



Nr. 1 – 2003

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Det buttet lenge imot, før nettolønnsordningen fikk flertall i Stortinget

Bondevik II, vil ha
«Brustad-bua II»

Sannheten
om min død..

Mange sjøfolk
utsatt for skader

Postbanken Eiendomsmegling

Eiendomsformidling gjennom Postbanken Eiendomsmegling – like trygt i Spania som i Norge



Leilighet i Playa Flamenca Costa Blanca

€ 870.000,- +omk. 🏠 Bta: 119/inkl terrasse kvm 🏠 1 🏠 2004

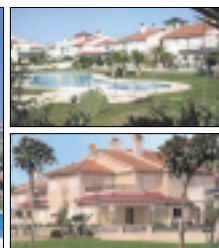
Flott beliggenhet i anlegget Zeniamar rett bak strendene i Playa Flamenca, 3 km sør av Torrevieja. Romsig leilighet med 1 soverom og 38 kvm takterrasse. Et anlegg med flott spansk arkitektur, bygget rundt en storslått palmeboulevard. Store grøntområder med basseng og boblebad. Kjøpesenter, fotball, basket og tennisbane, samt lekeplass på anlegget. Mange fastboende. Gangavstand til strand, butikker og restauranter. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Leilighet i Playa Flamenca Costa Blanca

€ 1.132.000,- +omk. 🏠 Bta: 136/inkl terrasse kvm 🏠 2 🏠 2004

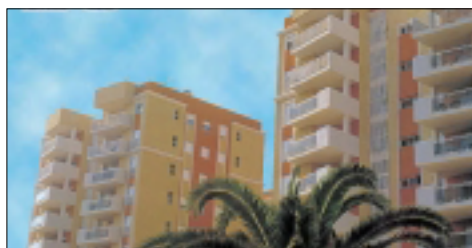
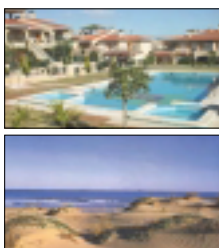
Flott beliggenhet i anlegget Zeniamar, 3 km sør av Torrevieja. 2 soverom og 2 bad, pluss loftstue med sovesofalevt 3. soverom. Romsig leilighet med balkong og 36 kvm stor takterrasse. Ligger i et stille og rolig område med lav bebyggelse. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. Vår eurokurs = 7, 70. Det finnes andre leilighetstyper med 1, 2 og 3 soverom tilgjengelig på dette anlegget. Ta kontakt for mer informasjon. **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Leilighet i Santa Pola Costa Blanca

€ 1.009.000,- +omk. 🏠 Bta: 143/inkl terrasse kvm 🏠 2 🏠 2003

Idyllisk beliggenhet ved havet i anlegget Novamar nær fiskelandsbyen Santa Pola, 15 km sør av Alicante. Anlegget grenser til en vernet strandsonne med flotte sanddyner og herlige finkornete sandstrender. 2 soverom og 2 bad, samt 59 kvm stor takterrasse. Basseng, boblebad, sportsbaner, lekeplass og kjøpesenter på anlegget. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. Vår eurokurs = 7, 70. Flere leilighetstyper er tilgjengelig i dette anlegget. **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Leilighet i La Manga, Costa Calida Spania

€ 790.000,- +omk. 🏠 Bta: 60 inkl terrasse/ kvm 🏠 1 🏠 2003

Fantastisk beliggenhet i anlegget Puertomar mellom 2 strender og rett ved marinaen Tomas Maestre. Leilighet med 1 soverom og balkong. Store grøntareal med et flott bassenganlegg. Her bor du med hav på alle kanter, med flere strender i umiddelbar nærhet. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. Det finnes også leiligheter med 2 og 3 soverom tilgjengelig på dette anlegget. Vår eurokurs = 7, 70 **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Ekklusiv leilighet i Alteanatura, Costa Blanca Spania

€ 1.334.000,- +omk. 🏠 Bta: 93 inkl terrasse/ kvm 🏠 2 🏠 2003

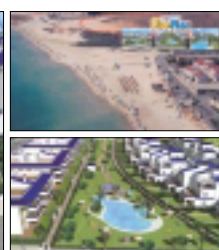
Beliggende i det eksklusive anlegget Alteanatura (bare 48 enheter) ved foten av fjellene i Sierra de Altea. Luksusleilighet med 2 soverom og 2 bad. Stor privat hage. Privat klubbhus med trimrom, badstue og boblebad. Oppvarmet svømmebasseng. Ligger ved landsbyen Altea la Vella i grønne omgivelser. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. Andre leilighetstyper med 2 og 3 soverom er også tilgjengelig i dette anlegget. Vår eurokurs = 7, 70 **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Leilighet ved stranden Mil Palmeras Spania

