

Nr. 3 – 2005

4. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**The Human
Factor**

**Områdeberedskap
atter en gang**

**Nordsteam
Festivalen**

FFFS har fått ny adresse!

08.08.2005 flyttet vi inn i nye lokaler.

Vår nye adresse er:
Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen.

Telefon, faks og nettsadresse er det samme som før.

Beliggenheten til våre nye kontorer er i den gamle Tollboden på Nordnes, vis a vis Skoltegrunnskaien hvor Englandsfergen har ankomst og avgang. Grunnen til at vi flyttet er at bygget hvor vi tidligere holdt til, er solgt.

Alle som ønsker å besøke oss på vår nye adresse, er hjertelig velkommen.

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 | 176x250 mm |
| 1/2 side | 176x122 mm |
| 1/4 side | 85x122 mm |

*FFFS ønsker
alle våre lesere en
God Høst!*



*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Jobb i Nordsjøen?

Godkjent kurs tar du hos:
NOSEFO Bergen

- Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00 for mer informasjon
- www.nosefo.no



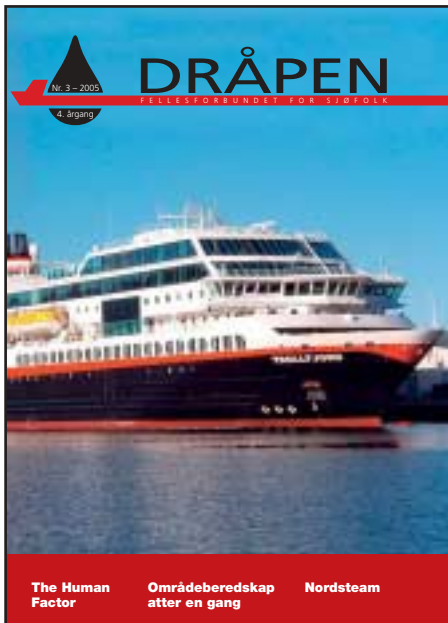
*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetssenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Maritimt repetisjonskurs?

Det tar du hos:
NOSEFO Bergen

- Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00 for mer informasjon
- www.nosefo.no





Innhold

DRÅPEN NUMMER 3 • SEPTEMBER 2005



Nordsteam
side 9



The Human Factor
side 10



Atles kommentarer
side 16



Områdeberedskap atter en gang side 18

nr. 3 okt - 4. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B,
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
Erik Ask

Grafisk produksjon:
Scanner Grafisk AS

| | | |
|--|------|----|
| Leder | side | 4 |
| Erstatning av personlige effekter på tjenestereiser | side | 5 |
| Søsterplaneten vår skal utforskes | side | 6 |
| Nordsteam Festivalen | side | 9 |
| The Human Factor | side | 10 |
| Arbeidsmiljøloven atter en gang | side | 12 |
| Endelig lysner det | side | 13 |
| Hvem er til for hvem? | side | 14 |
| Trivselen ombord begynner i byssa | side | 15 |
| Atles kommentarer | side | 16 |
| Områdeberedskap atter en gang | side | 18 |
| Forespørsel | side | 20 |
| De glemte maleriene | side | 22 |
| Nordsjødykkeralliansen | side | 24 |
| Leserbrev | side | 26 |
| Spørrekonkurranse | side | 31 |

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Først vil vi takke for støtten og interessen dere har vist for det arbeidet vi gjør, dernest vil vi ønske alle våre lesere en riktig god høst

24.08 leser vi med interesse at Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund har bestemt seg for et tettere samarbeid i fremtiden. Tenk om de hadde bestemt seg for et enda tettere samarbeid; slått seg sammen til ett forbund og tatt med seg Det norske Maskinistforbund i samme slengen. Da hadde det ikke vært bruk for FFFS fordi da hadde vi hatt noen som kunne gjøre noe for norske sjøfolk. Forutsetning måtte selvsagt være at de ville arbeide for sjøfolk og ikke sette egeninteressene i høysetet. Styrmenn og maskinister har forsøkt, resultatet vet vi. Maskinistforbundet er i YS, Sjømannsforbundet er i LO. Derfor er også det et umulig samarbeidsscenario. Det fungerer tydelig ikke med nærmere samarbeid organisasjonene imellom. Tilbake står FFFS som det eneste reelle maritime alternativ, et forbund for alle.

Vi må bli en organisasjon for å bli en maktfaktor med påvirkningskraft med et mål for øyet: Redde arbeidsplasser på sjøen og skape levelige forhold for alle seilende.

Hvem er det egentlig som styrer Norsk skipsfart? Er det norske myndigheter, eller er det andre som bestemmer? Nå har amerikanerne også kommet inn på banen på dette området. De har bestemt seg for hvem som skal ha lov til å seile på skip som anløper amerikanske havner. Muslimske sjøfolk er nå uønskede på skip. Dette er en politikk som også vil berøre norske redere, indonesiere er for eksempel en lite ønsket gruppe nå, det samme gjelder sjøfolk fra flere andre muslimske nasjoner. Totalt 25 land er på USAs liste over uønskede nasjoner til sine havner. Hvem blir de neste amerikanerne ikke liker?

Med de tette båndene Norge alltid har hatt til USA, ser vi ingen fare for norske sjøfolk i så henseende. Derfor mener vi at det er hårreisende at norske myndigheter ikke legger forholdene bedre til rette for norsk skipsfart. USA er et av de landene i verden som har størst handel. Om vi vil være sikre på å få være med der, med norske sjøfolk, må forholdene bli bedre for norske sjøfolk og redere.

I dag har vi mange utlendinger i den norske delen av flåten, mange er muslimer. Dyktige mennesker, som nå risikerer å bli nektet adgang til USA, selv om de er på et norsk skip. Hvem skal erstatte dem? Slik situasjonen er i dag kan det bli vanskelig å erstatte dem med nordmenn, vi er redd at vi er for få med den rette kunnskapen. Hadde vi fått litt langsiktig tenkning fra ansvarlige politikere, som tenkte litt mer på landet enn seg selv, ville vi hatt en skipsfartspolitik som hadde fungert. Vi ville hatt en mye bedre rekruttering og langt flere utdannede sjøfolk.

Det vi trenger minst, er mer NIS, men det motsatte. Mer NOR, mer nettolønn, ikke bare for offshore/service fartøyer, men for hele flåten. Det kunne fjernet bort i mot femti prosent av ledighetskøen. Samtidig hadde vi tjent store summer på innseilt utenlandsk kapital, samt spart ledighetstrygd. I følge regjeringens egne tall hadde vi ved utgangen av 2004 over 45000 utlendinger på norsk eide skip.

Vi vet at det er mange ungdommer som ønsker seg en fremtid til sjøs, dem trenger vi.

I dette nummer av Dråpen, som så mange ganger tidligere, tar vi opp sikkerheten på sokkelen. Les mer lenger bak i bladet.

GOD HØST.

www.fffs.no

Erstatning av personlige effekter på tjenestereiser

PC-en, kofferten, personlige papirer og annet blir stadig vekk stjålet på reiser til og fra jobb.

Dette er meldinger vi til stadighet får fra fortvilte medlemmer, og andre. Spørsmålet blir da, hvem dekker hva? Noen rederier hevder at dette er et personlig ansvar, til tross for at de oppfordrer de ansatte til å ha med seg den bærbare PC-en. Andre rederier er behjelpelig med erstatning.

Vår erfaring med problemet er at om man skaffer seg en god reiseforsikring før man reiser, har man større sikkerhet. Da slipper man mange opprivende scener med arbeidsgiver, noe som sjelden fører noe godt med seg. I slike tilfeller er det bedre med et føre - var prinsipp.

Lykke til.



Samarbeid

FFFS har inngått et samarbeid med WORLD MEDICAL CENTER (WMC). Dette fordi vi ønsker større fokus på trygghet for våre medlemmer.

Bakgrunnen for samarbeidet er en historie vi hørte tidligere i år. En norsk person falt om på gaten i Rio de Janeiro, han hadde ingen papirer som fortalte om han var forsikret eller om hans

medisinske bakgrunn. For å unngå slike historier har vi nå inngått en avtale som kan hjelpe sjøfolk, og andre i nød i utlandet, til å få tak i et kort inneholdende dine medisinske data.

World Medical Card er på kredittkortformat og omfatter medisinsk informasjon om diagnoser, allergier, vaksinasjoner og medisinbruk. Informasjonen er kodet i henhold til Verdens Helseorganisasjons (WHO) kodesystem for diagnoser og medikamenter. Dette kodesystemet kan leses av leger og helsepersonell i hele verden. Dersom ikke legen på stedet kan dekode brikken, er det fort gjort å åpne kortet, slik at man manuelt kan lese de samme informasjonene, alt skrevet i internasjonale koder, som alle leger/helsepersonell forstår.

Vi ønsker med denne avtalen å bedre sikkerheten for alle seilende.

Alle som ønsker kortet og medlemsfordelene, kan ganske enkelt å klikke seg inn på våre hjemmesider (www.ffffs.no) og bruke linken som ligger der.

Lykke til.





Med radar kan man se gjennom de tette skyene på Venus og kartlegge topografien. Dette bildet viser fjell, vulkaner og sletter. Foto: NASA

Romsonden Mars Express har gått i bane rundt Mars i snart to år og sendt hjem fantastiske bilder og observasjoner. Sonden ble sendt opp av den europeiske romorganisasjonen ESA som Norge også er medlem av. Nå er det bygget et tilsvarende romfartøy som skal utforske Venus som på mange måter er jordens søsterplanet. Venus er nesten like stor som Jorden, men har et klima som er totalt forskjellig. På Venus er det 470 varmegrader og et lufttrykk som svarer til trykket du finner om du dykket til 900 meter havdyp. I tillegg regner det svovelsyre. Du ville aldri sett Solen derifra, for den er skjult bak meget tykke og tette skyer av nettopp svovelsyre!

Søsterplaneten vår skal utforskes

En gang lignet denne forferdelige planeten trolig på Jorden. Siden Venus er omkring 40 millioner kilometer nærmere Solen enn Jorden er, får Venus mye mer solvarme. Selv om Solen virker uforanderlig, øker lysstyrken dens sakte men sikkert. Solen lyser faktisk 40 prosent mer i dag enn den gjorde da Solsystemet ble til for 4,6 milliarder år siden.

En eller annen gang i løpet av denne tiden gikk det forferdelig galt med klimaet på Venus. Antagelig rant det vann der, var skyer og et flott, tropisk klima. Da solvarmen økte, steg temperaturen. Mer vann fordampet, og vanddamp holder godt på solvarmen. Vi merker dette hos oss også: Dersom det er klarvær en natt, kan det bli kaldt. Hvis det derimot er overskyet, blir natten som regel mild.

Vanddampen på Venus fikk temperaturen til å stige enda mer. Dermed fordampet mer vann, temperaturen steg enda mer osv. På jorden er prosessen i balanse, men på Venus steg temperaturen så mye at alt vannet fordampet. Sollyset slo i stykker vanddampen og gjorde til slutt at atmosfæren ble så forferdelig som den er i dag. Om kanskje 500 millioner år vil solvarmen ha økt så mye at det samme skjer på Jorden. I dag består atmosfæren til Venus hovedsakelig av karbondioksid - drivhusgassen som har vært gjenstand for mye debatt her på jorden i forbindelse med

menneskelig aktivitet. Det kan ha vært levelig på Venus i 4 milliarder år og i så fall kan liv ha rukket å utvikle seg. Høyt oppe i skyene er det funnet rare kjemiske stoffer som vanligvis skyldes bakterier. Kan enkelt liv ha overlevd høyt oppe i skyene på Venus? Der oppe er det langt triveligere enn på bakken.

SPENNENDE UTFORSKNING

Sonden Venus Express blir etter planen skutt opp 26. oktober og skal bruke 153 døgn på å nå frem til Venus. Sonden skal undersøke Venus og blant annet undersøke om det kan være rester av liv der. I tillegg skal den avsløre mer av hva som skjuler seg under skyene.

