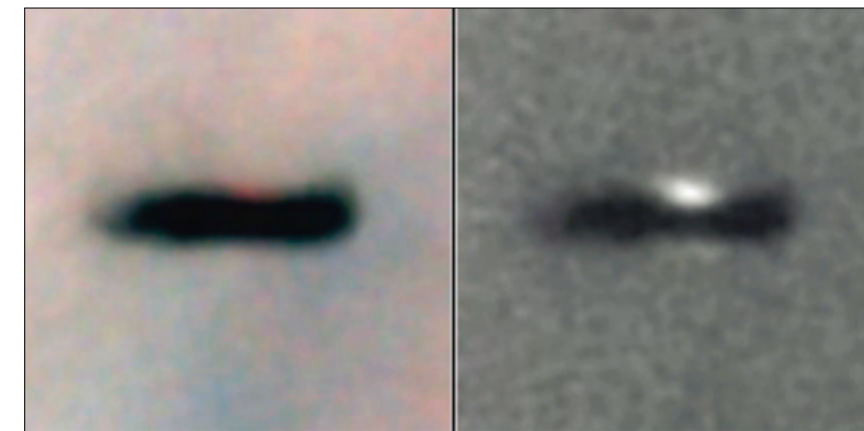
Noen steder i disse skyene kan imidlertid tettheten bli større og tyngdekraftene får overtaket. Stoffet i skyen begynner å virvle rundt de tette klumpene som stadig suger til seg mer stoff. Klumpene blir stadig tyngre, tettere og varmere og får sterkere tyngdekraft.

Når klumpen av gass i midten av de virvlende skivene har blitt varm nok, starter kjernereaksjoner i sentrum av klumpen. Ved temperaturer på over 10 millioner grader "smeltes" hydrogenatomer sammen til heliumatomer. Prosessene frigjør store energimengder som stråles ut i verdensrommet - klumpen har blitt en stjerne! Stjernen får snart nok kraft til å blåse vekk restene av skyen den ble født fra. Men når den mørke virvelskiven forsvinner, kommer kanskje et planetsystem til syne. Planetene dannes inne i virvelskiven. Både vår egen sol og de utallige andre stjernene i verdensrommet er dannet på denne måten. Fødselsprosessen tar til sammen mange millioner år.

Dramatisk alderdom
Solen er nå 4,6 milliarder år gammel og vil leve i rundt 5 milliarder år til. Men da slipper den opp for hydrogenbrensel og en serie merkelige hendelser utløses. Først krymper Solens kjerne - tyngdekraftene får rett og slett overta-



Når Solens ytre lag forsvinner ut i verdensrommet, oppstår en vakker tåke. Kanskje vil den ligne en av disse tåkene som Romteleskopet har fotografert. I midten av tåkene ligger små, kompakte stjernerester - hvite dverger.
Foto: STScI/NASA



protoplan2.jpg: Gass og støv virvler i spiral inn mot fire nesten ferdige stjerner i Oriontåken. De mørke skivene er to slike virvelskiver sett fra siden. I midten begynner stjernelignende objekter å lyse opp. Foto: STScI/NASA

ket en kort stund. Temperaturene i kjernen stiger enda mer og når etter hvert opp i over 100 millioner grader. Da er forholdene så voldsomme at heliumatomene begynner å smelte sammen til karbon og oksygen. Stjerner som gigantiske kjernekraftverk.

Men om endringene er store i kjernen, er de langt mer dramatiske lenger ut i Solen. Mens Solens kjerne krymper, eser de ytre lagene dramatisk. Solen vil om rundt 5 milliarder år ese så den først sluker planeten Merkur og deretter Venus. Kanskje når Solen helt ut til

Jorden også, men det vet vi ikke sikkert. Samtidig vil Solen stråle nesten 1000 ganger kraftigere enn nå og vår planet vil bli totalt ødelagt. Temperaturen på Jorden vil stige ukontrollert - først fordamper verdenshavene, så forsvinner atmosfæren og til slutt smelter fjellene. På det verste vil vår planet være en gytje av flytende lava!

Vakker død

Etter å ha vært gigantisk i utstrekning i rundt en halv milliard år, går kjernen tom for heliumbrenselet. Og da får Solen nådestøtet. De ytre lagene dyttes rolig og forsiktig ut i verdensrommet og etterlater en uhyre het og kompakt liten stjerne - en hvit dverg. Etter rundt 50 000 år går den vakre tåken i oppløsning. Tilbake ligger bare den lille stjerneesten som gradvis kjøler. Den hvite dvergen vil være på størrelse med Jorden (Solen har nå 109 ganger større diameter enn Jorden).

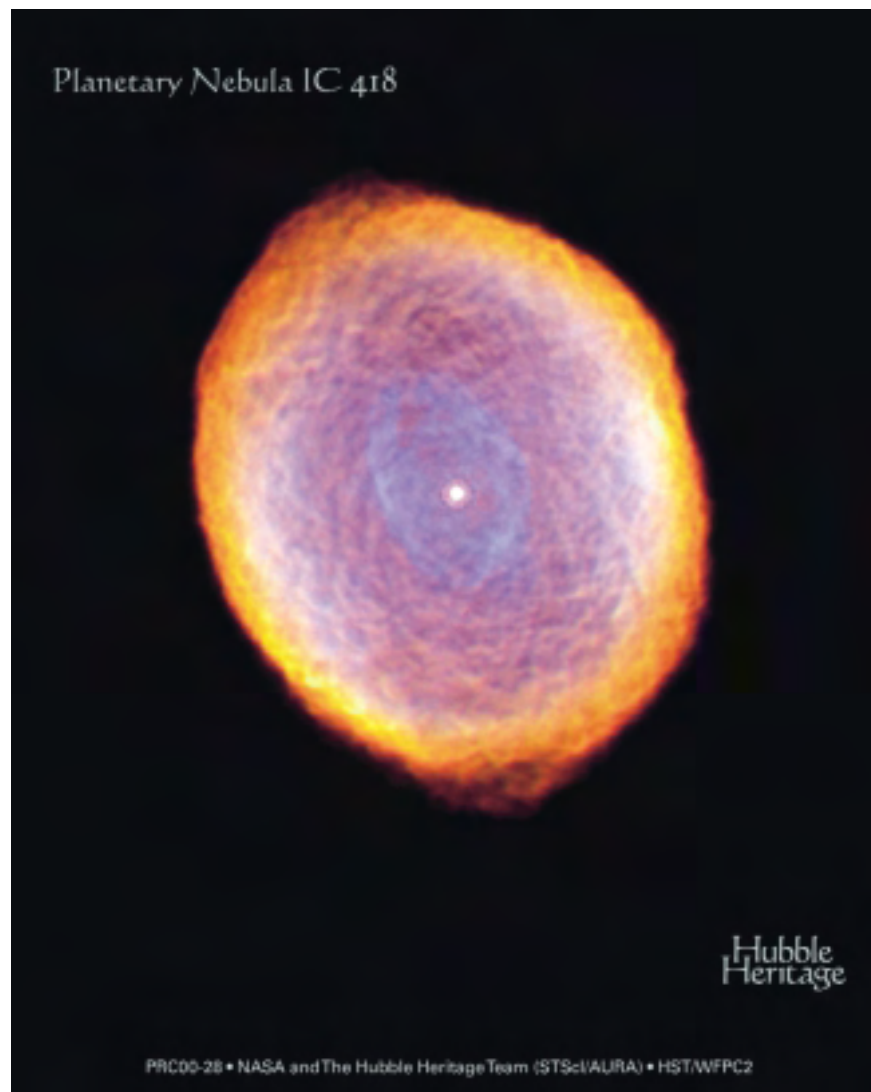
Stoffet i hvite dverger er så sammenklemt av tyngdekraftene at en bit av dem på størrelse med en sukkerbit ville veid opptil 30 tonn her på Jorden.

I løpet av noen milliarder år vil stjerneesten gradvis slukne. Solsystemet er da helt kaldt og dødt.

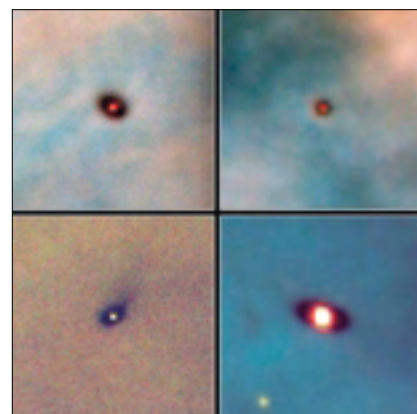
Solen er en ganske middels stjerne. Noen stjerner er større og tyngre, andre er mindre. De største stjernene dør på en langt voldsommere måte enn Solen og påvirker oss på flere måter. Dette ser vi litt på i neste artikkel.