€ 1.423.000,- +omk. 🏠 Bta: 112 inkl terrasse/ kvm 🏠 3 🏠 2003

Beliggende bare 100m. fra den finkornete stranden Mil Palmeras. Stille og rolig boligområdet ved havet. Luksusleilighet med 3 soverom og 2 bad. Stor privat hage. Flotte uteareal med svømmebasseng, lekeplass og sportsbaner. Barnevennlig. Gangavstand til nydelig strand, restauranter og butikker. Leveres fullt møblert med alt av utstyr. Flere leilighetstyper er tilgjengelig på dette anlegget. Vår eurokurs = 7, 70 **Kontakt megler for innføring i prosjekt**



Vi tilbyr et bredt utvalg av nye og brukte boliger på Costa Blanca, Costa Calida, Costa Almeria og Costa del Sol.

Boligene selges i euro og prisen i norske kroner er beregnet etter eurokursen ved annonseproduksjon tilsvarende NOK 7,70. Ta kontakt og få tilsendt prospekter.

For mer informasjon eller for bestilling av plass på visningstur, kontakt det kontoret nedenfor som ligger nærmest deg.

Stavangerkontoret

Ved megler Geir Saupstad
tlf.: 99 10 00 61
eller på e-post:
geir.saupstad@postbankeneiendom.no

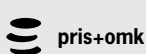
Drammenkontoret

Ved megler Ole Kristian Solberg
tlf.: 90 52 52 02
eller på e-post:
ole.kristian.solberg@postbankeneiendom.no

Sarpsborgkontoret

Ved megler Christer Lystad
tlf.: 95 10 38 04
eller på e-post:
christer.lystad@postbankeneiendom.no

Lett å orientere seg
med de nye symbolene.



pris+omk



størrelse
brutto og netto bruksareal



soverom byggår



postbankeneiendom.no



DRÅPEN

nr. 1 mai – 2. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@sof.no

Internett:

http://www.sof.no

Forside foto:

N.N.

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

innhold

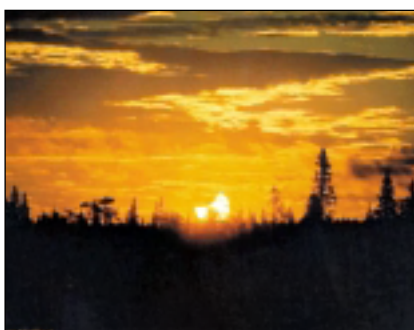
DRÅPEN NUMMER 1 – MAI 2003



Bondevik II vil ha «Brustadbua II» side 5



Mange sjøfolk utsatt for yrkessykdommer side 8

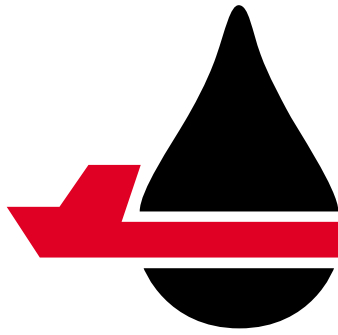


Et astronomisk jubelår side 10



Bløffen om sikkerheten side 26

Fornuften seiret	side 4
Bondevik II vil ha «Brustadbua II»	side 5
Dagen på kontoret	side 5
Fotoarkiv til Dråpen	side 7
Mange sjøfolk utsatt for yrkessykdommer	side 8
Et astronomisk jubelår	side 10
Leserinnlegg	side 14
Hva er SOF	side 17
Pionerdykking i Nordsjøen	side 18
Rettslig behandling	side 21
Ryktene om min død...	side 22
Nettolønnen reddet	side 23
Brev til SV's Stortingsgruppe	side 24
Bløffen om sikkerheten i Nordsjøen	side 26
Skader på offshore-service fartøyene	side 28



FORNUFTEN SEIRET.



Leif R Vervik
formann.

vår handlingslammede regjering hva som måtte gjøres. Det ble slutt på at resten av Europa skulle ha bedre vilkår enn Norge, for skipsfarten.

Vi skal ikke ta hele æren for at det ble nettolønn, men vi har vert en svært viktig pådriver, vi har i hele prosessen dreve lobby og opplysnings virksomhet, overfor SV, frem mot en vellykket løsning. Vi tok kontakt med SV, da vi forsto at de var den viktigste motstanderen av nettolønn. Vi hadde direkte og personlige møter, vi laget en 40 siders dokumentasjon om hva som kunne hende om ikke nettolønn ble innført.