Dette blir Europas første ferd til Venus. Så snart Venus Express er fanget av tyngdekraftene til Venus, vil sonden bruke 5 døgn på å manøvrere seg inn i operativ bane og vil da gå rundt planeten i en avlang, polar bane. På det nærmeste vil sonden være 250 kilometer over Venus, på det fjerneste hele 66 000 kilometer. Kartleggingen skal vare i minst to Venus-døgn, svarende til omkring 500 jordiske døgn. Sonden veier 1270 kg ved oppskytingen.

LIV PÅ VENUS LIKEVEL?

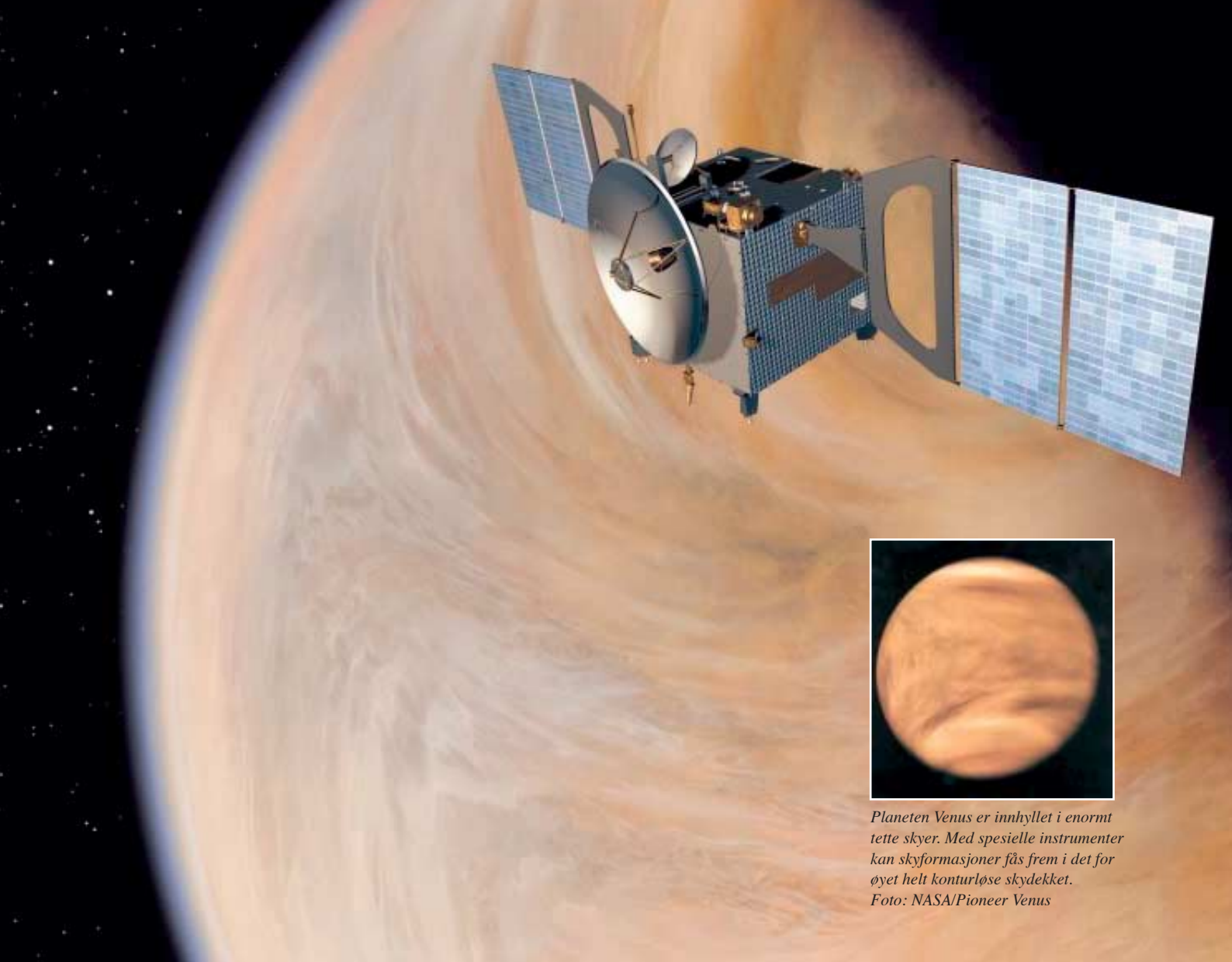
Atmosfæren til vår søsterplanet Venus inneholder noen kjemiske stoffer som såvidt vi vet bare lages av mikro-organismer. En

gruppe amerikanske forskere foreslår derfor at primitivt liv kan finne i skyer høyt oppe i Venus-atmosfæren. Andre forskere er skeptiske.

På grunn av temperaturen kan ikke flytende vann eksistere på Venus. Men trykk og temperatur avtar med høyden og 50 kilometer over bakken er trykket omtrent som på jorden og temperaturen 70 grader. I dette området finnes det større konsentrasjoner av vanddråper.

De amerikanske forskerne Dirk Schulze-Makuch og Louis Irwin fra University of Texas har studert den kjemiske sammensetningen av atmosfæren i denne høyden og funnet flere merkværdigheter. Forskerne studerte data fra de russiske Venerasondene (1967-1983) og de amerikanske sondene Pioneer Venus (1978) og Magellan (1990-1994).

Solstråling og lyn burde produsere store mengder karbonmonoksid i planetens atmosfære. I stedet er det lite av denne gassen, som om et eller annet fjerner den. Hydrogensulfid og svoveldioksid ble også funnet. Disse gassene reagerer med hverandre og finnes derfor normalt ikke samtidig med mindre et eller annet produserer dem.



Planeten Venus er innhyllet i enormt tette skyer. Med spesielle instrumenter kan skyformasjoner fås frem i det for øyet helt konturløse skydekket.
Foto: NASA/Pioneer Venus

Slik tenker vi oss at det kan se ut når Venus Express går i bane rundt Venus om et års tid. Venus og Jorden er søsterplaneter, men likevel svært forskjellige. Venus Express skal blant annet undersøke hva som skjuler seg under de tette skyene. Illustrasjon: ESA/Medialab

KJEMISKE SPOR

Enda mer mystisk er funnet av karbonylsulfid. Denne gassen er så vanskelig å lage på kunstig vis, at den noen ganger regnes som et sikkert tegn på biologisk aktivitet.

Forskerne understreker at det kan finnes ikkebiologiske måter å lage hydrogensulfid eller karbonylsulfid som vi ikke kjenner, men begge reaksjoner trenger såkalte katalysatorer som gjør reaksjonene effektive. På jorden er

de mest effektive katalysatorene mikrober. Forskerne tenker seg at mikrobene, eller hva det nå er, omdanner svoveldioksid, karbonmonoksid og kanskje hydrogen til enten hydrogensulfid eller karbonylsulfid. De første mikrobene på Jorden gjorde noe lignende. Mikrobene bruker kanskje ultrafiolett stråling fra Solen som energikilde. Dersom de virkelig absorberer UV-stråling, forklarer det merkelige mørke flekker på ultrafiolette bilder som er tatt av Venus.



På overflaten av Venus er temperaturen over 450 grader og trykket 90 ganger høyere enn på Jordens overflate. Dette er to av de meget få bildene som noensinne er tatt fra overflaten av planeten.

Foto: Venera 9 og Venera 10

Venus Express skal undersøke atmosfæren, omgivelsene og overflaten til Venus meget detaljert. Dette blir uhyre spennende. I tillegg til å avklare grunnen til at de uvanlige kjemiske stoffene oppstår, vil vi lære hvordan utviklingen her på jorden vil arte seg om 500 millioner år.

Følg dette prosjektet på astronomi.no og <http://www.astro.uio.no/ita/artikler/tema/venusexpress/venusexpress.html>

WORLD MEDICAL CARD

- trygghet i hverdagen for folk i utenriksfart



FFFS har inngått avtale med World Medical Center om helsekortet World Medical Card. Kortet sikrer rett behandling dersom du skulle trenge legehjelp fra fremmed helsepersonell.

"Forskningsresultater viser at sjøfolk er spesielt utsatt for ulykker og ulike sykdommer. Dette skyldes delsvis mangelfulle sikkerhetsrutiner, men resultatene viser videre at forekomsten av for eksempel hjerte/karsykdommer og kreft er høyere på sjøen enn til lands."

Ref. Dråpen Nr. 2-2005

World Medical Card, et globalt helsekort:

- Et lite kort du oppbevarer i lommeboken eller henger rundt halsen som inneholder informasjon om din medisinske status: diagnoser, medikamentbruk, allergier samt informasjon om nærmeste pårørende
- Internasjonalt språk; kortet kan leses av leger og helsepersonell verden over
- Forenkler kommunikasjonen med fremmed lege/helsepersonell både i Norge og i utlandet.

Pris medlemmer kr. 270,-
Pris ikke-medlemmer kr. 360,-
(Medlemsnummer må oppgis ved bestilling)

Bestilling kan gjøres via FFFS sin hjemmeside: www.ffffs.no

Har du spørsmål, kontakt:

World Medical Center Nordic

Tel: 55337575
Fax: 55337550
E-post: info@no.wmc-card.com
www.world-medical-center.no



WORLD MEDICAL CENTER®
For safer medical treatment

Nordsteam 2005

3-7 august 2005 ble Nordsteam-festivalen avholdt i Bergen.

Hos oss som har sansen for gamle båter og dampmaskiner, var det både klump i halsen og et lengtende glimt i øyet.

Da skipene kom inn ett etter ett inn Vågen i Bergen, var kaiene pakket med skuelystne. Det var eldre som husket skipene og unge som hadde lest historien. Den ene juvelen etter den andre hilste byens befolkning, med stort sett dype røster. Hver gang de ga lyd fra seg, var den synlig. Ikke slik som det er på moderne skip, men dampen kom veltende opp fra lange smekre skorsteiner med en anelse "bouquet".

For oss som har sett mange av båtene i trafikk, var det som om tiden hadde stått stille. Vi var tilbake i barndommens frydefulle vår, da vi sto på brygga og så "Dampen" legge til kai. Det var folkeliv, nesten som om det var 17. mai, været var stort sett fint til Bergen å være. Kafeer og restauranter var stapp fulle (det samme skjedde også med mange andre etter hvert). Fotoapparatene lynte sammenhengende.

Det var ikke bare dampskip som hadde funnet veien til byen. Fra England hadde også gamle dampdrevne kjøretøyer funnet veien. Veteranbiler var det også flust av, det var nesten slik at man fikk vann i munnen.

Nå er det bare å se frem til neste festival om noen år.



The Human Factor

Tor Henrik Krogstad
Flykaptein i SAS.

Human Factor og ”det menneskelige element” får stadig mer oppmerksomhet, og det er naturlig og nødvendig ettersom vi omgir oss med organisasjonssystem, teknologi og operasjoner som blir stadig mer kompliserte. Lover og regler blir mer omfattende, teknologien blir mer avansert, og på toppen av dette går ting fortere og det stilles høyere krav til effektivitet og lønnsomhet. I alt dette skal vi mennesker kunne fungere og det ligger vel i sakens natur at nettopp det ikke er så enkelt.

Hvem har vel ikke åpnet en avis etter at det har skjedd en katastrofe og lest; ”menneskelig svikt var trolig årsaken.” Dette er sannsynligvis ikke så langt fra sannheten, men sjelden slik det blir fremstilt i tabloidavisene. Mennesker har vært en del av prosessen fra systemet var på tegnebrettet til det er ferdig og tatt i bruk. Spørsmålet er egentlig ikke hvorvidt det var menneskelig svikt eller ikke, men på hvilket nivå svikten oppstod. Når vi analyserer hva

som gikk galt er problemet ofte at vi fester oss ved konsekvenser og betrakter det umiddelbare, heller enn å se på hva som ledet frem til hendelsen. Vi kan ta et eksempel for å illustrere dette.