Mer om astronomi kan man finne på hjemmesidene til Norsk Astronomisk Selskap som er en stor, landsdekkende organisasjon for astronomiinteresserte: <http://www.astro.uio.no/nas/>

Se også <http://www.astro.uio.no/> for artikler og aktuelle nyheter.



Når Solens ytre lag forsvinner ut i verdensrommet, oppstår en vakker tåke. Kanskje vil den ligne en av disse tåkene som Romteleskopet har fotografert. I midten av tåkene ligger små, kompakte stjerneester - hvite dverger. Foto: STScI/NASA



I andre tilfeller ser vi de virvlende skivene av gass og støv ovenfra. Da ser vi at de er runde og at stjerner er i ferd med å dannes i midten. Fra de mørke skivene kan også planetsystemer dannes! For knapt 5 milliarder år siden lignet trolig vårt eget solsystem det vi ser på disse bildene. Foto: STScI/NASA

Betraktninger vedrørende sikkerhet

Leserbrev: Mange rederier ønsker å kjøre en høy profil innenfor helse, miljø og sikkerhet.

Spørsmålet vi som seiler stadig stiller oss er hvor helhjertet denne satsingen er. Hvor langt er egentlig rederiene, og myndighetene for den del, villige til å strekke seg når vi kommer til områder som sikkerhetsstyr/personell/bemanningsarbeidstid, og kostnadene går fra kroner til millioner?

Lytter ledelsen da like interessert til våre henvendelser og forslag, eller går de da over fra å være sikkerhetsorientert til å bli profittorientert? Det er klart at begge deler er viktige og nødvendige faktorer for vår eksistens, det er uansett et faktum at manglende sikkerhet, inkompetent personell, underbemanning og for lite hviletid kan og vil føre til uønskede hendelser som igjen vil påføre rederiene store utgifter.

Vi har lover og regler som fastsetter krav til både konstruksjon, sikkerhet og bemanning. Disse reglene er ofte minimumskrav som ikke til enhver tid er tilstrekkelig for den aktuelle fartøystype og de oppgaver fartøyet er ment å utføre. Dette medfører fra tid til annen at ulykker skjer som følge av materialsvikt, og ikke minst som følge av underbemanning og utslitt/overarbeidet personell.

Det er et faktum, selv om rederiene så godt de kan dysser ned disse sakene, at mange ulykker til sjøs den senere tid skyldes manglende satsing på sikkerhet, og manglende overholdelse av hviletidsbestemmelser.

Offshorefartøyene er snart de eneste som fortsatt har et flertall av nordmenn ombord. Mannskapene er også godt kurset, langt over gjennomsnittet i handelsflåten. Kan vi med hånden på hjertet si at dette ville vært tilfellet selv uten krav fra oljeselskapene/OLF? Det er etter mitt syn lite som tyder på dette når du ser på hvilken bemanning mange av kyst og utenriks fartøyene opererer med.

Hva med fastsettelse av sikkerhetsbemanning? Bli dette diskutert med fartøyenes ledelse, eller er dette kun en sak mellom rederi og Lytter ledelsen da like interessert til våre henvendelser og forslag, eller går de da over fra å være sikkerhetsorientert til å bli profittorientert? Hvem av disse

er best kvalifisert til å vurdere hvilken sikkerhetsbemanning som kreves på det enkelt fartøy for å ivareta de sikkerhetsmessige funksjoner? Det burde ikke være særlig tvil om dette. Uansett så er min påstand at rederiene hører mest på den part som kommer med den billigste løsningen, og sjelden argumenterer for at vi bør øke sikkerhetsbemanningen med tanke på å bedre sikkerheten.

Min påstand er at vi alt for sent i planleggingsfasen av et nytt fartøy begynner å tenke på personellens sikkerhet. Prioritet nummer 1 er å tjene penger på mest mulig av det tilgjengelige areal om bord (noe som jo er forståelig sett

fra rederens ståsted), og der det til slutt er litt ekstra areal forsøker vi

etter beste evne å plassere inn livbåt/flåte etc. Dette medfører i svært mange tilfeller at utstyret blir lite funksjonelt og vanskelig tilgjengelig. Det er også min påstand at en stor del av utstyret som pr. dato er godkjent av direktoratet, ikke vil fungere i situasjo-

ner hvor det virkelig blir behov for dette.

Har rederiet noen gang prøvd å finne ut under hvilke forhold det forskjellige sikkerhetsutstyr blir testet og godkjent? I hvilke situasjoner er det mest sannsynlig at vi får bruk for sikkerhetsutstyret? Ulykker skjer veldig ofte i sammenheng med eksterne faktorer som dårlig vær, grov sjø og mørke.

Hvordan tror dere det vil gå å sette ut en livbåt som er plassert 5 - 10 meter over vannlinjen med vanskelig tilkomst, midt på natten i storm, rulling og stamping?

(Kanskje de som normalt leder utsettingen er satt ut av spill!) Hva med en flåte som skal settes ut med davit, hvor personellet skal gå om bord i flåten før den låses?? Bare tenk dere situasjonen med alle liner som skal finnes og festes korrekt for at dette skal kunne skje på forsvarlig vis.

Det er i betraktning av slike forhold DNV/skipskontrollen burde stå med sine stoppeklokker for å se om det lar seg gjøre innenfor fastsatte tidsfrister/normer, og at kravene til godkjenning burde settes!

Det ser nå ut til at vi omsider har fått en sjøfartsdirektør som har forstått nødvendigheten av at sikkerhetsutstyr blir testet under reelle værforhold, og han skal ha all ære for det. Men hva skjer så når rederiene får pålegg om å utføre disse testene? Jo da blir det ramaskrik om at dette koster penger, og setter liv og helse i fare for mannskapene som skal utføre disse testene. Dette er for så vidt riktig, men etter min mening er dette en innrømmelse av at dagens redningsutstyr ikke holder mål! Setter man liv og helse på spill ved å teste ut redningsutstyr under de forutsetninger som disse er godkjent

for å kunne takle, burde dette utstyret da i det hele tatt vært godkjent?

Pr. dags dato finnes det ikke så mange alternativer til verken livbåt eller flåter, men fritt fall-/stuplivbåter øker i hvert fall muligheten for en vellykket utsetting. Når det gjelder flåter så er der en tendens i dag til at disse skal være så store som mulig. Store flåter driver fort, og ligger de opp ned så er det ingen mulighet for en mann å få snudd disse på rett kjøp. Dette ble blant annet smertelig erfart i forbindelse med Sleipner-ulykken. Mange mindre flåter gjør muligheten større for dem som er så uheldig å ligge i havet til å få fatt i en av disse. Flåtene bør forøvrig plasseres og tilrettelegges slik at disse kan entres via redningsstrømpe. (Selvfølgelig avhengig av fartøyets størrelse.) Tørrskodd evakuering som i dag er så populært på blant annet hurtigbåter, er etter min mening bortkastede penger, og vil kun fungere under ideelle forhold, med tanke på vær og skadeomfang. Slike forhold er sjelden tilstede når ulykken rammer.

Redningsvester

Disse skal som kjent kunne snu en mann rett vei dersom han faller i sjøen. Du skal også blant annet kunne hoppe fra 4 meter høyde med denne ”uten at den kommer ut av stilling”. Hva skjer dersom du er bevisstløs med armer og bein sprikende til alle kanter? Vil den da kunne snu en mann? Hva med bølger? Hopper du fra 4 meter og ikke er klar over hvordan du skal sikre deg, er muligheten for å skade nakken ganske stor. Vet alle dette?? Det finnes i dag en lang rekke vester av forskjellig utførelse og som sannsynligvis er mer funksjonelle, de fleste av disse koster mer enn de som er standard i handelsflåten. Sikkerhet koster penger, ulykker koster mer.

Overlevningsdrakter

Her er det også en rekke forskjellige typer av forskjellig kvalitet. Kun det beste er godt nok når du ligger i havet. En av godkjenningskriteriene til disse draktene er at de ikke skal hemme

bevegelsen, og du skal kunne plukke opp en penn og skrive med denne (med drakten på). Alle som har prøvd drakter med faste hansker (som det er mange av i handelsflåten) vet at dette vanskelig lar seg gjennomføre. Vi vet alle hvor håpløst det er å utføre

Store flåter driver fort, og ligger de opp ned så er det ingen mulighet for en mann å få snudd disse på rett kjøp. Dette ble blant annet smertelig erfart i fm Sleipner ulykken.

nødvendige oppgaver i forbindelse med utsetting av livbåt etc. iført overlevningsdrakt med faste stive hansker og tre fingre.