Etter at statsbudsjettet ble foreslått av regjeringen i høst, har vi bare hatt en ting i hodet, innføring av nettolønnsordningen. Vi viste at med den usikkerheten en refusjonsordning medførte (forandret hele 24 ganger siden 1996), behandling og forandring ved hver budsjettbehandling, måtte vi arbeide for en lovbestemt nettolønnsordning. Fikk vi det til ville næringen ha langt bedre forutsigbarhet og sikkerhet i sine investeringer og planlegging, da ville vi klare å stoppe utflaggingen av flåten.

Det var ingen lett sak å overbevise SV om at så var nødvendig, SV har i alle år ment at skipsredere har nok penger. Vår oppgave i så henseende, var å peke på at om ikke rederne fikk den hjelp de ba om, flagget de bare ut og fikk den støtten de var nektet i Norge. Eneste forskjellen da, var at i løpet av kort tid ville alle norske sjøfolk, og mange landbaserte yrker være en saga blått.

Vi kunne legge frem beviser på at borti mot 100 000 norske arbeidsplasser ville stå i faresonen.

Endelig seiRET fornuften. Det er selvsagt innføringen av nettolønnsordningen vi sikter til.

Etter at det hadde vert uutholdelig spennende i debatten om nettolønn, ble det hele utløst med at Flertallet i Stortinget stemte for et forslag SV kom med i siste minutt. Det ble flertall i Stortinget for å innføre like vilkår, hva rammebetingelser angår. Folket hadde fortalt

På den bakgrunn utarbeidet SV, i siste minutt, sitt eget forslag til nettolønnsordning, et forslag, som innebærer at rederinæringen måtte forplikte seg til visse justeringer. (se forslaget i sin helhet et annet sted i bladet).

I prosessen hadde vi god hjelp fra Erik Lahnstein, rådgiver i Norges Rederiforbund, med opplysninger og faktatall om næringen. Videre kunne vi, med tall fra Arbeidsdirektoratet, vise hva det ville koste om nettolønnen ble nektet innført. Samtidig hadde vi innhentet tall og oversikter fra mange av kystnorges bekymrede ordførere. De kunne dokumentere alvoret, i brev form til oss, noe vi selvsagt besørget videre i vår rapport til SV. I prosessen, som til slutt førte frem, bruke vi også pressen. Vi hadde massevis av leserinnlegg og pressemeldinger. Siden ble det også fjernsyns intervju. Vi var to turer på "tinget", vi hadde personlige møter, med stortingspolitikere, både på vårt kontor og ellers. Det gikk ikke en eneste dag uten at vi hadde telefonisk kontakt med rikspolitikere, vi presset hele tiden. Resultatet kjenner vi, det hjalp å stå på og være aktiv.

Vi vil bare få lov å gjengi en hyggelig meil vi fikk fra NR, dagen etter at nettolønnen var et faktum.

«Jeg håper at våre små innspill har vert til nytte i den jobben dere har gjort for å sikre norske sjøfolk på offshore-skip nettolønnsordning. Vil i alle fall få lov til å gi honnør for flott innsats og gratulere med et strålende resultat i går.

Mvb

Erik Lahnstein (Rådgiver Norges Rederiforbund). »

Så snart nettolønnsordningen er sikret i lovs form, er det bare å løfte blikket, og starte det viktige arbeidet vi har, med å gjøre arbeidsdagen for våre medlemmer og alle andre seilende oljearbeidere, best mulig.

En siste viktig ting: Jo flere vi er, jo fortere oppnår vi det vi ønsker.

Meld dere inn i dag.

Vi ønsker alle: God sommer

Bondevik II, vil ha "Brustad-bua II"

Fra sikre kilder har vi fått høre at Regjeringen ikke har tenkt å innføre nettolønnsordningen på alle offshore-/serviceskip. De har tenkt å innføre noe på linje med Brustad-bua. Regjeringen har i all sin klokskap, tenkt å differensiere ordningen.

Følgende er tenkt foreslått i revidert statsbudsjett i mai: Skip med ROV (fjernstyrt undervannsfartøy), skal holdes utenom nettolønnsordningen. Jo da, du leste riktig, den typen fartøyer har ikke regjeringen tenkt å støtte.

Hva blir det neste? Kan det tenkes at det blir skip med redningsflåter som ikke skal inkluderes?

Noe må man jo gjøre, når man sitter i regjering. Da skal man skalte og valte, for å vise at man har makt, og makt skal vises. Og vi som trodde at makt skulle utøves på en klok måte.

Den 27.02.03 ble det flertall på Stortinget for nettolønnsordning, ikke noe oppstykket makkverk, men for hele offshore-/serviceflåten. Vi hadde jo selvsagt håpet at hele NOR-registeret hadde blitt inkludert, slik at vi unngikk den samme eller lignende debatter i fremtiden.