To biler kjører etter hverandre i lav hastighet inne i byen og plutselig bråbrems den fremste bilen. Tilsynelatende uten grunn. Resultatet er at bilen bak ikke klarer å stoppe og kjører inn i bilen foran. Årsaken til dette er innlysende. Bilen bak hadde for liten avstand

til bilen foran, og klarte dermed ikke å stoppe i tide for å unngå kollisjon. Eller er årsaken så innlysende som vi skal ha det til?

Bilen foran ble kjørt av en person som er vant til vanlig manuell giring som innebærer clutch, brems og gass nede hvor pedalene sitter. I dette tilfelle kjørte vedkommende en bil med automatgir. Det er ikke noe dramatisk i dette, men de som designet denne bilen med automatgir fant fort ut at når clutchen ble overflødig, ble det masse plass til overs i pedalrommet. Da designet de en bremsepedal som fyller ut dette tomrommet etter clutchen, bremsepedalen ble tre ganger

des ansvarlig for hendelsen og må dekke omkostningene. Føreren kjørte imidlertid helt normalt, og hadde små muligheter for å forutse hendelsen. Vi får fordelt skyld, men vi kommer ikke mye lenger ift å forhindre uønskede hendelser ved det. I Human Factor sammenheng er det lite interessant at hendelsen oppsto fordi bilen bak ikke greide å stoppe, vi ser etter årsakene bak hendelsesforløpet.

Dette innebærer ikke at vi mennesker kan fraskrive oss ansvar i ”Human Factors navn”. Men om et individ skal stilles til ansvar må man i hvert fall avdekke hvilke forhold som spilte inn på hendelsesforløpet og hva slags begrensninger som ligger i dette. Vi unngår ikke senere hendelser uten å se på hele systemet. Så lenge vi ikke er regelstyrte roboter, vil vi gjøre feil og slik vil det alltid være. Det vi kan og bør arbeide mot er å skape systemer av arbeidsprosesser og betingelser som kan minske effekten og konsekvensene av de feil som vil bli gjort.

Vi mennesker har noen generelle begrensninger.

Hvem av oss har ikke blitt utsatt for spøkelsene som tryllet bort bilnøkklene vi hadde i hånda for noen sekunder siden? Det medfører sjelden katastrofer, men det er et eksempel på hvordan vi faktisk fungerer, og det gjelder også for profesjonelt arbeid ombord. På broa er kunnskap om menneskelige begrensninger et viktig verktøy for bokstavelig talt å navigere seg gjennom krevende situasjoner. Bevissthet på ulike typer begrensninger vi som mennesker har, generelt og under ulike betingelser, gir rett



Ill. foto: Forklift bomb

så bred som en vanlig bremsepedal, og den strekker seg over i det området hvor clutchen vanligvis sitter. Hva skjer da hos en person som plutselig ser at man må bremse litt for å dempe på farten. Føreren hiver venstrebeinet instinktivt etter clutchen. Det er ingen clutch der, men en bremsepedal og det er ikke vanskelig å tenke seg hva som skjer om man trykker like hardt på bremsen som man normalt ville gjort på en clutch. Det blir utilsiktet bråstopp. Konsekvensen er at bilen bak ikke klarer å stoppe. Denne føreren hol-

og slett større muligheter for å oppnå en sikker seilas.

Vi vet alle at erfaring er viktig og iblant helt nødvendig for å kunne gjøre en god jobb. Det er også slik at vi med økende erfaring lettere kan overse ting, nettopp fordi vi vet at vi har gjort akkurat denne arbeidsoperasjonen tusen ganger før. En som har mindre erfaring, vil ofte være oppmerksom og ikke så lett gjøre forglemmelsesfeil, men heller vurderingsfeil fordi hun/han ikke kjenner situasjonen så godt som den erfarne. Enkel kunnskap som dette bidrar til at man om bord kan legge opp til arbeidsoperasjoner der faren for at de feil som vil bli gjort, ikke så lett får uønskede konsekvenser.

Nå har sjøfolk tenkt sikkerhet om bord siden de første seil ble satt. Likevel er det menneskelige element og Human Factor først i de senere år blitt et tema, og etter hvert noe de aller fleste ser er svært viktig. En av grunnene til at det fortsatt er et tema som det er vanskelig å få skikkelig regulert inn i skipsfarten, er

at det gjerne oppfattes som noe abstrakt og vanskelig håndterbart. Forskning på området beskrives også gjerne på forskningsmiljøets premisser, dermed er det ofte lite anvendelig dersom man forsøker å implementere det direkte inn i trening og maritim virkelighet om bord. Eller man implementerer det likevel, og det fungerer ikke etter intensjonene.

Det har også vært vanlig å skille det menneskelige element, eller det "ikke-tekniske" fra det tekniske i trenings- og assessor-sammenheng. Dette er og blir et vanskelig og kunstig skille, og spesielt i treningsprosess. Nettopp der må dette integreres for å dekke helheten i operasjonen. Dagens utfordring kan sies å være det å skape en felles plattform for dette. Uten en slik integrering blir enten Human Factors et isolert område løsrevet fra sin sammenheng, - eller nedprioritert fordi det er så mye lettere å fokusere på det man kan og er god på, - nemlig de mer tekniske vurderingene.

Dersom man ønsker å bli bedre på sik-

kerhet må alle dra i samme retning. Det gjelder sjøfolk, forbund, rederi og ikke minst myndigheter. Vi må skape en felles plattform, der forskning og kunnskap på Human Factors tilpasses de faktiske forhold om bord, gjøres praktisk og anvendelig, og på sikt kan fungere som en industristandard. Trening vil bli mer målrettet, vi kan fange opp svakheter i hele systemet og lettere gjøre de grep som betyr noe. Da ikke bare for sjøfolk om bord, men i alle ledd innen industrien. I HUCON har vi etablert et samarbeid med bl.a. Sikkerhetssenteret i Rørvik der vi utvikler en modell for instruktører og assessorer på Human Factors. Sjøfartsdirektorates nylig avholdte sikkerhetskonferanse viste også tydelig at det er stor interesse for det menneskelige element om bord. Målet må nå være å komme videre slik at sjøfarten får konkrete og anvendelige verktøy for Human Factor arbeid, basert på maritim virkelighet og med kraft nok til å gi reell og målbar effekt. Det er ingen helt enkel oppgave, men det er i sikkerhetens navn bare å komme i gang.

YOUR MARITIME PARTNER



- Heavy-lift operations
- Barge hire / transport
- Towage
- Service and supply base for the oil industry
- Engineering
- Marine contracting services
- Management
- The provision of semi submersible barges
- The provision of accommodation barges
- The provision of ROV systems
- Dredging
- Salvage operations
- Wreck removal
- Installation of offshore windmills



EIDE

EIDE MARINE SERVICES A/S

P.O.Box 115
5457 HØYLANDSBYGD
NORWAY

Phone: +47 534 83500
24 hrs: +47 946 83557
Fax: +47 534 77240
E-mail: post@eide-gruppen.no

Arbeidsmiljøloven atter en gang

Norge, er som kjent, det eneste landet i Europa som fremdeles ikke har innført Arbeidsmiljøloven til sjøs. Spørsmålet er hvorfor norske myndigheter er bakstreversk på dette området. Gang på gang har vi fått løfter fra politikere om at de vil gjøre noe med arbeidsmiljøloven til sjøs. Gang på gang har vi kontaktet dem for å minne dem om løftene til oss, men der i gården er det umulig å få enkle svar, eller svar i det hele tatt.

I følge Morten Vinter, Sekretariatchef i Søfartens Arbeidsmiljøråd Danmark har alt blitt mye bedre til sjøs etter at Danmark implementerte alt fra Arbeidsmiljøloven til sjømannsloven i 1993. Årsaken til innføringen i Danmark, er i følge Vinters, at forholdene til sjøs var farlige før loven ble innført. Danske skip var farlige, og det oppstod altfor mange skader og dødsfall. Sjøfolkene var utsatt for større risiko og farer sammenlignet med arbeidstakere på land, det var gjennomsnittlig flere dødsfall til sjøs enn andre

steder i dansk arbeidsliv.

Det ble derfor et politisk krav om at noe måtte gjøres for å forhindre skader og tidlig død for de ansatte i handelsflåten. Og konklusjonen etter ti år med den nye loven er at forholdene om bord er blitt mye bedre for de danske sjømennene.

Om fremtiden sa Vinter på Sjø sikkerhetskonferansen 2003: "Rederiene vil bare overleve om de innser viktigheten av mannskapenes velbefinnende. Helse og sikkerhet vil spille en viktigere rolle i morgendagens skipsfart. Uten fornøyde sjøfolk vil skipsfarten forsvinne."

Når bevisene fra Danmark er så uomtvistelige, hvorfor ønsker ikke myndighetene å innføre dette også i Norge? Alle arbeidstakere har krav på et regelverk, og vi forlanger derfor:

Innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs straks



III. foto: FFFS



Foto: Erik Ask. Bergenship.com

Endelig lysner det

Nå ser det ut til at flere og flere sjøfolk endelig har skjønnet sitt eget beste. De har sett at den eneste måten å redde sitt eget yrke er å samles i et forbund. Flere og flere sjømenn slutter seg nå til FFFS. De har forstått at skal vi klare å redde stumpene av norsk skipsfart må vi stå samlet om et felles ønske: Å beholde skipsfarten på norske hender, med så mange som mulig norske mannskaper. Nå når FFFS vokser blir vi en større og mektigere politisk pressfaktor, som politikerne må ta hensyn til.

FFFS er ikke i mot utenlandsk arbeidskraft, men mener at norske myndigheter ikke må favorisere utlendinger framfor norske. Vi har massevis av norske ungdommer som ønsker seg en karriere til sjøs, men når myndighetene ikke legger forholdene til rette, er det ingen muligheter for dette.

Gjennom vårt og andre sjøfolks arbeid skal vi klare å nå våre mål. Nemlig å få myndighetene til å tenke litt mer på tilrettelegging av arbeidsplasser, og litt mindre på sin egen posisjon og makt.

De siste førti årene har vi tydelig sett nedbyggingen av norske arbeidsplasser til sjøs. Mer enn førti tusen norske sjømenn er byttet ut med utlendinger.

Hadde forholdene vært tilrettelagt, kunne mesteparten av disse arbeidsplassene vært norske. Som sagt har vi ingen ting i mot utlendinger, de må vi også ha i fremtiden, men vi må få respekt for det arbeidet vi tross alt har lagt ned i næringen. Myndighetene og rederne må forstå at vi ikke er en bruk-og-kast vare. Vi er enkeltpersoner med familie og drømmer, på lik linje med andre nordmenn.

Den usikkerheten vi har opplevd de siste årene, må vi nå få en slutt på. Den beste hjelp til selvhjelp er at alle sjøfolk organiserer seg i et forbund, er med på å bygge det opp til en stor og slagkraftig organisasjon, slik at vi blir hørt. Med mange særforbund, som bare har som mål å sloss for egne særinteresser, har vi ikke

en sjanse. Derfor har vi en oppfordring til deg som ikke allerede er medlem i FFFS: Meld deg inn og vær med å påvirk din egen og fellesskapets fremtid.

God Høst!



Ill. foto: FFFS

Hvem er til for hvem?

Med jevne mellomrom får vi klager fra våre medlemmer om en ovenfra og ned behandling fra mannskapskontorene.

Det er ikke alltid slik behandling faller i god jord. Spesielt om den det går ut over, ikke føler at han/hun har gjort noe galt. Vi har eksempler på at når noe er gjort galt på kontoret, får de seilende skylden.

For å få en god mannskapspolitikkk må man innse at det er de seilende sammen med de på kontoret, som er pengemaskinen. Uten de som skaffer jobbene på kontoret, blir lite gjort.

Det samme gjelder når arbeidet skal settes ut i livet av de seilende.

Uten samarbeid vil ikke rederiene fungere effektivt. Jo bedre mannskapene føler seg behandlet, jo bedre blir arbeidet utført.

Som nå avdøde Lauritz Eidesvik sa i en personlig samtale:

Livet for oss på kontoret og våre seilende, er et liv i symbiose. Den ene er avhengig av den andre, for å få arbeidet gjort.