Lys til livbelte/Overlevningsdrakt

Det er mange typer lys på markedet. Felles for disse er at de som regel er merket med en varighet på 5 år. Ifølge LSA-koden, skal disse lysene lyse med en styrke på 0,75 cd i minimum 8 timer. For oss som har disse lysene ombord synes

det da er merkelig at vi til stadighet må drive å bytte ut mer eller mindre nye lys som ikke fungerer.

Det ble gjort en test ombord nylig der vi plukket ut 5 livbelter og tente lysene på disse for å se hvor lenge de lyste. Resultatet ble at en av disse slukket etter 3 minutter, og to til slukket etter vel 3 timer. De to siste lyste i opptil ti timer, men med meget svak intensitet de siste timene. Altså en feilprosent på 60%. Lysene som ble testet var ca. 2 år gamle og hadde ”expiry date” 3 år frem i tid!

Det er en feilprosent på 60%. Lysene som ble testet var ca 2 år gamle og hadde ”expiry date” 3 år frem i tid!

utrolig at dette kan passere direktoratet, og at leverandør av disse lysene sier at de er kjent med problemet, og likevel fortsetter å selge disse.

Mange typer av livest-lys blir utløst ved hjelp av saltvannskontakt uten mulighet til å slukke disse manuelt. Hvor smart er dette? Tenk deg at du forliser klokken 6 om morgenen. Du har da bruk for lys i ca. 2 timer før det er dagslys. Skulle du bli liggende i

havet (eller sittende på en holme) til det mørkner neste ettermiddag så vil lyset være utbrent!

Andre typer lys har av/på bryter. Med disse har du en mulighet til selv å bestemme om du vil ha lys på eller ikke, men hva om du ikke er i stand til å tenne lyset (bevisstløs)? Da har du ingen nytte av dette likevel.

Burde det ikke vært både/og i stedet for enten/eller?

Et annet viktig tema er plassering og utforming av hospitalet. Er hospitalet egnet til å ha pasienter i? Er det plass til å behandle mer enn en om gangen? Hva med utstyret som er fastsatt av direktoratet? Er dette egnet til å drive livreddende førstehjelp over tid? Min påstand er helt klart nei! Er hospitalet plassert slik at det er enkel tilkomst både fra utsiden og innsiden? Er korridorene brede nok til å få manøvrert en bære inn i hospitalet? Er trappegangene vide nok for å manøvrere en bære på en sikker og effektiv måte? Er skuffer og skapdører i hospitalet arrangert slik at disse ikke danser vilt når fartøyet slingrer/stamper? Dette er ting som må tas hensyn til på et tidlig stadium i planleggingen. Fagpersonell burde konsulteres for å finne den optimale utforming av hospitalet og tilkomst dertil.

Hva med oss som skal drive livreddende førstehjelp. Vi har kurs i avansert førstehjelp, men er rederiene villige til å gi oss regel-messig repeti-

sjon på dette? Det er etter min mening helt avgjørende å oppfriske disse kunnskapene jevnlig for å være i stand til å ta de riktige avgjørelser i kritiske øyeblikk. Det kan utgjøre forskjell på liv og død!

I dagens samfunn med IT og høykapasitets satellittsamband, hva med å utruste skipene med for eksempel et webkamera e.l. slik at en kan overføre bilder/video til et sykehus i forbindelse

med diagnose eller medisinske inngrep, i situasjoner hvor fartøyet ligger langt til havs? På land i dag er det jo pasienter som har fått oppfølging av leger på denne måten.

Brannsikring

Her er også en rekke systemer å velge mellom, noen billige og noen dyre. Etter mitt syn er det her ingen unnskyldninger for å velge en billig komplisert løsning foran en dyr og funksjonell løsning. En brannsituasjon om bord i et fartøy er så kritisk og medfører så stor risiko for personell og materiell at det er ingen logisk grunn til å spare på kronene, men erfaring viser at dette likevel blir gjort.

En annen ting er hvilke områder som bør beskyttes med slukkingsanlegg? Som regel får vi med oss det meste, men hva med vanskelig tilgjengelige områder som over himling, hvor det er tusenvis av meter med kabel som faktisk kan ta fyr og utvikle mye giftige gasser, samtidig som det ofte er vanskelig tilkomst?

Disse områdene ligger på de fleste fartøyer totalt ubeskyttet!

Et annet område er under maskindørk.

Maskinrommet er som regel godt dekket med dyser over dørk, men under dørkplater hvor oljesøl og fuel mest sannsynlig vil havne dersom en diesel/olje lekkasje skulle oppstå, har som regel ingen dekning av dyser. Hva med thruster rom? Her er det ofte plassert store elektro-motorer, men det er ingen krav til automatiske slukkeanlegg!

Merking av rømningsveier og sikkerhetsutstyr er også et viktig område hvor vi opplever manglende forståelse og utførelse. Går du rundt på et fartøy i dagslys ser du mange fine merker av forskjellige slag, du hadde nok sett utstyret selv om det ikke var merket. Prøv å ta samme turen i bekende mørke og se om du da like problemfritt finner det utstyret du søker. Du vil da få en vesentlig verre oppgave. All merking må gjøres ut fra det faktum at utstyres skal kunne lokaliseres i mørket. Ikke i dagslys.

Valg av bemanning er etter min mening den viktigste faktoren for å ivareta sikkerheten om bord. Valg av mannskap fra lavkostland er ikke nødvendigvis negativt for sikkerheten, men det viser seg at dette ofte er tilfelle og gjør utslag i form av misforståelser på grunn av dårlige språkkunnskaper, manglende forståelse, kulturelle forskjeller, eller likegyldig holdning til egen og andres sikkerhet. I disse spørsmål som er en av sikkerhetens nøkkelpunkt, viser det seg vanskeligst for oss seilende å vinne gehør fra rederiene. Gjenspeiler dette en gjennomgående satsing på sikkerhet, eller ser vi da at økonomisk inntjening tross alt er det viktigste?

Vi kan videre stille spørsmål om hvor stor den virkelige inntjeningen er ved å sette oss i land. På lønnsbudsjettet vil vi nok se en forskjell, men er det noen rederi, eller forbundet for den del, som virkelig har studert den totale gevinst

ved dette? Hvilke utslag gjør dette på vedlikeholds- og driftsbudsjett, hvilke utslag har dette

på ulykkesstatistikken, samt antall timer/dager med driftstans? Kanskje vi da finner tall som ikke er like behagelig lesning for diverse rederi og forbund.

Vi fikk nylig tilsendt et hefte som heter ”Understanding the Phillipino seaman” (finnes det et tilsvarende hefte om hvordan forstå den norske sjømann?). Heftet peker på mange ting som har vært kjent for oss sjøfolk i mange år. Det er like behagelig lesning for diverse rederi og forbund? Dette har syv forskjellige meninger hvor ingen av disse syv er ”yes”. Heftet sier også i klartekst at dersom en ordre blir gitt vil en filipinsk sjømann svare ja uansett om ordren er oppfattet eller ikke, og det viser seg dessverre gang på gang at ordre ikke blir oppfattet uten gjentatte forklaringer. Hvilke følger vil dette ha i

en krisesituasjon der du er avhengig av at ordre blir forstått og utført uten forsinkelse??

Mat / velferd og trivsel er også viktige faktorer for sikkerheten om bord. Vi opplever og har opplevd gjennom mange år å få sendt om bord byssepersonell mer eller mindre ute av stand til å lage den maten de i følge stillingen og papirene er ”utdannet” til, og uten forståelse for betydningen av hygiene. Dette er viktige miljø- og trivselsfaktorer.

Hvorfor skal vi finne oss i dette? Hvorfor må vi akseptere at kravene til kunnskap og utdanning blir satt lavere for personell fra lavkostland, så lenge kravene til varen vi skal levere stadig blir høyere? Har dette noe med satsing på helse miljø og sikkerhet å gjøre?

Merking av kystfarvann

Får vi bedre navigatører og økt sikkerhet ved at ledene langs kysten fylles opp med lys? Er dette veien å gå? Er ikke navigatøren i stand til å seile trygt innskjøres med dagens hjelpemidler uten at det er satt opp lys på hvert et nes og skjær, så har han etter min mening valgt feil yrke. Bruk heller pengene til å øke beredskapen langs kysten.