En god mannskapspolitikkk er ensbetydende med gode resultater.

www.ffffs.no

Trivselen om bord begynner i byssa

Meldinger vi får inn, både fra kokker og andre om bord, går ut på at mange kokker ikke fornyer seg.

Derfor mener vi at det er en investering av rederiene å sende kokkene på betalte kurs med jevne mellomrom. Det høyner trivselen, og trivsel er et nøkkelord når det kommer til kvalitetsarbeid. For som nevnt, trivselen ombord begynner i byssa.

Kan hende er det mange år siden kokkene ble utdannet, eller at de går alene i mange år uten nye impulser fra andre. Uansett så er det både kokkene og mannskapene dette går ut over. Maten er en del av hyra, og er maten dårlig eller slett, blir trivselen det samme.

Kokken har, sammenlignet med andre om bord, en ensom stilling. Alle andre kan diskutere fag, kokken har bare seg selv. Da har man lett for å lage seg en rutine som blir vanskelig å bryte. Selv om man har en

del faglitteratur ombord, kan det i mange tilfeller være vanskelig å komme i gang med noe nytt.

Når mannskapene går matleie, er det ofte på grunn av at kokken ikke har hatt mulighet til å fornye seg. Å komme sammen med andre yrkesbrødre for å snakke fag, er både interessant og givende, man får nye impulser og ny glød. Det kommer mannskapene til gode, og trivselen øker.

Når man har seilt med det samme mannskapet i en del år, kjenner mannskapet stort sett menyen fra dag en. Dersom kokken derimot har vært på oppfriskingskurs, vil mannskapene merke forskjell med en gang. Man slipper å ha møter for å diskutere hva man skal gjøre med kokken. Kokken blir umiddelbart en populær person igjen. Og en annen gevinst blir at administrasjonen på land kan konsentrere seg om andre oppgaver enn omplassering av kokker.



Jo flere kokker jo mere..... kunnskap

Ill.foto.



Atles kommentarer



Marianne Hagen
Norges Rederiforbund.

Rederiforbundet og skipsfartspolitik.

Hei, og takk for E- mail den 24. Juni, Ja, nå er vel ferien over for de fleste av oss i år, så nå kan vi vel begynne å "krangle" om skipsfartspolitikken igjen. Det ser ut som om vi stort sett er enige om mye ang. skipsfarten, men det er da et par ting vi ikke ser likt på. For det første at det synes som om dere ikke ser sammenhengen mellom den såkalte kompetansemodellen som dere har foreslått, og det faktum at denne kategorien sjøfolk vil ganske snart falle bort av seg selv uten at vi har underordnede sjøfolk på vei opp til høyere stillinger, nemlig akkurat til disse kompetansesstillingene. Hvordan skal ellers norske kapteiner, styrmenn, maskinsjefer og maskinister innhente denne kompetansen sin?

For det andre, at videreføring av NIS til å gjelde for innenriks og kystfart, samt på sokkelen for supplybåter etc. vil også svekke rekrutteringen av nordmenn som er på vei oppover til høyere stillinger.

Det siste, men kanskje minst like viktig; Det som min opprinnelige henvendelse handlet om, nemlig at de har tatt bort kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk som trafikkerer norskekysten. Jeg hadde en lengre samtale med

Siri Hatland i Fraktefartøyenes Rederiforbund, og etter det hun sier så er hovedproblemet med å forlange dette at det er helst norsk eide, utenlandskregistrerte skip som blir kontrollert, og ikke de utenlandsk eide skipene. Dette kan jeg tro, ja. Dette ser ut til å være en parallell til fiskerioppsynet (kystvakten) i Barentshavet, som er veldig flinke til å kontrollere norske trålere, men ikke så ivrige med eksempelvis russerne. Men da er det en altfor lettvinnt måte at vi bare fjerner loven, for da faller jo hele hensikten vekk. Det vi må gjøre er tvert imot å skjerpe loven, og legge press på de som skal håndheve loven til å gjøre jobben sin, nemlig å være minst like restriktiv med utenlandsk eide skip som norsk eide.

Vi mener at i disse sakene burde vi stå samlet, med skikkelige kvalifiserte argumenter overfor myndigheter og politikere, slik at de tilslutt forstår hvilken ressurs, og hvilke inntekter de holder på å kaste vekk for den norske økonomi, hvis de ikke snur i denne galskapen de holder på med.

Jeg håper dette kan være noen tanker som kan bli vurdert i det kommende arbeidet med dette, som er av den aller største betydning for det norske samfunn, og den norske økonomi.

Med vennlig hilsen
Atle Rusten

Skipsfart og Arbeidstillatelse.

På forsommeren skjedde noe som for oss sjøfolk virket noe underlig: FrPs Lodve Solholm hadde sammen med Øystein Hedstrøm utformet et Dok.- 8 forslag i Stortinget, der de ville få gjenopprettet loven om arbeids- og oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk som skulle trafikkere norskekysten, mellom norske havner. I tolvte time trakk de dette forslaget tilbake rett før det skulle behandles i Stortinget. Avisene slo dette stort opp, som et svik mot norske sjøfolk, som de forøvrig alltid gjør når det er noe som kan virke negativt for FrP.

Undertegnede tok da kontakt med Lodve Solholm, og ba om en forklaring på dette, for det virket som sagt noe underlig, spesielt fra FrP sin synsvinkel, som jo er det partiet som har

vært, og er det partiet som har vært fremst med å forlange skikkelige retningslinjer når det gjelder utlendinger, og deres eventuelle rett til å oppholde seg og arbeide i landet vårt.

Vi hadde en lang prat på telefon, og vi var også inne på det innvandringspolitiske aspektet ved dette. Han fortalte da, som han siden også har sagt i avisene, at dette dok. 8 forslaget hadde de utformet og lagt frem, delvis etter henvendelse fra Fraktefartøyenes Rederiforbund, men da de samme Fraktefartøyenes Rederiforbund i siste liten ba dem utsette det, p.g.a. at der var kommet frem nye sider ved dette, som måtte utredes først, gjorde de det, nemlig trakk forslaget foreløpig.

Jeg tok da kontakt med Siri Hatland i Fraktestartøyenes Rederiforbund, og hadde en lengre samtale med henne, der vi var inne på mange av problemstillingene som spesielt de små rederiene som trafikkerer norskekysten sliter med, og hun bekreftet delvis det som Solholm sa, og forklarer det med at denne loven om arbeids- og oppholdstillatelse for utlendinger som skal trafikkere norskekysten fungerer ikke etter hensikten, da det som regel er norskeide, utenlandsregistrerte skip som blir kontrollert, mens de utenlands eide skipene sjelden eller aldri ble kontrollert.

Dette siste er noe som jeg tror kan stemme, for det minner sterkt om det man har sett i Barentshavet av Kystvakten, nemlig at de er veldig flinke til å kontrollere norske trålere, mens eksempelvis russerne sjelden blir kontrollert. Det er vel mye enklere å forholde seg til nordmenn enn russere, samt at russerne jo har hatt en tendens til å "straffe" Norge hvis vi er for strenge med dem, ved at de da stenger grensene sine for norske fiskebåter hvis vi tar dem for noe ulovlig.

Vel, vi ble enig om at noe bør gjøres, men at det ser ut som denne loven som ble avskaffet fra sist nyttår, ikke er særlig egnet i sin daværende form.

Etterpå tok jeg kontakt med Norges Rederiforbund og ytret ønske om en dialog for å få til noe som kan gi myndighetene noe kvalifisert å forholde seg til når de skal legge opp sine strategier videre, med hensyn til rammebetingelser for norske rederier til å fortsatt drive sin virksomhet fra Norge, og bruke mest mulig norsk besetning, for vi må bare innse at det er dette vi må arbeide med. Det nytter nemlig ikke lenger å bare kreve og kreve fra rederiene, med de betingelsene de har, i forhold til andre nasjoner rundt oss. Da flytter de bare sin virksomhet ut, og det taper alle på.

Det jeg tror kan være noen gode tiltak er, ved siden av å utarbeide en ny og bedre lov om arbeids- og oppholdstillatelse

hvor håndhevingen blir skjerpet slik at utenlands eide skip blir minst like strengt og hyppig kontrollert som norsk eide, å fjerne den særnorske CO2 avgiften. I tillegg må vi få normalisert rederibeskatningen ned til et europeisk nivå. Sist men ikke minst må man få til såkalt "alminneliggjøring" av tariffavtalene, slik at utlendinger skal ha betaling etter norske tariffier. Dette, i tillegg til det vi har sagt og kjempet for hele tiden, nemlig nettolønn for alle nordmenn i NOR - registeret.

Denne såkalte "kompetansemodellen" som rederiforbundet har foreslått vil kun ha en marginal effekt på kort sikt. På lengre sikt vil disse folkene som kvalifiserer til kompetansesstillinger falle fra av seg selv, og da er det ikke noen igjen som står for opprykk, for det har ikke vært noen plasser til dem til å opparbeide seg denne kompetansen som man må ha for å seile kaptein, styrmann, maskinsjef eller maskinist. Da er det definitivt slutt for den norske sjømann.

Jeg sendte så, nå etter sommeren, en noenlunde likelydende mail til Norges Rederiforbund og til Fraktestartøyenes Rederiforbund, der jeg ytret ønske om å ta opp igjen dialogen om dette med dem, og jeg har fått svar om at de gjerne fortsetter dette arbeidet sammen med oss.

For å gjøre det helt klart:

Vi gjør dette i full åpenhet, og ikke slik som Sjømannsforbundet driver med, nemlig disse "hemmelige" møtene sine, hvor ingen av medlemmene får vite noe om det, og hva de diskuterer.

Jeg legger for ordens skyld ved de to mailene jeg sendte til begge rederiforbundene, slik at disse også kan bli lest og vurdert av våre medlemmer.

Med vennlig hilsen
Atle Rusten.



God høst!

Områdeberedskap atter en gang

Om man reduserer antall beredskapsskip, høyner man sikkerheten på oljefeltene.

Det er påstanden som kommer frem i siste utgave av Statoils magasin Poseidon. Styrket beredskap på Tampen fra 2007 kan man lese i Poseidon, men er det riktig?

Vi i Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) stiller oss meget kritisk til en slik påstand. Grunnen er ganske enkelt at fjerner man et beredskapsskip og sitter igjen med et, da har man med engang halvert sikkerheten. Selv om det nye skipet har bedre fart enn de som byttes ut, har man bare et. Et skip, som er pålagt flere oppgaver enn det hadde fra før. Det skal ligge i midtposisjon på feltet, tjenesten kalles Områdeberedskap. Nå skal nemlig

områdeskipet også assistere bøyelasterne under fortøyning til lastebøyene. Som vi vet ligger ikke lastebøyene i midtposisjon på feltene, men i utkantene.

Når Statoil bygger på erfaringene med beredskapen på Halten/Nordland, er den heldigvis ikke blitt satt på prøve. Hvilken erfaring er det da man bygger på? Når man tenker i de baner, er fokuset satt på økonomi og ikke på sikkerhet. Nå når oljeprisene har steget og sprenget alle prognoser med hensyn til inntjening, kutter altså oljeselskapene på sikkerheten.

Beredskapsfartøyene har mange oppgaver, nær stand by, øvelser, overvåking av feltet, avskjære fartøy med kollisjonskurs mot plattformene. Det er ikke alltid en

lett oppgave, det er nemlig slik at ikke alle fartøy er utstyrt med AIS (Automatic Identification System), samt vakt og sikring av området rundt installasjonene. Med andre ord de har mer enn nok å gjøre, om de ikke også skal være taubåter.

Vi vet at det er langt mellom installasjonene på et oljefelt. Skulle noe skje på en del av feltet, vil resten av feltet ligge uten beredskap. Det kan ta timer før andre beredskapsskip er på plass. Selv om det er supplyskip i området, er ikke de utrustet til å drive beredskap (dersom de ikke har rescue zone). De vil blant annet ha store problemer med å plukke folk opp fra sjøen fordi de ikke har utstyr til dette. Minimum av slikt utstyr bør være Sea Lift. Heller ikke alle beredskapsskip



er utstyrt med Sea Lift. Med andre ord er supplyskip ingen unnskyldning til å fjerne beredskapskip.

Statistiske løsninger er ikke alltid så populære i enkelte kretser, og deres eksistensgrunnlag må vel bevises gjennom at saker og ting som fungerer allikevel alltid må forandres, alltid med henvisning til at det er fremskritt og forbedringer. Dessverre er det ikke alltid tilfelle at ting blir bedre ved forandring, så også her.

All sunn fornuft tilsier at et beredskapsfartøy for hver installasjon med godtrekningsutstyr, brannsløkkingsutstyr, førstehjelp og MOB-båt utstyr med toptreneret (fysisk, psykisk og kunnskapsmessig) mannskap vil være en bedre løsning enn den som man nå har valgt. Ikke det å forstå at vi hevder at MOB-båt mannskapene nødvendigvis er for dårlig trent, men avstanden til hendelsen kan bli for stor. Er man i nærheten når situasjonen oppstår, for eksempel mann over bord, evakuering fra plattform med både flåter, livbåter og



III. foto Erik Ask

folk i sjøen, helikopterhavari under take-off/landing, kollisjon, akutt forurensing, brann, blow-out etc. etc., så er man fra første stund "oppe i" situasjonen og tiltak kan settes umiddelbart iverksettes.

Alle som har vært på havet en uværsdag eller -natt, vet hvor fort det går før havet har fjernet og flyttet alt det som vi er satt til å redde, enten det er folk eller utstyr. Det er av vesentlig betydning for resultatet av redningsaksjonen at vi aller helst har visuell kontakt og mest mulig kontroll med situasjonen fra første stund. Det

som vi hevder her er noe som alle vet, også oljeselskapene og myndighetene. Derfor satser de nok på at riggens eget MOB-mannskap skal kunne være i stand til å kompensere for avstanden til områdeskipet. Dette kan være løsningen i gode vær og sjøforhold en lys sommerdag. Prøv en vinternatt med sterk vind, høy sjø og dårlig sikt. En slik situasjon er tøff nok for beredskapsfartøyene som har godt trente mannskaper i å sette ut og ta om bord igjen MOB-båten i sine davitarrangement, ned og opp langs en skuteside. Situasjonen for riggens MOB-crew er å henge fra cellerdeck og i verste fall opp mot 60-70 meter i ett punkt, for å bli satt ned i et frådende hav. Hva når de skal opp

igjen? Eller hva om de uansett ikke kan heises opp igjen p.g.a brann, gass eller lignende? Da hadde det vært greit med et beredskapsfartøy i umiddelbar nærhet.

Om MOB båtene er blitt større og har flere mannskaper, vet vi at den blir som et nøtteskall sammenlignet med elementene. Derfor mener vi at flere og ikke færre godt utrustede beredskapsfartøyer må til.

Det stilles heller ikke krav til egne kurs for overflatesvømmere lenger, sertifikatene som trengs, skrives ut i forbindelse med

MOB-båt kurs. Dette var før obligatorisk for beredskaps mannskaper, nå er det fjernet av økonomiske årsaker.

Det blir også beskrevet hvor mye man stoler på helikoptre. Samtidig vet de utmerket godt om begrensningen helikoptrene har. Om det skulle bryte ut brann på en installasjon, vet vi at varme, røyk og spesielle værforhold, vil hindre helikoptrene i å gjøre det de er satt til. Samtidig vil de stakkars arbeiderne ligge i sjøen å vente på hjelpen som ikke kommer.

Godt utrustede beredskapsfartøyer vil kunne gå under både varme og røyk, de vil kunne plukke opp folk, samtidig med at de kan drive effektivt slukningsarbeid.

Det står også noe om kravet til å kunne plukke opp folk etter et helikopterhavari. Det er nesten slik at en ikke vet om man skal le eller grine. Kravet er nemlig at man skal klare å plukke opp 21 personer innen 180 minutter, dvs. tre timer. Hva er det man forventer å plukke opp? Det kan umulig være 21 levende mennesker. Alle som har vært i Nordsjøen en vinterdag vet bedre.

Kravet MÅ høynes, om vi så skal ha et helikopter på hver eneste holme og installasjon.

Det må ikke være penger som hele tiden skal styre sikkerheten til de som har gjort Norge til verdens rikeste land.

Hvor mye penger er oljeselskapene villige til å spare på sikkerhet?

Spørsmålet er like relevant å stille myndighetene; hvor langt er de villig til å strekke seg, for å tekkes oljeselskapene?

info@fffs.no

www.fffs.no

Vi har mottatt forespørsel om hva vi mener om seilingstiden innen offshore/service flåten. Som dere vet startet vi foreningen innen akkurat den delen av flåten, og der seilingstiden var et sentralt spørsmål. Det vi sa den gang står vi for fortsatt: Vi står for at det skal være likhet med resten av oljeindustrien til havs.

Det vi imidlertid har erfart har medført at vi må prioritere andre ting først, ellers risikerer vi at vi utradrer de norske mannskapene. Dette må vi

gjøre for å oppnå et resultat som både redere og vi vil være tjent med.

Vi er for likestilling inn samme industri, men for øyeblikket er det ikke mulig å gjennomføre. Med de seilendes hjelp er det slett ikke umulig, men vi må bli ett forbund for å klare både dette, og å redde restene av norsk skipsfart.

Som dere vil se av svaret vi sendte på en henvendelse vi har fått, vil dere forstå at vi må gå frem på en annen måte enn bare å forlange.

Hei FFFS.

Vi er en gjeng offiserer som har gått og fundert på å få en bedre fritidsordning om bord. Det vi ønsker er å få til en ordning med fire uker om bord og seks uker fri. Dette mener vi er gjennomførbart på denne båten, siden vi er et offshorefartøy med klienter som går på to ukers turer. Dermed er vi under land hver fjortende dag.

- Har dere noe forslag til en slik avtale, eller har noen andre båter som har slike avtaler, eller som ønsker slik avtale?

- Et annet spørsmål til dere, er om dere har noen langsiktige mål om å få en bedre friordning på fartøy av denne typen?

Hilsen offiserene på offshore/servicefartøy.

Svar fra FFFS

Vi har til dags dato ikke mottatt noen spørsmål om dette temaet før. Men som dere sikkert vet er vi for at alle innen oljeindustrien på skip, på sikt, skal ha samme arbeidstid som på installasjonene.

Vi kjenner ikke til noen fartøy, som har slik ordning som dere skisserer.

Vi tror at på det nåværende tidspunkt, ville




Nordmann Pioneer ved kontorene til FFFS. Foto: Erik Ask

være dumt å forlange dette. Først må vi få politikerne med på å støtte skipsfarten, innføring av Arbeidsmiljøloven og nettolønn i hele NOR registeret.

På plattformene er Arbeidsmiljøloven innført, derfor har de også bedre ordninger enn oss. Vi har arbeidet ganske lenge med å få politikerne til å forstå at den må innføres. Noen sentrale politikere er på gli, andre ikke. Skal vi få det til, kreves det at vi blir så store at vi blir en reell pådriver. Med et forbund skal vi klare det dere ønsker, men som sagt, ennå er det for tidlig. Det ville føre til utflagging i stor stil å kreve det nå, og det er ingen andre enn rederne tjent med.

En annen ting er om dere tar det opp lokalt med rederiet. Går de med på å innfri kravet, vil det ganske sikkert gå ut over hyrene. Det vil bli en dyr ordning for rederiet, så vi har ingen tro på at de vil være med.

Mvh. FFFS



ENKELTE LEGER OG SYKEHUS
I UTLANDET BØR DU STYRE UNNA

Europeiske vet hvilke

De fleste leger og sykehus i utlandet kan hjelpe deg med å få deg frisk igjen. Men ikke alle. Noen kan ikke engelsk en gang. Har du Europeiske reiseforsikring slipper du å tenke på den siste kategorien hvis du trenger hjelp. I vår database har vi mer enn 60 000 leger og sykehus over hele verden. Den blir oppdatert hele tiden og tar pulsen på de som tilbyr medisinsk hjelp. Også de som ikke holder mål. Nettopp for at du skal slippe å ha noe med dem å gjøre.



EUROPEISKE
REISEFORSIKRING

Best - i hele verden

www.europeiske.no tlf. (+47) 815 33 121

if...



“D/S Frithjof” malt av bergenseren Sørvig i 1872. Skipet gikk helst i Nordsjøfart. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

De glemte maleriene

1880-tallet var seilskutenes storhetstid. Norske skip fraktet varer på alle hav og like internasjonal som sjøfarten var fenomenet skipsportretter skriver Bård Gram Økland ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Tidlig på 1900-tallet annonserte karikaturtegneren Olaf Gulbrandsen fra Oslo: “leverer de bedste oliemalte Billeder av Seil- og Dambskipe, efter fotografi, Brevkort etc. Pent arbeide. Billige Priser”. Skipsportrett er ikke bare bilde av et skip. Det er et portrett av et bestemt, navngitt fartøy hvor maleren vil presentere skipet så nøyaktig som mulig, ofte sett i flere vinkler. Et karakteristisk trekk ved bildene

være seg navn på skip, hjemmehavn og skipsførerens navn. I første rekke var det rederikontorene og skipsførere som bestilte bildene. Det var kanskje stolthet over en ny eiendom eller det skipet man først førte som lå bak. Skipsportrettet har en lang kulturhistorie som strekker seg fra ca. 1750 til 1950, med en blomstringstid på 1800-tallet. Fenomenet falt således sammen med seilskipenes storhetstid

og tok gradvis slutt da fotografiet ble alminnelig. Nå kan skipsportrettene studeres i en egen utstilling på Bergens Sjøfartsmuseum. Portrettene kan sees i et kulturhistorisk lys og avskiller seg fra maritim kunst som på sitt vis gjengir lys, himmel, hav og skip under de skiftende kunstoppfatninger. Derfor finner vi heller ikke skipsportrettene representert i våre kunstmuseer.

Skipsportrettet var like internasjonalt som sjøfarten selv. Fra Bergen til Shanghai, fra Boston til Sydney fantes det skipsportrettører. I Europa var det malerne i sentrale havnebyer ved Nordsjøen, Skagerrak og Middelhavet som hadde størst produksjon. De tok i mot bestillinger og tegnet en skisse som ble ferdigstilt i



Skonnertbrigg "Garibaldi" bygget i Haugesund 1876. Skipet forliste i 1899 da det gikk på et korallrev ved Campeche i Mexico-golfen. Mannskapet ble reddet av en fiskerskute. Usignert akvarell, trolig malt i Napoli.

verkstedet, som akvarell eller oljemaleri. Kundene var nøye på detaljene og hadde høye krav til gjengivelsen av skipets skrog, farger, rigg og kjenningsflagg. Man kunne også få skipet malt med ønskelig bakgrunn, det være seg Bergen, Antwerpen, Napoli eller den engelske kanal med Dovers hvite klipper. I dag virker bildene gjerne naive og nesten glansbildeaktig. Det gjelder særlig gjengivelsen av lys, himmel og sjø. Forklaringen er ganske enkelt den at det var skipet som var hovedmotivet.

På 1700-tallet opplevde kjøpmenn og skipsførere en stigende velstand ikke minst som følge av farten på Middelhavet. Fisk og tre ble ført fra Norge og i retur hentet man bl.a. salt, frukt og vin. Fra en vellykket reise ble skipsportrettet en fin suvenir. De mange bevarte bilder fra italienske havner viser at bildene ble en mote. På de utstilte bildene på Bergens Sjøfartsmuseum ser man bl.a. bilder fra Napoli hvor skipet er avbildet på vei til havn med byen og vulkanen Vesuv i bakgrunnen. De italienske malerne var opptatt av bakgrunnen i bildene, noe som gav den ellers stereotype fremstillingen dybde. Italienske malere var også kjent for å beskrive mannskapets liv og arbeid på dekk i sine bilder. Foruten Napoli fantes det en høy produksjon av skipsportretter i de italienske havnebyene Triest, Venezia, Ancona og Livorno og i den viktige franske kystbyen Marseilles. Flere av bildene har så gode gjengivelser av skip og rigg at vi må tro maleren hadde erfaring

fra sjøs. Bildene fra middelhavsområdet ble svært populære i Nord-Europa og mange italienske verk ble kopiert. Denne entusiasmen må ha stimulert norske skipportrettmalerer utover på 1800-tallet. Det må tilføyes at "skipsportretter" var ikke helt nytt for norske sjømenn på 1700-tallet. Navngitte modeller av orlogsskip er kjent fra 1500-tallet som kirkeskip og mange fartøyer i den dansk-norske fellesflåten på 1600-tallet ble avbildet. Slike malerier ble som oftest malt på oppdrag av kongen som reder og ikke for skipsførere eller mannskap. Det er først med den dansk-norske handelsflåten oppsving fra 1740-årene at sivile skip ble avbildet for deres skipsførere og etter hvert mannskap.