Bruk av syn og hørsel sammen med kart og radar, der syn og hørsel er de viktigste sensorer er etter min mening nøkkelen til en sikker seilas. Det er i dag økende tendens til å glemme både kart, radar, syn og hørsel, og stole blindt på elektronikken. Man glemmer fort at de elektroniske kartene ikke er mer nøyaktig enn informasjonen som gis fra posisjonssensorene. En fornuftig kombinasjon av alle disse hjelpemidler burde kunne sikre en trygg seilas uten hjelp av overdreven merking. Mange steder langs kysten er det i dag, kommet så mye lys at det skal stor konsentrasjon til for å skille det ene fra det andre. Når du så i tillegg har belysning fra diverse tettsteder i bakgrunnen kan det mange ganger være håpløst å

finne den blinken/lykta du leter etter. La merkingen langs leden være som den er, sett gjerne opp flere racon på utsatte steder. Bruk de sensorer du har tilgjengelig aktivt så vil det i det lengste gå bra.

handling, kystseilas etc.

En annen faktor som det ikke blir snakket for mye om er den reduksjon som er gjort i bemanningen på kystfartøyer og andre fartøyer de siste åra, og den stadige økende andelen av utlendinger som i dag er ombord. Dette er etter min mening en sterkt medvirkende faktor til de økende grunnstøtinger langs norskekysten. Ukvalifiserte styrmenn medfører at kapteinen, som ofte er eneste nordmann om bord, føler seg nødt til å gå 24 timers vakter langs kysten for å være sikker på å komme frem til målet. Er det da noe merkelig at han innimel-

fartøyer og andre fartøyer de siste åra, og den stadige økende andelen av utlendinger som i dag er ombord. Dette er etter min mening en sterkt medvirkende faktor til de økende grunnstøtinger langs norskekysten. Ukvalifiserte styrmenn medfører at kapteinen, som ofte er eneste nordmann om bord, føler seg nødt til å gå 24 timers vakter langs kysten for å være sikker på å komme frem til målet. Er det da noe merkelig at han innimel-

lom faller i søvn, og fartøyet står på grunn med ei fyrlykt på bakken? Dette er ting som skjer på grunn av en feilslått mannskapspolitikk, ført med vel-signelse fra direktorat og forbund. Det hjelper ikke hvor mye det snakkes om STCW 95 og hviletidsbestemmelser, når bemanningen er slik at bestemmelsene føles helt umulige å oppnå.

*Med vennlig hilsen
Erik J Landa
Kaptein*

Artikkelen er noe forkortet pga plass. Vi har måttet ta ut noen betraktninger om hyrenes utjevningstendens, i de sertifikat pliktige stillingers disfavør, samt hyrenes statisitet. Red.

Hva er det viktigste?

Vi lurer sterkt på hva som er viktigst for DSO (De samarbeidendes organisasjoner); kontingenten eller folkene i Nordsjøen?

Årsaken til at vi i SOF stiller et slikt spørsmål er selvfølgelig DSOs motstand mot at OFS skal få forhandlingsrett for sine medlemmer.

Den 29.05.02, under forhandlingene for flyterigger mellom OFS og Rederiforbundet, overleverte DSO følgende notat til NR i plenum:

”Lønnsoppjøret for flyttbare innretninger på norsk sokkel.

Når det gjelder OFS sitt krav om endring av virkemåte, vil DSO minne om grensedragnings vedtaket av 1997. DNMF skal være det YS forbund som har tariffavtaler for maskinister, elektrikere og annet teknisk personell på supply, seismikk og bøyelasteskip. DSO er av den oppfatning at et slikt krav ikke hører hjemme i denne forhandling. DSO kan hvis det blir nødvendig iver sette nødvendige tiltak for å ivareta vårt syn i denne saken

Odd Rune Malterud
Rune Reine”
Sitat slutt

Vi spekulerer på hva ”iverksette nødvendige tiltak” betyr. Kan det være at

de vil gå til streik hvis sjøfolkene i OFS får forhandlingsrett? Vil de virkelig gjøre seg selv så små at de vil aksjonere om kollegene får bedre forhold? Er de så redd for kontingentkronene at de vil la det gå ut over de som **virkelig vil** gjøre noe for å bedre forholdene i Nordsjøen?

Det vi ikke kan forstå er at Offisersforbundet som er en uavhengig organisasjon, har noe som helst med hva andre organisasjoner gjør. En annen ting er hva har Offisersforbundet med grensedragnings vedtaket å gjøre? Fra utsiden kan det virke veldig rart at et YS forbund samarbeider med et uavhengig forbund og motarbeider et annet YS forbund. Det eneste forbund som i det hele tatt, i sakens anledning, har rett til å utale seg er DNMF, som er tilknyttet YS. Offisersforbundet som ikke ønsker noen tilknytning til en hovedorganisasjon, bør holde seg for god til å blande seg inn i andres anliggender, om det ikke er for det faktum at de er redd for å miste medlemmer det vil si kontingent.

Om de ovenstående forbund får det som de vil, blir vi som seilende kolleger i oljerelatert skipsfart liggende på samme nivå som nå. Vi vil ikke få noen tilnærming verken arbeidstidsmessig eller hyremessig med våre kolleger på plattformer/rigger. Kan det være at det er lederne som er

redde for sine posisjoner, på grunn av kontingentsvikt? Vi har ingen tro på at medlemmene ikke ønsker en bedre hverdag. Ønsker ikke lederne i nevnte forbund det beste for sine medlemmer, eller er det bare sine egne arbeidsplasser de er opptatt av?

Så kan man selvsagt spørre hva SOF har med dette å gjøre? Til det er det bare å svare: For det første arbeider vi med å bli en del av OFS, en prosess som er kommet ganske langt. En annen ting er at vi arbeider for at SEILENDE OLJEARBEIDERE skal side-stilles med andre som arbeider offshore innen oljen. Hvorfor skal DSO på liv og død holde oss nede? De som ikke er i stand til å samarbeide seg imellom, bør i det minste la andre som kan samarbeide få være i fred. Hvorfor skal seilende oljearbeidere ligge tiår etter andre innen samme industri? Når vi forlanger kortere seilingstid og bedre betaling for det vi gjør, er det ikke rederiene som skal betale dette, men oljeselskapene. De har penger nok. Når det gjelder rederinæringen arbeider vi for at den skal få best mulig rammebetingelser, slik at de kan tilrettelegge trygge arbeidsplasser og å være en næring i vekst.

For DSO ser det ut til å være viktigere å motarbeide andre forbund, enn å jobbe for at egne medlemmer skal få det godt.

Redd for å miste helseattesten - og hva med "loss of licence"??

Ved sjømannslege Emmie Knudtson Snincak, legekantoret for sjømenn i Austevoll og Bergen.

Mange sjøfolk er redd for å miste helseattesten og levebrødet etter at de nye helseforskriftene trådte i kraft 1.januar 2002.

Å miste helseattesten er det samme som "loss of licence". Dog mener mange erstatning fra forsikringselskapet ved tap av helseattest når de sier "loss of licence". Her kommer noen råd til deg som sjømann, om hvordan du kan gå fram dersom du har mistet helseattesten eller fått begrensning i gyldighet. Det er vel ofte slik at det du fryktet, men håpet ikke ville skje, skjedde likevel. Sjømannslegen måtte dessverre fortelle deg at du ikke lenger fylte helsekravene etter de nye helseforskriftene.

Etter at de nye helseforskriftene ble innført 1.januar 2002, er det mange sjømenn og -kvinner som er redd for å miste jobben og trygg inntekt. Etterlevelse og gjennomføring av helseforskriftene har ført til et dilemma for meg som sjømannslege mange ganger. Det fulgte ikke med noen veiledning eller forslag til tolkning av forskriftene da vi fikk dem tilsendt siste fredag før nyttår.

Særlig hørselskravene var blitt mye strengere. Der det før stod BØR, står det nå SKAL. Selv om vi i dag skriver juni måned, har vi ennå ikke mottatt noen klare meldinger om hvordan hørselskravene skal tolkes. Det er ikke få muntlige og skriftlige henvendelser mine kollegaer og jeg har gjort til sjøfartsdirektoratet om dette. I begynnelsen av året, særlig i januar måned, fulgte jeg lojalt skriften slik den stod skrevet i forskriftene. Det førte til at altfor mange sjøfolk fikk utskrevet udyktighetsattest og deretter helseattest

for opptil 6 måneder slik forvaltningsloven gir rom for.

Heldigvis hadde jeg satt meg godt inn i forvaltningslovens §§ som omhandler muligheter for utsetting av vedtak inn-til saken er behandlet. Dette lærte jeg mye om året før da jeg var involvert i diskusjoner med fylkespolitikere for å beholde lokalbåten i Austevoll.



Hvis du føler at loven har gitt deg en dom som du ikke er enig i, må du først få summet deg litt. Det kan oppleves som om verden plutselig raser sammen. Alt er skremmende og utrygt. Spør legen om du kan få komme igjen for å få mer informasjon om noen dager. Bruk tiden til å tenke, er du kanskje ikke lenger er helsemessig skikket til å kunne utføre jobben din ombord? Dersom helsetilstanden din skulle forverre seg når du er ombord, ville det kunne utgjøre en fare for deg selv, andre eller for sikker drift av fartøyet? Dette er formålet med helseforskriftene å sikre.

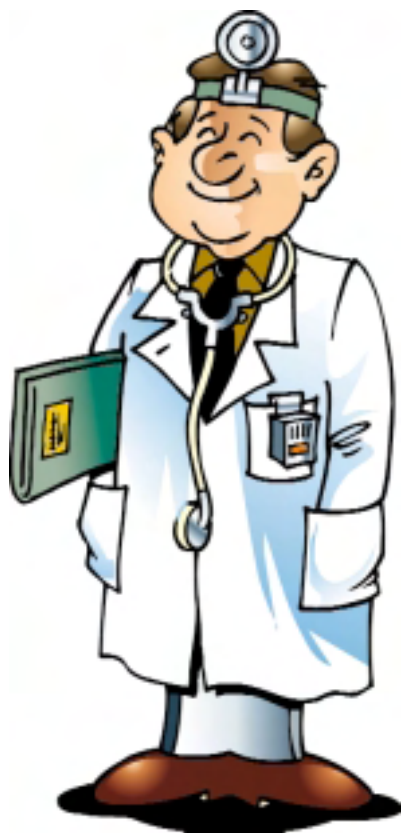
Når sjømannslegen har undersøkt deg og mener at han/hun har de opplysninger som er nødvendige, skal legen gjøre et vedtak:
- skrive ut helseattest uten begrensning
- skrive ut helseattest med begrensning
- skrive ut udyktighetsattest

Det vedtaket som treffes, skal lege begrunne. Du har rett til innsyn i sakens dokumenter, altså på hvilket grunnlag legen gjorde sin beslutning. Hvilke muligheter har du så videre ?

§ 18 i de nye helseforskriftene sier at du kan KLAGE på vedtaket om begrenset gyldighet, udyktighet eller midlertidig udyktighet. Klagen skal fremsettes, det vil si skrives, til den sjømannslegen som har skrevet ut attesten til deg. Det betyr IKKE at du angriper legen eller at legen behøver å føle seg angrepet. Det er snakk om hvordan du skal gå frem formelt. Legen kan så oppheve eller endre vedtaket sitt dersom han finner klagen begrunnet. Det kan hende at det er kommet nye tolkninger på hørselskrav som gjør at vedtaket lett kan endres. Eller dersom det gjaldt overvekt, så har du kanskje gått ned noen kilo og er kommet innenfor grensen på BMI 35. (BMI utregnes ved vekt/ høyden i kvadrat.)

§ 19: Du kan også søke om FRAVIK FRA KRAV TIL SYN, HØRSEL OG HELSE.

Denne søknaden skal også sendes til den sjømannslegen som har gitt deg helseattesten / udyktighetsattesten.



Legen skal gjøre de nødvendige undersøkelser og oversende søknaden med utfyllende opplysninger til sjøfartsdirektoratet.

§ 20:
UTSATT
IVERKSET-
TING AV
VEDTAK.
Etter forvaltningsloven kan legen i visse situasjoner vurdere det forsvarlig at du kan få helseattest i 6 måneder inntil klagen eller søknaden om fravik fra helsekrav er avgjort. Dette betinger at du selv søker om det og at rederiet eller skipets fører skriftlig gir samtykke til sjømannslegen som finner at helsetilstanden din ikke medfører fare for andre eller for sikker drift av fartøyet (eller er til fare for deg selv). Denne §-en bruker vi ofte. Det kan være en som er over-

vektig, det vil si mer enn 35 BMI, men ellers frisk og fullt arbeidsfør. Denne §-en brukes også ofte dersom noen har redusert hørsel på det ene øret, men hører bra på det andre øret. Det er hele tiden snakk om en sikkerhetsvurdering som er i formålet med helseforskriftene.

I dag er saksbehandlingstiden i Sjøfartsdirektoratet mer enn 18 måneder på noen av de klagesakene som er inne til klagebehandling. Endel saker behandles nok fortere.

Mitt inntrykk er at svært mange klager får medhold. Man har bare overlatt avgjørelsen om dette til klagenemnda sentralt, og fratatt den lokale sjømannslege dette ansvaret. Det vil kunne føre til en mer lik saksbehandling uansett hvor du bor i landet.

Men det gjelder jo egentlig bare i de tilfeller legen har skrevet begrensning eller udyktighet!! Dersom du ikke har fått svar på klagen eller søknaden om fravik innen de 6 månedene helseattesten din likevel var gyldig, går du tilbake til samme lege og kan få den fornyet for f.eks. 6 måneder hvis legen finner det forsvarlig.



Detaljer om fristen og årsaker som fører til tap av helseattest, kan du få hos sjømannslegen din, sjøfartsdirektoratet eller organisasjonen din.

Legekontoret for sjømenn i Bergen skrev i 2001 ut mer enn 4500 helseattester for sjømenn og offshorearbeidere. Legene og den øvrige bemanningen har lang erfaring og mye kunnskaper om regelverket og kan også hjelpe dersom noen trenger det. Det kan være medisinsk, skrive søknader, hjelp i trykkesystemet eller oppfølginger med forsikringer. Erstatning for tap av helseattest er en av mulighetene.

Fortviles ikke hvis du mister helseattesten. Kanskje er det denne retten avgjørelsen, men det kom bare litt brått på. Kanskje blir dette også den beste økonomiske løsningen for deg, så lenge de aktuelle ordninger eksisterer ?

Håper dette ga noen matnyttige opplysninger til dere sjøfolk. Tro ikke at det er noe kjekt å skulle være den som må si at nå er det nok !

Sjømannslege Emmie Knudtzon Snincak, legekontoret i Bergen og Austevoll.

Sjømannsfradraget

Medlemmene i SOF er opptatt av hva sjømannsfradraget ville ha vært for året 2002 om dette skulle etterjusteres for de årene det har stått stille.

Fremskrittspartiets stortingsgruppe stilte følgende spørsmålet den 22. oktober 2001, vedrørende statsbudsjettet:

”Hva ville taket i fisker- sjømannsfradraget vært for 2002 dersom dette skulle etterjusteres for de år det har stått stille?”
De fikk følgende svar:
Maksimalt fradrag for fiskere og sjøfolk ble sist justert fra kr. 55 000 kroner i 1991 til kr. 70 000 kroner i 1992. Samtidig ble fradragssatsen økt fra 23

pst. til 30 pst. av inntekten som gir rett til dette fradraget.

Hvis en legger til grunn gjennomsnittelig års lønnsvekst for forhelstids ansatte for perioden 1992 til 2000, og anslått års lønnsvekst for år 2001 og år 2002, ville det maksimale fradraget blitt justert opp til 105 200 kroner i år 2002, dersom det skulle justeres i takt med denne lønnsveksten. En slik oppjustering ville isolert sett, gitt en skattelette ifølge regjeringen Stoltenbergs forslag på knappe 9 900 kroner for fiskere og sjøfolk med over 350 700 kroner i inntekt, som gir rett til det særskilte fradraget. Kilde Odin.

Hva vi betaler for pålagte kurs og konferanser

Leserinnelegg fra medlem nr. 158.

Man trenger ikke være datafreak eller spesialist på regneark for å forstå at rederne utnytter systemet maksimalt, også på bekostning av sine ansatte. Ja noen ganger kan man vel si at sjøfolkene blir direkte lurt. Her er et godt eksempel: Du blir innkalt til ett eller annet, kall det hva du vil, møte, konferanse eller kurs. Da sier tariffen (Offshoreavtalen) at kurs godtgjøres pr. dag med 1/30 månedslønn. Det samme gis som regel for konferanse/møte. Nå har du fått oppgjør i den ene handa, men med den andre handa må du gi en av de opptjente fridagene dine som du har slitt hardt for. I mange tilfeller spolerer også disse møtedagene hele ferieplanleggingen med familien den friperioden.