En av pionerene på dette feltet i Bergen var tegnemester Johan Frederik Dreier (1775-1822). Han er mest kjent for sine prospekter fra Bergen, men malte også akvareller av navngitte skip. I sjømannsmiljøet i Bergen midt på 1800-tallet var Fredrik Martin Sørvik (1820-1892) et kjent navn. Han ble oppsøkt av sjøfolk som ønsket at nettopp han skulle male deres skip. Vi vet ikke hvor mange bilder han malte, men bare i Bergens Sjøfartsmuseums samlinger finnes ca. 70 verker. Sørvik hadde ikke maritim bakgrunn, men han gikk i lære og utdannet seg til malermester og arbeidet fra 1852 som teatermaler ved Den Nasjonale Scene. På denne tiden, dvs. fra og 1850 årene, malte han mange seilskip og seilførende dampsskip som anløp Bergen.

Kjente malere tok høyere pris enn andre. En av de best betalte var Mohrman i Antwerpen som kunne ta en halv månedslønn for en styremann for bildet. De fleste var derimot rimeligere og nærmest masseproduserte bilder. For å skaffe seg kunder var man avhengig av et godt rykte sjøfolkene imellom, slik som tilfelle var med bergenseren Sørvik. Andre markedsførte seg selv med reklamemerker på baksiden av bildet eller annonser i avisene. I Bergen annonserte Johan Frederik Dreier i Adresseavisen: "...Forferdiger i Miniature og stort Format, Prospekter i Tuschtegning....Skibe tegnet efter Maal".

Skipsportrettene er "glemte malerier" i den forstand at de til nå er vist liten offentlig interesse. Trolig har den store produksjonen til enkelte malere, som kunne komme opp i 2000 bilder påvirket folks innstilling til bildene. Verdien i et skipsportrett i dag ligger ikke i kostbare materialer og oftest heller ikke i kunstnerlig kvalitet. Den ligger i bildet som sjøfartshistorisk kilde før fotografiet kom i bruk og som et familiehistorisk klenodium. Man vet at det er ens oldefar eller tippoldefar som står akter, han som førte med hjem de engelske fajanser som står på reolen.

Motarbeidet overvåkningspolitiet dypdykkernes sikkerhet “i rikets interesse”?

Av Nordsjødykkeralliansen
ved Erling Krange, Rolf Guttorm
Engebretsen og Tom H. Engh

Nordsjødykkerne har kjempet en hard kamp for å få aksept for at norske myndigheter har ansvar for den uforsvarlige dypdykkingen på norsk sokkel. Det har ikke vært lett -fortsatt erkjennes intet ansvar. Men så har myndigheter og Justisdepartement også aktivt misbrukt overvåkningspolitiet til å motarbeide sikkerhetsarbeid og til å sørge for at sannheten ikke skal komme frem.

Det var nok mange som så Kveldsnytt på NRK torsdag den 25. november som skvatt til i godstolen. Der ble det bevist nok en gang at norske myndigheter var godt kjent med den mangelfulle sikkerheten for dykkerne i Nordsjøen allerede tidlig på 1970-tallet. Der ble det også dokumentert at overvåkningspolitiet ble benyttet til å fjerne en person fra en jobb hvor han kunne få anledning til å belyse denne situasjonen.

Nordsjødykkeralliansen ønsker å rette søkelyset mot andre forhold ved denne saken, som vi mener det er på høy tid at våre fremste politikere tar fatt i.

Toppen av et isfjell

Vi vet med sikkerhet at denne hendelsen bare er toppen av et isfjell.

Det er mange indikasjoner på at denne virksomheten har fortsatt helt frem til i dag. For de personene som har vært utsatt for skjult og ulovlig

overvåkning har hendelsene vært ubehagelig nok. I tillegg kommer en rekke utilsiktede virkninger. Det har gitt “rammebetingelser” som har berørt dykkerne som yrkesgruppe.

Myndighetenes motiver har trolig primært vært å sikre samfunnets verdier.

Oljeinstallasjoner og oljeressursene er høyt oppe på denne lista.

Overvåkningspolitiet ble benyttet til å overvåke situasjonen, og delvis også til å fjerne usikkerhetsmomenter og uønskede personer. En kan mene hva en vil om slik praksis, men samtidig sendte dette ut særskilte signaler til spesielle maktmiljø i oljeindustrien. Disse skapte en situasjon som ble misbrukt til egen vinning av egenrådige “småkonger”.

Myndighetene greide ved sin klønede opptreden å ramme sikkerhetsarbeidet for “verdens farligste yrke”, pionerdykkerne, som var i en ustabil etableringsfase. Signalet som de ga til oljeindustrien var at det sto så store verdier på spill at en ikke kunne tillate en ukontrollert diskusjon om sikkerhetsaspekter ved dypdykking. Disse signalene ble oppfattet av “småkongene”, og tolket som blanco fullmakt til å slå ned på og fjerne alle som ønsket å sette søkelys på sikkerhet og helse for pionerdykkerne.

Lite lært på 30 år

Vi har de siste 30 årene sett groteske eksempler på at dykkere som har blitt skadet i arbeidssituasjonen,

og som etter at de er skadet, er blitt overlatt til seg selv og ignorert. Personer som har vært i den ytterste nød, har ikke fått hjelp. De har i stedet blitt spottet for sine uforskyldte problemer. Mer enn 20 pionerdykkere har tatt sine liv de siste 10 årene, med statsministerens “velsignelse”.

Hva visste Bondevik egentlig da han i 1999 sendte oss på dør med et “lykke til videre, gutter”? Kan en person som har sittet i flere regjeringer over halvparten av tiden de siste 20 årene, ha vært helt uvitende om alvoret i situasjonen og realitetene bak pionerdykkernes bønn om hjelp?

De ansvarlige har valgt å dekke over problemene og de har kunnet gjøre det med myndighetenes velsignelse. I neste omgang har de ansvarlige valgt å dekke over at de har dekket over tidligere, etc. Denne situasjonen drar vi med oss ennå i dag. Resultatet er at dypdykkingen i perioden 1967 til i dag har vært basert på uansvarlig forsøksvirksomhet.

Pionerdykkerne ofret liv og helse for fedrelandet, Oljearbeidernes Fellessammenslutning (OFS) sier at “Pionerdykkernes innsats var av en så stor betydning for samfunnet som vanskelig kan sidestilles med noe annet i moderne tid”. Som takk for denne innsatsen har dykkerne blitt stemplet som en risiko for samfunnet. Skal Norge bli en nasjon der man vil rødme av skam i mange år framover?

Arbeidsmiljøkriminalitet med høy sigarføring

NOPEF fremstår igjen som dykkernes verste fiende og lar seg bruke som industriens alibi. Fortidens uetiske naivitet skal nå begraves i fagre løfter for fremtiden.

**Av Guttorm Engebretsen,
Talsmann NSDA**

I en artikkel i RA lørdag 23. april fremgår det at petroleumsindustrien skal forsøke et såkalt “tre-lands samarbeid” for å sikre dykkernes helse. I den forbindelse uttaler forbundssekretær Leif Johansen i Nopef/LO at nå skal en egen arbeidsgruppe lage en rapport og anbefale hvordan dykkernes helse kan følges opp på best mulig måte.

Jeg har viktige ankepunkter til Leif Johansens uttaleleser, som etter hvert fremstår som å koke suppe på en gammel spiker. Første gang dette ble anbefalt var i en faglig solid granskningsrapport som ble utarbeidet i 1978. Denne rapporten har siden blitt lagt til side og ble ikke engang nevnt ved den siste granskningen.

NSDA har fremlagt dokumenter om mange skader og ulykker. Vi kan dokumentere 67 dødsulykker og endog 21 selvmord. Dykkere som ikke har fått hjelp verken hos de ansvarlige selskapene eller hos det offentlige, har i sin fortvilelse tatt sine egne liv. Myndighetene har svart med å holde informasjonen om risikoen og de medisinske diagnosene hemmelig. De som er ansvarlige for dette, sitter nå i møte med Leif Johansen og planlegger hvordan problemene skal løses i fremtiden.

Kan dykkerne ha tiltro til det som planlegges. Dette er personer, firmaer og institusjoner som har

stått for en kynisk utnyttelse av dykkerne i 45 år. Dersom alle fakta hadde kommet på bordet, ville mange risikere straffeforfølgelse for sine handlinger. Er det en demokratisk nasjon verdig at disse interessegruppene skal bestemme rammebetingelsene for granskninger, graderinger av dokumenter, og bruk av ressurser i fremtiden. I tillegg til suspekte motiver, er hele initiativet et resultat av at pionerdykkerne nå står på barrikadene med blanke sverd. All erfaring viser at den dagen vi slipper trykket, går luften ut av ballongen, og alle gode hensikter forsvinner som dugg for solen.

Vi kan dokumentere at alle de medvirkende grupperingene, inkludert helse-tilsynet og oljedirektoratet, visste om denne arbeidsmiljøkriminaliteten hele tiden. Nopef har vært industriens alibi og har ikke tatt dykkernes interesser seriøst. Hele dette oppsettet er et forsøk på å begrave en kriminell fortid i fagre løfter for fremtiden. Hvor mange ganger skal de få lov til å

tildele seg selv blanke ark og nye tegnestifter.

Hvordan går det an å “legge Lossius kommisjonens rapport til grunn for dette”, når staten selv har underkjent granskningskommisjonens konklusjon. Alle ser ut til å fragmentere rapporten fritt og forsyne seg av de bitene som passer i deres eget spill. Hva slags samrøre og diskenspringere er det vi har i LO/Nopef? Arbeiderbevegelsen prøver for tiden å gjenfinne sin identitet, men vi mener at LO/Nopef nå leter på feil sted.



Jeg har hele mitt voksne liv seilt til sjøs. Det har vært en tid jeg i grunnen ikke ville vært foruten. De første årene på langfart med ukevis landlige i fjerne havner og mye moro. Den tida er over. Den traden er overtatt av utlendinger for lengst. Det kan vi nok takke tidligere og nåværende regjeringkonstellasjoner for.

Når det riktignok innen offshore-service ekspansjon å spore for norske skip og mannskaper. Norsk shipping har skapt seg en ny bresje. Norsk maritim næring har alltid vært nyskapende. Mer til tross for enn ved hjelp av norske styresmakter. Klarer vi å få innført nettolønnsordningen tror jeg vil langt på vei kan få en ny vår for norsk skipsfart.

Jeg har selv etter hvert seilt i en del rederier. Og over et tidsspenn på 25 år får man med seg endel. Blant annet endringene innen rederiorganisasjon og måtene å drive båt på. Før i tiden ble erfarne sjøfolk rekruttert til rederikontorene for å gå inn i stillinger

som ivaretok sjøfolkenes interesser. På befraktning likeså. Nå er det klart at med den utviklingen norsk skipsfart har opplevd de siste 20-30 år, med utflagging og heimsendelse av norske mannskaper, har rekrutteringsgrunnlaget blitt kraftig redusert. Men det synes også som en annen trend har kommet. Rekrutteringen til kontorjobbene kommer gjerne fra et helt annet sted. Jeg har mange kjente som reiser. Dette være seg til sjøs eller annen virksomhet "overseas". Det viser seg at svært mange opplever det samme. Det kan fortone seg som folk ombord og i land befinner seg i to forskjellige verdener. En skipper i et tidligere rederi sa det på denne måten: "Før i verden het det by og land, hand i hand. Her er det sjø og land, mann mot mann".

Jeg er nå i et rederi hvor det synes å være på den gamle måten og jeg er meget lykkelig over det, men har vært i rederi der hele personalavdelingen til sammen hadde seilt i mindre vann enn min 14 år gamle sønn har vridd ut av sokkene sine.

Det viste seg å fungere svært dårlig for de seilende.

All erfaring tilsier at et fag eller yrke må læres fra bunnen av om man skal kjenne det fullt ut.

Landorganisasjonen er tross alt der for å hjelpe og assistere mannskapet ombord og omvendt. Og skal man få en god samhandling må alle vite hva de holder på med.

Jeg har som dere nå har skjønt blitt litt engasjert i denne problematikken og ble positivt overrasket da jeg kom over en artikkel som beskriver akkurat dette.

Glad ble jeg også da jeg så at trenden skaper bekymring blant folk som forsker på dette.

Det følgende er et utdrag av overnevnte artikkel. Kanhende flere har vært borti samme problem?

Med vennlig hilsen
Medlem 128

LEDERE. Hvor kommer de fra og hvordan har de kommet hit?

I Norge har ledere gjerne vært utdannet sivilingeniør, siviløkonom eller jurist. Likevel regnes ikke dette primært som lederutdanning, men som spesialist eller fagutdanning. De siste årene kan det se ut som dette har forandret seg. Den økonomisk administrative utdanning, som siviløkonom eller MBA, har blitt gitt status som den beste bakgrunn for å inneha topplederstillinger.

Denne utviklingen ser man aller tydeligst i USA. Der har MBA-graden de siste tiår blitt anerkjent som generell lederutdanning. Spesielt om man har en MBA fra et av de ti mest prestisjetunge universitetene. En utdanning derfra blir av mange sett på som "the fast track to the Executive suite", som det heter i disse skolens annonser.

I svært mange amerikanske bedrifter har topplederne nå en slik

utdanningsbakgrunn, kombinert med en heller kort yrkeskarriere som konsulent eller i ulike stabsfunksjoner innen økonomi eller strategiarbeid, før de går rett inn i toppstillingene. Det er også bitt mer vanlig at bedriftene henter sine toppledere fra hverandre. En logisk konsekvens av dette er at mange bedrifter har toppledere som aldri har arbeidet seg oppover i organisasjonen eller har den nødvendige kjennskap til bedriftens kjernevirksomhet, bedriftskultur eller bransje.

Denne "fast track" muligheten har de siste årene resultert i at denne typen utdanning har økt enormt i popularitet. Den har naturligvis resultert i kraftig vekst i antall skoler som tilbyr MBA. Mest i USA men trenden har definitivt begynt å spre seg også på denne siden av Atlanteren og etter hvert i Asia.

Nylig har imidlertid en rekke fremtredende fagfolk begynt å stille spørsmål ved om denne typen utdanning gir den beste bakgrunnen for å sitte i topplederstillinger.

Disses spørsmål er har definitivt fått næring av de økonomiske sammenbruddene endel større amerikanske bedrifter har erfart. Det blir hevdet at i mange tilfeller har disse bedriftene hatt svært mange MBA's i sin toppledelse, og at kortsiktige økonomiske perspektiver har preget disse ledernes tenkning.

Eksemplet som oftest trekkes frem er Enron og Arthur Andersen. Men det blir for enkelt å forklare disse skandalene med ledernes utdanning.

Det som er mer interessant er den kritikken som er reist på faglig grunnlag når det gjelder hvorvidt en MBA er egnet som grunnutdanning for lederstillinger.

Den som har gitt det kraftigste bidraget til denne kritikken er professor Henry Mintzberg ved McGill University i Canada. Han er en av de mest innflytelsesrike personer innen organisasjon og lederutvikling de siste 30 år.

I sin siste bok "Managers not MBA's", kommer Mintzberg med voldsom kritikk av de amerikanske MBA-programmene som han beskriver med ordene: "Wrong people, wrong skills, wrong methods, wrong consequences".

Mintzberg mener at MBA-utdanningen tiltrekker seg feil gruppering med studenter.

Han hevder at lederutdanning er noe man først må ta etter at man har lært seg et fag eller et yrke-og etter at man har lært en bedrift eller bransje å kjenne.

Ledere må motiveres av å arbeide sammen med andre og ha et ønske om at organisasjonen skal lykkes.

Den som starter på en lederutdanning for å nå raskt til toppen, har ikke den rette innstilling, hevder Mintzberg. Han tar også et oppgjør med pensum i disse skolene. Det er i for stor grad preget av analytiske fag som reduserer ledelse til "tallknusing" og strategiske analyser.

Mintzberg hevder også at disse skolene prøver å gjøre ledelse til vitenskap.

Ledelse kan ikke læres gjennom tradisjonell undervisning i et klasserom, hevder han. Ledelse er en relasjon og kan ikke læres i en enveisprosess.

Han presenterer en rekke eksempler og statistikk på at mange av de skandalene vi den senere tid har sett i amerikanske bedrifter kan tilbakeføres til den tenkning og de holdninger som formidles i amerikanske MBA-program.

Men det kan nå synes som om at næringslivet er blitt klar over problemet for flere av de største bedriftene som tradisjonelt har rekruttert MBA-kandidater, rapporterer nå at de ønsker mer allsidighet hos sine nyansatte.

Nyere forskning viser at enhver bedrift bør ta sin organisasjon nøye opp til vurdering og å holde sin ledelse kontinuerlig under oppsyn.

For ifølge en studie gjennomført ved Buckingham Childrens University College i England kan du dersom du opplever sjefen din som ureal, få høyt blodtrykk og dermed ha økt risiko for hjerteinfarkt.

28 kvinnelige helseassistenter ble instruert av sykepleiere, en gruppe arbeidstakere vurdert høyere en assistentene på jobb-rangstigen. Kvinnene ble bedt om å ta stilling til utsagn som "sjefen diskuterer

med meg før hun eller han tar en beslutning" og "jeg blir behandlet reelt av min overordnede".

Blodtrykket ble sjekket hver halvtime i 12 timer i tre arbeidsdager.

13 av assistentene jobbet under to sykepleiere, den ene oppfattet som mer ureal enn den andre. De resterende 15 ble kun instruert av en sykepleier eller av to med tilsvarende arbeidsmåter.

Testene viste at de som ble instruert av kun en eller to tilsvarende sjef, hadde svak eller ingen økning i blodtrykket, mens blodtrykket økte for de som jobbet under den ureale sjefen.

Det finnes ingenting som tilsier menn ikke reagerer på tilsvarende måte.

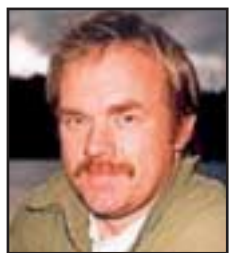
Tidligere forskning har vist at omkring 62000 briter dør hvert år som følge av høyt blodtrykk, men langt flere har problemer med blodtrykket. Dersom alle briter med høyt blodtrykk fikk blodtrykket ned på akseptabelt nivå, kunne antallet hjerteinfarkt og hjerneslag vært redusert med 120000 tilfeller årlig.

Det ligger en stor gevinst her ved en bedre bedriftsledelse og bedre mellom-menneskelige relasjoner forøvrig.

Det finnes ingen tvil om at arbeidsmiljø og sykemeldinger henger nøye sammen.

Lekke oljerørledninger og svært mangelfull beredskap i Nordsjøen – hva gjør Statoil og Hydro?

Av Kurt Oddekalv, Leder Norges Miljøvernforbund og Jan-Hugo Holten, Saksbehandler Norges Miljøvernforbund (NMF)



NMF er informert om at det er lekkasje i oljerør ledning som frakter olje fra sokkelen til bla. Sture terminalen rett ved Bergen. Hva kan og vil Hydro og Statoil gjøre

med dette? Kan noe gjøres? En stor del av olje- og gassrørledningene er designet og bygget for dykker-bemannet inspeksjon og reparasjon. Når vi vet at kilometervis med ledninger ligger på dybder dypere enn

dykkeforbudsgrensen på 180 meter skaper dette et vedlikeholds og inspeksjonshull som hver dag truer både mennesker og miljø.

Hva kan operatørene gjøre med dette? NMF etterlyser dokumentasjon på teknologi og metoder, hittil er intet mottatt. NMF vil også utfordre den nye regjeringen i å gripe fatt i de trusler uinspiserte, lekkke rørledninger og manglende beredskap utgjør for mennesker og miljø, der det NMF oppfatter som manglende reparasjonsmetoder og teknologi på større dyp kanskje er vår største miljøtrussel offshore pr. i dag.

Dette er svært alvorlig og en sak NMF jobber med kontinuerlig. Alvorlig er også det lokk operatørene Statoil og Hydro legger på disse forholdene når Norges

Miljøvernforbund kontakter disse for å få en viss åpenhet rundt forholdene. Da oppleves "russiske tilstander" som er enestående i norsk sammenheng der løgn og manipulasjon er regelen. Utbyggingstakten i Nordsjøen på olje og gassfeltene har historisk sett dessverre ikke medført en tilsvarende oppbygging av beredskap i form av tilstrekkelig moderne egnet tonnasje, utstyr, teknologi og systemer som står i stil til olje- og gassinstallasjonene.

Jobber du offshore og faller overbord fra en av oljeplattform en dag med dårlig vær og høye bølger er sjansen for at du kommer fra det med livet i behold liten. Dette skyldes bla. at en del av den såkalte standby tonnasjen som er på feltene er

så lite tilrettelagt for redningsarbeid at dette kombinert med for lav bemanning og manglende utstyr for å få mennesker ombord i skipet gjør en redningsoperasjon i seg selv til en livsfarlig operasjon for de som skal bistå - være standby. I verste fall risikerer en både skip, mannskap og å ta livet av den havarete oljearbeider. At standby-fartøyer dels er ombygde fiskebåter bygget eksempelvis i 1930, at bemanning er lav og utstyr for heising av mennesker ikke eksisterer skyldes hovedsakelig at operatørene ikke er interessert i å bruke mer enn et minimum av penger på å sikre sine egne ansatte. Dette er skammelig sett i lys av de enorme milliardsummer oljen har gitt operatørene der kun dråper brukes på å sikre mennesker og miljø. Derfor blir beredskapen deretter, leverandør av tjenestene har sine budsjetter å overholde og kan eksempelvis ikke bygge ny tonnasje på standby-fartøy så lenge en ikke får skikkelig betalt for de livsviktige oppgavene en utfører.

Beredskap generelt i Norge har alle forutsetninger for å kunne nå et høyt nivå bare de rette personene trykker på de rette knappene. Norge har et unikt miljø av leverandører på utstyr som spenner fra skimmere for oljeopptak til lenser, evakueringsystemer, og ikke minst et

verftsmiljø for bygging av spesialfartøyer for offshore virke som uten alt for store kostnader på en effektiv måte sikrer både miljø og mennesker i større grad enn det som er tilfelle i dag. Men beredskap, enten det er snakk om lenser for å beskytte strendene våre eller for å redde liv i Nordsjøen koster, det er prisen en skal betale for det økonomiske eventyr norsk oljehistorie i løpet av alt for kort tid har rukket å bli. NMF har senere år opplevd en gnitenhet fra til tider inkompetente byråkrater som eks. beredskapsdirektør Tor Ch Sletner i Kystverket i Horten som gang på gang presterer å være alene om å mene at beredskapen på oljevern er god nok, mens "alle andre" mener det motsatte. Sletner tar for så vidt konsekvensen av signalene fra Fiskeridepartementet der ministeren Svein Ludvigsen har herjet fritt i fire år for å bremse all oppbygging av tynge og tilstrekkelig beredskap.