Konklusjonen er den at når du får en dag og må gi en dag da blir summen 0 (Null). Ikke nok med dette, fridagen du har opptjent lønn for beskattes som vanlig

lønn. Kursdagen som godtgjøres med 1/30 månedslønn blir beskattet som biinntekt dvs. 49 % skatt. Så nettoen må settes på tapsskontoen. Du har tapt....

At sjøfolkene gidder å reise av gårde på slike vilkår med lange dager. De fleste må reise hjemmefra midt på natta, og mange kommer hjem nesten like seint. Samtidig ser vi at de kontoransatte som deltar på samme tilstelning, gjør dette i sin arbeidstid + overtid. De har jo sin vanlige lønn og sin opptjente ferie til gode. Forstå det den som vil, at sjøfolk har forhandlet fram og godtatt slike bort i natta avtaler. De burde skjemmes de instanser som står bak dette og.

Samtidig vil jeg gratulere med dagen til de som har fått i gang ett fellesforbund for sjøfolkene om bord, dette har vi savnet de siste mannsaldrene.

April 2002.

Hilsen en nordsjøliter

SPØRREKONKURRANSE

1. Hva heter den største planeten i vårt solsystem?
2. 1 juli 1881 ble verdens første høyfjellsbane, Darjeeling Himalayan Railway åpnet. I hvilket land?
3. Hva heter sjøforsvarets nye kystvaktskip som de overtok ved årsskiftet 2001-2002?
4. Hva heter verdens største offshorerederi?
5. Hva heter nåværende nærings- og handelsminister?
6. Hva heter vokalisten i Rolling Stones?
7. Hva heter sjefredaktøren i DagensNæringsliv?
8. Hvor lang er en kabellengde?
9. Hvor lang er en sjømil (ikke nautisk mil) ?
10. Hva er en kentaur?

Besvarelsen må sendes SOF innen 15.09.02

Premier: 3 stk. weekend-gavekort i dobbeltrom som kan benyttes på valgfritt Rainbow hotell innenlands (med unntak av Hotell Bristol i Oslo og Rainbow-kjedens høyfjellshoteller på Ål og Skeikampen).

Samarbeid Sof/Rainbow Hotellene

Som fortalt i tidligere rundskriv har vi inngått en samarbeidsavtale med Rainbow og Norlandia hotellene. I den forbindelse vil vi på nytt minne om dette. Skal du ut å reise nå i ferien eller senere kan det være lurt å besøke Rainbow/Norlandia hotellene! Som medlem i SOF vil du få gode priser på overnatting på nevnte hoteller. I avtalen har medlemmer opptil 30-35% rabatt alle ukedager på Rainbow hotellene, tilsvarende rabatt fra søndag til fredag på Norlandia hotellene. Husk at når du bestiller skal du nevne medlemskoden "OLJEFOR", og ved betaling må du vise medlemskortet for å oppnå fordelene.

GOD FERIE



Norges første dampskip, den statseide hjuldamperskipet "Constitutionen" kom i drift i 1827.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



Hverdag på fjordabåten. På fordekket til HSD's "Vikingen" (II) anno 1912.
Foto: Wilsø, Norsk Folkemuseum.

Kyst -og fjordabåt

Tidligere måtte den som skulle ferdes på sjøen enten bruke rå muskelkraft og ro, eller sette seil på sin farkost. Det var intet mindre enn en revolusjon da dampbåten gjorde sitt inntog her hjemme i 1820-årene. På samfunnsutviklingen, inntil 1950- og 60-tallets moderne transportmidler gjorde den gamle traversen overflødig.

TEKST: LILLI M. INGVALDSEN,
BERGEN SJØFARTSMUSEUM
FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

"Kven trur de vilde vaoga live' og fara te bydn i ein slike baot?!" spurte en skeptisk ordfører fra Sogn da amtstinget i 1857 drøftet dannelsen av et fylkesrederlag. Det skulle etterhvert vise

seg at svært mange tok sjansen, og dampen hadde vel 100 glansfulle år i norsk lokalfart. Dampen fikk i løpet av denne tiden stor innflytelse. Dampskipene kommer

I 1816 ble det tatt til orde for dampskipfart her til lands. Fra første stund var det klart at dette i all hovedsak

måtte bli en statlig oppgave, basert på sosiale prinsipper. Den statseide hjuldamperskipet "Constitutionen" – eller grunnloven på norsk – ble levert i 1827 og var Norges første dampskip. Sammen med "Prinds Carl" – som også var i statens eie - og privateide "Oscar", la "Constitutionen" grunnlag for en ny tid både på sjø og land.

Perioden 1827 til 1853 kan vi kalle oppbyggingsfasen for norsk kystdampskipfart. Staten var drivkraft, og rutene ble tilpasset transportoppgaver det offentlige hadde ansvar for; embetsverk og postfordeling. Passasjertransport kom i annen rekke, og misnøyen med det statlige tilbudet ble etter hvert stor. På 1850-tallet kommer derfor flere private aktører på banen, og mange av våre mest kjente kystrederier så dagens lys. I 1857 trakk Staten seg ut av dampskipdriften, men ga støtte til mange private selskap, blant annet de som hadde bemannede postlugarer ombord.

I dampskipets barndom var det mange startvansker, ikke minst grunnet redsel, skepsis og misnøye fra publikums side. Fiskerne mente – og fikk ved flere anledninger medhold i – at dampskipferdselen skremte fisken, og derfor måtte innstilles i den viktigste fangstiden. Man fryktet også at gnistregn fra pipene skulle føre til brann i sjøhusene, noe som medførte at dampskipene lenge ikke fikk gå til kai. Det var også utallige klager over komfort og sikkerhet om bord. Men selv om folk fryktet

de røykspyende utyskene, tok nysgjerrigheten ofte overhånd. Det fortelles at gamle Per Torsnes rodde ut en dag han så dampen i fjorden, la seg midt i leia, veivet med armene og ropte "Stopp i dampen! Stopp i dampen!". Om bord trodde man det var noe særskilt som stod på, og slo bakk så det fossset om skovlhjulene. Per rodde rolig rundt dampskipet og studerte det grundig. Så takket han for velviljen og satt kursen mot land... Historien forteller ikke hva kapteinen sa!

Fra seil til damp, fra tre til jern. De første dampskipene fremstod som seilskip bygget i tre, med høye master og full seilføring. Dette ga både en trygghetsfaktor og en driftsøkonomisk gevinst. I tillegg hadde skipene maskinmidtskip, samt skovlhjul på hver side. Skovlhjulene ble ganske snart erstattet av propellen. Etter hvert ble også seilføringen redusert, men påbudet fra Det Norske Veritas om reserveseil på fullkrafts dampskip ble likevel først opphevet i 1909.

Da "Constitutionen" kom var treet enerådende som byggemateriale, også

for dampskip. Under vannlinjen ble skroget kledd med kopperplater til vern mot pelemark og groe. 1870- og 80-årene var jernbåtepoken i norsk lokalfart, men etter hvert ble de tunge og solide jernplatene avløst av like sterke, men tynnere og lettere plater av stål. De første fjordabåtene av stål ble levert på slutten av 1800-tallet. Svært ofte ble dampskip i lokalfart bygget ved verft i nærmeste by.

By og land

I en nasjonal grotid var dampen en viktig faktor i den økonomiske og kulturelle veksten. Dampen knyttet uløselige bånd mellom land og by, blant annet ved å gjøre flyten av varer og mennesker enklere. På bygdene kunne handelsmenn ta inn små og mindre kapitalkrevende vareparti av gangen. Landhandleriene grodde frem på bekostning av gamle dagers privilegerte handelshus og gjestgiverier. Stadig flere industriproduserte forbruksvarer vant innpass hos folk flest. Bygdefolk kunne på sin side satse på større og mer variert overskuddsproduksjon av ferskvarer for eksport til byen. Poståpneri, og senere telegraf- og telefonstasjon, fulgte



Livet på dampskipskaien var sjelden kjedelig. Fra Våge, Tysnes.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

dampskips ekspedisjonene. I likhet med stasjonsbyene langs jernbanelinjene, vokste det frem små tettsteder langs dampskipsleia. Heldig var den landhandler som med sin nybygde kai og kaiskur kunne lokke dampen til seg, for ham syntes fremtiden langt på veg sikret.

Ikke bare varer, men også arbeidskraft kunne lettere flyte mellom land og by takket være dampen. Ungjenter og - gutter dro til byen på jakt etter jobb, handelsmenn prøvde lykken som småhandlere og husmødre dro på snarvisitt til byen på jakt etter spesielle varer. Byfolk på sin side dro andre veien, og det ble stadig mer populært "å ligge på landet" om sommeren. Dampen – de såkalte "pappabåtene" – fraktet fedrene til og fra i helgene, mens mange mødre og unger kunne tilbringe hele sommeren på landet.

Den nye tid gjør seg gjeldene til sjøs
Det kombinerte gods- og passasjerdampskipet for norsk lokalfart var fullt

utviklet omkring 1. verdenskrig. Inntil mellomkrigstiden gikk dampen sin gang, uten nevneverdig konkurranse fra andre transportmidler. Da D/S "Fanaraaken" ble levert fra BMV til Fylkesbaatane i 1937, markerte dette begynnelsen på slutten for dampskipet i lokalfart. Dette var ett av de største, men også det siste dampdrevne lokalskip som ble bygget. På dette tidspunkt var bilferger og såkalte sjøbussar et dagligdags begrep.

I 1937 la sjøbussen "Ekspress" – under stor oppsikt – ut på første prøvetur fra Stavanger. Sjøbussbetegnelsen avspeilte innredningen, med seterader som på en buss. Dette var et enkelt og raskt fartøy for transport av passasjerer og noe last på korte strekninger. Båten tilfredstilte den nye tids krav til effektivitet til sjøs, blant annet ved at antall stoppesteder ble redusert og oppholdet ved kai ble kortere. Bryggemiljøet skapt av "gammeldampen" var i ferd med å forsvinne. Etterkrigstidens økende privatbilisme ble også en utfordring for lokalbåtene.

Folk reiste i stadig større grad med bil og buss, og første primitive bilferge – M/F "Bilfergen" – kom allerede i 1921. Bilene ble lastet og losset ved hjelp av slisker. Etterhvert kom spesialbygde ferger der bilene kunne kjøre direkte inn på dekk. Fergetrafikken ble fra myndighetenes side oppmuntret på bekostning av båtrotene. Det ble satset på oppjustering av vegnettet, utbygging av fergeforbindelser, samt rimelige, sterkt subsidierte billettpriser.

Dampen fikk det endelige "nådestøtet" da hurtigbåtdriften startet i Norge på slutten av 1950-tallet. Hydrofoiler, katamaraner og westamaraner representerte den nye tid, og dampen ble utover på 1950- og 60-tallet oppfattet som et saktmodig og lite tidsmessig fremkomstmiddel. Dampens hundreår var definitivt over.

Der du er.

Med Gjensidige NOR Forsikring er ditt nærmeste kontor aldri langt unna.



A0348/09.01

Foreningens vedtekter

§1. NAVN OG FORMÅL.

Seilende oljearbeideres forening har som formål:

Å samle alle seilende, offiserer og menige, innenfor olje industrien til havs, under en logo / fane.

Arbeide for at seilende oljearbeidere skal sidestilles med de som arbeider på plattformer, både når det gjelder lønninger og fritid.

Gjøre hver dag lettere både sosialt og økonomisk ved å ivareta medlemmenes tarv, og i fellesskap arbeide for en rettferdig behandling fra arbeidsgiver og myndigheter.

Å arbeide både nasjonalt og internasjonalt for å fremme sikkerheten til sjøs.

Foreningen skal være politisk uavhengig.

§2. FORENINGENS MEDLEMMER.

Foreningens medlemmer skal bestå av alle om bord i oljerelaterte fartøyer.

Æresmedlemmer kan opptas etter skriftlig forslag som må vedtas av 2/3 flertall av styret etter skriftlig avstemming. Forslaget fremlegges for landsmøtet, som avgjør forslaget ved simpelt flertall.

§3. SETE.

Foreningens hovedkontor skal ligge i Bergen.

§4. INN OG UTMELDELSE

Alle som ønsker det og som arbeider innfor ovenfor nevnte industri, kan melde seg inn i SOF. Skriftlig søknad sendes til foreningens hoved kontor.

Medlemskontingenten fastsettes av styret. Utmeldelse skal skje skriftlig, og har virkning fra slutten av den kalendermåned den ble mottatt. Utmeldelse kan ikke aksepteres under en pågående konflikt eller en aksjon.

§5. EKSKLUSJON AV MEDLEMMER.

Medlemmer som oppfører seg på en slik måte at det er skadelig for foreningen kan ekskluderes dersom: Det fremmes skriftlig begrunnelse om dette fra minst 10 medlemmer utenfor styret eller av ethvert styremedlem.

Etter at styret har hørt vedkommendes forklaring, kan styret med 2/3 flertall ta en beslutning om eksklusjon.

§6. KONTINGENT

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret.

Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekkordning kommer til anvendelse.

Kontingent som aktivt medlem betales inntil man skriftlig har underrettet kontoret og dokumentert at man har sluttet i aktiv sjøtjeneste.

Medlemmer med 25 års medlemskap, som har fylt 65 år og har sluttet aktiv sjøtjeneste, er fri for kontingent.

Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 12 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt.

§7. REDUSERT KONTINGENT.

Redusert kontingent fastsettes av landsmøtet etter innstilling fra styret. Medlemmer som har betalt kontingent som nevnt i

§6, 1. ledd for minst en måned og som på grunn av utdannelse, vernepliktjeneste, arbeidsledighet eller ved sykdom når vedkommende ikke oppbærer sykepenger i flg. Bestemmelsene i folketrygden, kan innvilges redusert kontingent etter skriftlig søknad. Medlem som har betalt kontingent som nevnt i §6, 1. ledd for minst 5 år og som skriftlig har underrettet kontoret om at man har sluttet aktiv sjøtjeneste, kan innvilges redusert kontingent.

§8. KONFLIKTER/AKSJONER.

Ethvert medlem må delta i de konflikter/aksjoner som blir bestemt av foreningens styre.

§9. STEMMERETT.

Alle medlemmer har stemmerett i foreningens anliggender.

§10. LANDSMØTET.

Landsmøtet er foreningens høyeste myndighet i alle saker som ikke er lagt til stemmeseddelen.

Årlig landsmøte avholdes innen utgangen av Mai og innkalles med minst to måneders varsel.

Følgende saker skal behandles:

Valg av dirigent og visedirigent.

Årsberetning og regnskap.

Referat fra stemmeseddelens punkter.

Valg av valgkomiteer

Behandling av innkomne forslag.

Eventuelt.

Alle medlemmer som i henhold til § 9 har stemmerett, har adgang til landsmøtet. Hvert medlem har en stemme og dersom ikke annet er bestemt i disse vedtekter, treffes avgjørelser med simpelt flertall. I tilfelle stemmelikhet har dirigenten dobbeltstemme. Saker som er ført på stemmeseddelen blir ikke gjenstand for behandling på landsmøtet.

Saker som skal behandles på landsmøtet må være innkommet kontoret innen 1 April Forslag som kommer inn etter 1 April utsettes til neste landsmøte, med mindre styret bestemmer noe annet.

Landsmøtet kan ikke treffe avgjørelse på andre saker enn de som er ført opp på dagsordenen.

Landsmøte er beslutnings dyktig med minst 25 fremmøtte stemmeberettige medlemmer. Er ikke 25 medlemmer tilstede, inn-

kalles det til nytt landsmøte, med en måneds varsel. De fremmøtte vil da være beslutningsdyktige uansett antall.

Ekstraordinært landsmøte innkalles av styret eller på skriftlig begjæring av minst ... medlemmer som grunngir ønsket.

Ekstraordinært landsmøte innkalles hvis mulig med 30 dagers varsel. Andre saker kan da ikke behandles.

§11. STEMMESEDDELEN.

Minst 2 måneder før landsmøtet sendes samtlige medlemmer med stemmerett en stemmeseddel med angivelse av de saker som det skal stemmes over på denne måte.

Følgende saker skal alltid avgjøres ved stemmeseddelen:

Valg av medlemmer til styret med varamann.

Vedtektsendringer.

Spørsmål om foreningens oppløsning.

For å delta i avstemningen må stemmeseddelen være innkommet minst en uke før landsmøtet åpnes. De innkomne stemmesedler registreres ved kontoret og telles opp av en av styret oppnevnt tellekomité.