En kan jo spørre hvorfor Ludvigsen sammen med den avgående regjeringen har gjort nettopp det? Er det fordi en stor, utbygget beredskap vil innrømme bla NMFs påstander om at oljeproduksjon og frakt av oljeprodukter er en stor miljøtrussel som må revurderes for enkelte områder, eks. nordområdene? Er nordområdene ved Barentshavet og

forholdet til Russland og utvikling av disse avhengig av en neddyssing av den trussel oljeboomen vil utgjøre, av hensyn til russernes behov for cash og leveringsevne til USA, sistnevnte som mottager av store mengder olje og gass fra nord i fremtiden? Hvem styrer egentlig offshore-utviklingen i nordområdene pr. i dag?

Det er dessverre god grunn til å påstå at oljenæringen spesielt, på linje med andre mektige næringer, for Norges del korrupperer systemet som skal ta hånd om beredskap, ta vare på helse miljø og sikkerhet. Denne korrumperingen og bukken til havresekken situasjonene som stadig oppstår i et lite land som Norge skaper uhyrlige trusler mot mennesker og miljø som må bekjempes med alle midler.

På Snorre A - Plattformen i november i fjor holdt det på å gå fryktelig galt igjen. Ikke siden Alexander Kielland tidlig på 80 - tallet har trykket vært så stort og kritikken fra Oljedirektoratet så kraftig i en nesten ulykke som kunne medført tap av mange menneskeliv. Det gikk bra sies det, men vi vil nok aldri få vite hvor nær katastrofen vi egentlig var. Til det er åpenheten fra mektige selskaper som Statoil og Hydro alt for liten og makten til konsernene alt for stor.

Oppfordring til leserbrev.

Flere og flere ser nytten av et samlet forbund for alle knyttet til sjøen. Vi vokser hele tiden jevnt og trutt, vi er nå passert 500 medlemmer. Selv om vi nå representerer alle fartsområder, og får mer innsikt i de forskjellige problemer de står overfor, og slik sett har mye å gjøre, ønsker vi mer informasjon fra dere.

Leserbrev er en av de måter dere kan dele deres synspunkter, derfor ønsker vi flere av slike. Dere står fritt til å skrive om hva som helst, men fortrinnsvis om det som har tilknytning til det som opptar de fleste av oss mest, nemlig sjøen, sjøfart og arbeidssituasjon, gleder og sorger i den forbindelse. Så ta pennen fatt, del med andre det som opptar dere.

info@fffs.no

www.fffs.no



INNMELDING

F E L L E S F O R B U N D E T F O R S J Ø F O L K

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

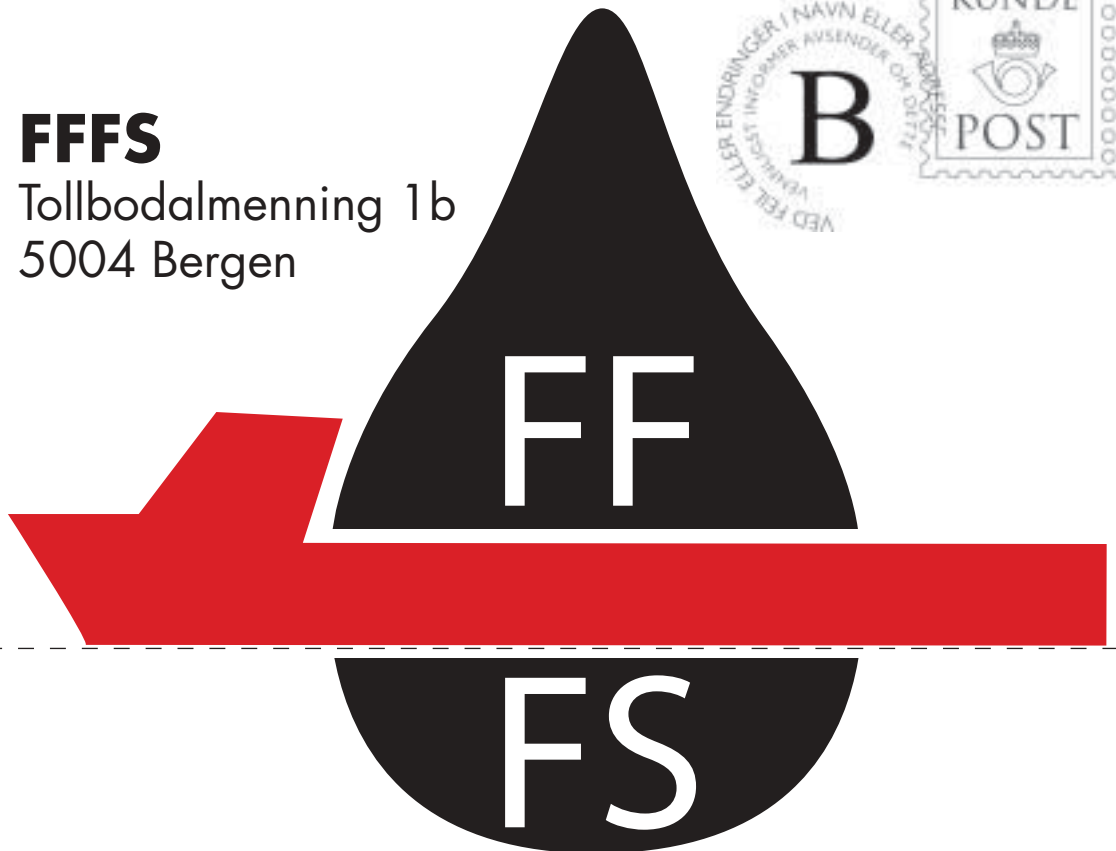
i Forbund,

gir herved Fellesforbundet For Sjøfolk fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodalmenning 1b
5004 Bergen



Vervekampanje!

Inntil en million kroner kan du tjene om du er med på en vervekampanje for Fellesforbundet For Sjøfolk.

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer meningsfulle arbeidsplasser på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige instanser. De har alle sett at det vi vil, er å styrke sjøfartsnæringen, gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

Det vi ønsker av deg er å påvirke og verve så mange av dine arbeidskamerater som mulig. For hvert medlem du verver vil du få tilsendt 4 Flax lodd. Med andre ord, få muligheten til å spe på hyren, eller feriebudsjettet. Husk å oppgi navnet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.

Medlemskontingent FFFS

| | |
|--|-----------|
| Kaptein og maskinsjef | kr. 275,- |
| Styrmann, maskinist, tekniker, ingeniør, elektriker, assistent, reparer, båtsmann, pumpemann og stuert | kr. 265,- |
| Kokk, matros og motormenn | kr. 250,- |
| Lettmatros og smører | kr. 225,- |
| Lærling | kr. 50,- |

Skoleelever, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av styret 21.10.2000.

Spørrekonkurranse

- 1 I hvilket land ligger Afrikas nordligste punkt?
- 2 Hvor høyt er Mount Everest?
- 3 Hvilken låt ble gjennombruddet for Lisa Ekdahl?
- 4 Hvem spilte hovedrollen i James Bond filmen Golden Eye?
- 5 I hvilket år ble kronen innført som betalingsmiddel i Norge?
- 6 Hva betyr forkortelsen www på Internett?
- 7 Hva var Bill Clinton før han ble president?
- 8 Hvor ofte kan Halleys komet observeres?
- 9 I januar 1962 gjorde plateselskapet Decca en gedigen tabbe. På hvilken måte?
- 10 I hvilken ballsport har målvaktene rød lue?

Riktig svar sendes til:
FFFS Tollbodallmenning 1B,
5004 Bergen
innen 01.11.05

De fire første uttrukne besvarelser belønnes med fire Flax lodd hver.



10.995,-

NetShop PC

Varenr.: 16751

Netshop 1559 "bygg din egen bærbar"

15' SXGA+ LCD skjerm (1400 x 1050px), Intel Pentium 1,73GHz prosessor, Nvidia 6600 skjermkort med 128MB minne, 60GB harddisk, 512MB minne, CD og DVD +/-RW brenner, 56K modem, 10/100 nettverkskort.



7.295,-

TOSHIBA

Varenr.: 17440

Satellite M40X-161C.M-370 1,5GHz

15,4-tommers WXGA TFT-skjermen med 16:10-formatet kan du se DVD-filmer i all sin widescreen-prakt. Intel® Celeron® M-prosessor 370 med klokkehastighet på 1.5 GHz. Kommer med ferdiginstallert Windows® XP Home Edition. 512 MB systemminne, 60 GB Harddisk, DVD-superflerbruksstasjon (tolags) brenner og Trådløst Nettverk.

TV2 skriver: Her får du en svært kraftig og velutstyrt pc med stor flatskjerm, og maskinen passer like godt til spill og multimedia som til nettsurfing og arbeid på hjemmekontoret.



NetShop PC

9.995,-

Varenr.: 16781

Netshop kampanje PC mai/oktober - Testvinneren alle snakker om!

- Videoseven 19" LCD Skjerm E19P5 sølv/sort
- Sort støvsvakt 350W kabinett
- Gigabyte GA-K8NM-F9 nForce4-4X hovedkort
- AMD AthlonTM 64 3500+, Socket 939
- 1024MB DDR-dimm PC-3200 minne (400Mhz)
- 250GB S-ATA harddisk 7200RPM
- GeForce 6600GT 128MB PCIe skjermkort
- 16x dual layer DVD-brenner
- Logitech Quickcam webkamera
- Logitech S-100 Høyttaleresett, stereo



4 ms responstid!

SAMSUNG

3.795,-

Varenr.: 17284

19" LCD 930BF sort/sølv LCD-skjerm

Med bare 4 ms i responstid er SyncMaster 930BF en av de raskeste 19" TFT LCD-skjermene på markedet idag. Derfor passer den utmerket til avansert gaming og DVD-filmer. Grafikk og bilder blir sylskarpe med 1280x1024 piksels oppløsning.



FUJITSU COMPUTERS SIEMENS

8.995,-

Varenr.: 17457

Amilo PRO V2040 1,73GHz Laptop

1,7 GHz. Intel Pentium M740, 512MB DDR II 50-DIMM 533MHz., oppgraderbar til 2GB, 60 GB S-ATA harddisk. 15,1" aktiv matrise XGA skjerm med 1024x768 oppløsning. Integret 10/100 MBIT nettverkskort. DVD-brenner.



695,-

GIGABYTE

Varenr.: 17536

GA-K8NM-F9 nForce4-4X Hovedkort

Det mest effektive hovedkortet mot AMD plattform i forhold til prisen. nForce 4 kortet gir høy ytelse og mange muligheter! Socket 939 for PCI EXPRESS med innebygd netverks- kort og 8 kanalers lydort. AXT, S-ATA og 1394.



1.550,-

Logitech

Varenr.: 17277

Harmony 885 Advanced Fjernkontroll

Utstyrt med en ladestasjon, så ikke tenk på skifte av batterier. Optimalisert for bruk på HDTV. Det interaktive fargedisplayet lar deg enkelt velge 16:9 for film og HDTV, eller standard 4:3 for vanlig TV-programmering.



Nå på lager!

1.995,-

CREATIVE

Varenr.: 17529

SB X-Fi™ Fatal1ty FPS PCI Lydkort

Xtreme Fidelity 8 kanals lydort fra Creative vil passe til alle digitale underholdningsopplevelser! Med frontpanel for tilkobling til ut og inn-enheter. Kommer med IR-fjernkontroll, masse programvare. Et must for audiofile!



1.939,-

Maxtor

Varenr.: 14276

OneTouch II 300GB Ekstern Harddisk

Ekstrem stor lagringskapasitet på din PC! Genial ekstern harddisk til backup/lagring av dine bilder og musikk-filer! Den har USB 2.0 tilkobling og firewire, som gir rask overføring (7200RPM). Cache på 16MB.

33 42 22 00
salg@netshop.no
www.netshop.no

Hentelager og Showroom

Vi har nå åpnet Netshop Oslo-avdeling med hentelager og showroom. Ved bestilling av varer på nettbutikken www.netshoposlo.no kan du hente varene dine i etterkant raskt og enkelt på Kalbakken.

NetShop