Sakene avgjøres med 2/3 flertall, hvor ikke annet er bestemt i disse vedtekter.

§12. STYRET.

Foreningen skal ha et styre bestående av 5 Medlemmer. Medlemmene skal være et representativt utvalg fra alle departementer, valgt for 2 år av gangen, og 2 varamedlemmer valgt for 1 år av gangen, således at halvdelen av styremedlemmene og alle varamedlemmene fratrer hvert annet år. Representantene kan sitte så lenge medlemmene vil ha vedkommende i styret.

For å oppnå beslutningsdyktig styre må minst 4 medlemmer/varamedlemmer være tilstede. Formann og kasserer velges på navn blant medlemmene i styret. Den avgående formann fungerer inntil ny formann er valgt.

Daglig leder eller hans stedfortreder deltar på styremøter, med/uten stemmerett.

Styrets formann leder styremøtene, og har i tilfelle stemmelikhet den avgjørende stemme. Er formannen fraværende så fungerer viseformannen. Er også viseformannen fraværende, velger de fremmøtte styremedlemmer en setteformann.

Medlemmer som har vært i land mer enn 4 år, kan ikke velges til styret.

§13. STYRETS MANDAT.

Styret leder alle foreningens anliggender i nøye overensstemmelse med vedtektene. Det forvalter foreningens midler og er ansvarlig for disse overfor medlemmene

Styremøte avholdes om mulig hver annen måned. Det føres alltid protokoll over styrets forhandlinger og avstemminger.

Styrets formann representerer i samråd med daglig leder foreningen. Han kan handle på styrets vegne under eget ansvar i saker som ikke kan avvente styrets avgjørelse, men må da snarest forelegge saken for dette.

§14. VALG TIL STYRET.

Landsmøte velger fem distriktsvise valgkomiteer, hver bestående av minst...medlemmer. Valgkomiteene skal foreslå

Kandidater fra sitt distrikt.

Valgdistriktene skal være:

Distrikt 1: Telemark, vestfold, Østfold, Buskerud, Oppland, Oslo og Akershus fylker

Distrikt 2:Rogaland, Vest-Agder, og Aust-Agder fylker.

Distrikt 3: Sogn og Fjordane og Hordaland fylker

Distrikt 4: Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord Trøndelag fylker.

Distrikt 5: Nordland, Troms og Finnmark fylker. (Landsmøtet i mai 2002 vil bestemme antall).

§15. FORENINGENS DAGLIGE LEDER.

Daglig leder er ansvarlig forretningsfører. Han utfører styrets beslutninger og fordeler arbeidet mellom foreningens funksjonærer.

Han har den daglige forretningsmessige ledelse etter instruks fra styret. Daglig leder ansettes av styret, og avskjediges av landsmøtet etter forutgående innstilling fra minst 2/3 av styrets samtlige medlemmer.

§16. REVISOR.

Foreningen skal ha autorisert revisor.

§17. FORENINGENS SIGNATUR.

Foreningens signatur innehas av styrets formann, viseformann og daglig leder, slik at underskriften er gyldig når det foreligger underskrift av to av disse.

§18. KRETSE.

Hvor 35 medlemmer forlanger det eller hvor styret finner det tilrådelig, kan kretser opprettes. Disse har selvbestemmelsesrett i alt som ikke strider mot foreningens lover og styrets beslutninger. Kretsmedlemskap er frivillig.

§19. INHABILITET

Ingen må delta i avgjørelser i foreningens organer hvor vedkommende på grunn av tidligere engasjement eller personlige forhold ikke kan antas å være uhildet i den aktuelle sak. Det behandlende organ avgjør om nødvendig med endelig virkning om inhabilitet foreligger.

§20. ENDRING I VEDTEKTENE.

Forslag til endringer i vedtektene skal fremsettes skriftlig overfor styret innen 1 april. Dersom styret anbefaler forslaget med 2/3 flertall, blir saken å føre på stemmeseddelen etter reglene i § 11. For vedtagelse kreves 2/3 flertall av de avgitte stemmer. Dersom styret finner at en vedtekts endring haster så meget at man ikke bør avvente den ordinære stemmeseddel, kan styret med 2/3 flertall beslutte at vedtektsendring avgjøres ved ekstraordinær stemmeseddel, som sendes ut med 3 måneders svarfrist. For vedtagelse kreves 2/3 flertall av de avgitte stemmer.

§21. FORENINGENS OPPLØSNING.

Foreningen kan besluttes oppløst når:

Formålet er falt bort eller ikke lar seg gjennomføre av saklige eller økonomiske grunner. Når de interesser foreningen representerer etter foreningens egen beslutning skal ivaretas av en annen organisasjon. Forslag til oppløsning av foreningen kan fremsettes av styret eller minst 35 av foreningens medlemmer. Forslaget behandles

av styret hvor saken refereres og drøftes i første møte, og hvor beslutning treffes i det følgende møte, som avholdes senest 3 måneder etter det første. Dersom styret med 2/3 flertall anbefaler forslaget, blir saken behandlet etter §20.

I tilfelle oppløsning skal foreningens midler etter landsmøtets nærmere bestemmelse anvendes til beste for medlemmene.

Leif R. Vervik
Formann

Harald Prytz
Viseformann

Atle Rusten
Kasserer

Alf T. Høiland
Sekretær

Per Hugo Skoglund
Styremedlem

Kan dette være riktig?

Vi har fått en del henvendelser angående trekk til forbund som har avtale med Norges rederiforbund. Problemstillingene er blant annet:

- Lovligheten av trekk i hyre uten kjennelse fra namsmann eller annen myndighet.
- Strider ikke dette mot organisasjonsloven?
- Strider ikke dette mot grunnlovens prinsipper?

Etter at denne avtalen trådte i kraft i begynnelsen av 1970-tallet er det mange som føler at de er blitt lurt. De har betalt i årevis uten å være medlem.

Er det noen som har noe å tilføye til dette, tar vi det gjerne som leserinnlegg i DRÅPEN.

I følge overenskomsten til forbundene kommer det klart og tydelig frem hva en skal gjøre for å unngå trekket. Hvis en arbeidstager ikke ønsker å bli trukket for medlemsavgiften, må han gi kapteinen skriftlig beskjed om dette. Det er også vår erfaring at en kan sende dette skriftlig til rederiet. Dette er noe en må gjøre selv.

SOF melder kun ut medlemmer av andre forbund/foreninger mot utfylt og undertegnet fullmakt på innmeldingsskjemaet. Vi kan ikke stoppe kontingenttrekket.

| | |
|--|----------------------|
|  | |
| Kaptein og Maskinsjef | kr.275,- |
| Styrmann, Assistent, Stuert, Elektriker og Maskinist | kr.265,- |
| Matros, Motormann, Kokk og Forpleiningsassistent Lettmatros og Smører | kr.250,- kr.225,- |
| Lærling, Aspirant og Kadett | kr.50,- |
| <small>Prisene er pr. måned.</small> | |
| Skoleelever (pr. skoleår) | kr.300,- |



Navn:.....

Postadresse:.....

Postnummer:..... Sted:.....

Fødselsdato:..... Personnummer:.....

Telefonnummer:..... Mobiltelefonnummer:.....

e-mail.....

Skipets navn:.....

Rederiets navn:.....

Stilling om bord:.....

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

Innmelding i henhold til Seilende Oljearbeideres Forenings vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.

Seilende Oljearbeideres Forening

Postboks 21 ULSET

5872 BERGEN

FULLMAKT

Jegmedlem nr.....

iForbund,

gir herved Seilende Oljearbeideres Forening

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

Alt du kan tenke deg - og litt til...



Velkommen til Rainbow Bergen Airport Hotel!
Vår beliggenhet i rolige omgivelser i Bergen syd
gjør oss til et naturlig førstevalg for våre mange
ulike gjester. Hotellet befinner seg i umiddelbar
nærhet av
Bergen Lufthavn – Flesland,
og med næringsparkene på Kokstad, Lønningen
og Sandsli som nærmeste
naboer.

Bergen sentrum er knapt 13 km unna.

Vær trofast mot oss - og vi skal aldri glemme deg!



BERGEN AIRPORT HOTEL
RAINBOW HOTELS

GOLDEN TULIP

WORLDWIDE

Kokstadvn. 3, N-5257 KOKSTAD - BERGEN
Tlf. 55 92 00 00 Fax. 55 92 00 01
e-mail: bergen.airport@rainbow-hotels.no
www.rainbow-hotels.no/bergenairport