Foto: SOF

Det kan nesten se ut som om Regjeringspartiene liker den formen for debatt. Hva er ellers grunnen til at de ønsker en slik forhandling og diskusjon igjen? Ønsker de å skape usikkerhet i næringen, så kan jeg trøste med at det har de klart.

Nå må de som er valgt inn på Stortinget slutte å oppføre seg som en gjeng med barn i lekekassen, og begynne å opp-

føre seg som voksne og ansvarlige mennesker.

Nå trenger skipsfartsnæringen fred, og langsiktige rammebetingelser, slik at de som har sitt daglige virke med å gjøre Norge rikere, kan få arbeidsro.

Dagen på kontoret.

Mange av våre lesere lurer sikkert på hva vi bruker dagene til på kontoret. Det er litt av hvert.

I det siste har det vært mye arbeid med å sikre nettolønnsordningen, avisinnlegg, samtaler med folk som har involvert seg med samme. skipsbesøk, noe det skulle vært mye mer av, men vi er fortsatt en liten organisasjon. Derfor har vi, som sakt, arbeidet mye med å sikre arbeidsplassene, først og fremst. Uten de hadde det hele vært uten innhold.

Samtidig med det arbeidet, har vi stadig vekkt noen medlemmer, som har problemer av forskjellig art. Det kan være seilingstid, fritidsoppgjør, permisjoner i forbindelse med sykdom,

store familie begivenheter, osv. De fleste sakene har vi løst, enten med en telefon til vedkommendes rederi. Har ikke det hjulpet, har vi skrevet brev med dokumentasjon på hvordan medlemmet ser saken. Da har vi som regel løst problemene. Noen saker derimot, har vi brukt lenger tid og energi på.

I et tilfelle måtte saken løses i Forlikrådet, og vi har pr i dag to saker, som ganske sikkert vi havne i Midt Hordaland Tingsrett.

Vi har heldigvis flinke advokater, som hjelper oss i slike saker. Vi bruker Advokatene Erland, Verling & Co, i Bergen. De har vist seg veldig dyktige som konsulenter også i de sakene vi har løst i minnelighet, i forskjellige saker.

En annen sak som tar mye av arbeidstiden er selvfølgelig Dråpen, et blad vi har fått veldig mange positive reaksjoner på, ikke minst på grunn av leserbrevene vi har trykket. Derfor oppfordrer vi igjen; ta pennen fatt og send oss noen ord.

Bladet skal ikke bare lages, men det skal også ha et meningsfylt innhold, i så måte tror vi at vi har fått noen gode medspillere i de faste skribentene våre. Vi mener at bladet ikke bare skal være alvor, men også litt underholdning.

Ønsker dere forandringer eller tillegg i bladet, ta kontakt med oss, så får vi se hva som kan gjøres.

SOF vil med dette
ønske alle
medlemmer med
familie en riktig
God sommer!



The World's Leading
Marine Service Provider

INSTONE

Redefining Service
..... the Instone way

- A Global Marine Service Provider
 - Marine
 - Offshore
 - Cruise
 - Corporate
- An expert partner delivering Key Account Management
- People committed to quality and service
- A cost conscious operation
- Technology based solutions
- Customer driven development

BERGEN
Tel: + 47 55 30 64 00
Fax: + 47 55 30 64 30
Email: opsber@instone.no

ARENDAL
Tel: + 47 37 00 56 00
Fax: + 47 37 00 56 20
Email: opsare@instone.no

HEAD OFFICE
Instone International Ltd., Berkshire Suite, GHBC#B
Underriver, Sevensoaks, Kent TN15 0SQ, United Kingdom
Tel: +44 1732 836700, Fax: +44 1732 836710
Email: info@instonehq.com
Website: www.instone-international.com



Innholdet i Dråpen.

Dråpen skal være et informativt organ for SOF, men det betyr ikke at det bare er oss i redaksjonen som skal bestemme innholdet. Bladet skal være et speil for vår virkelighet, men det får vi ikke til uten medlemmenes meninger og bidrag. I den forbindelse oppfordrer vi dere til å komme med leserbrev, som inneholder det dere tenker og mener,

saker som opptar dere, meninger om hvordan vi sammen best kan gjøre hverdagen lettere.

Vi vet at det er mange som sitter inne med tanker og meningen om så mangt; få dem ned på en faks, e-meil eller brev til oss.

Om dere har en interessant eller spesiell hobby, tar vi gjerne i mot noen ord/foto om det også.

Husk at det er dere, som skal være med på å bestemme innholdet i Dråpen, og veien vi skal gå fremover.

Foto arkiv til Dråpen.



Foto: N.N.

For å kunne lage et best mulig medlemsblad, trenger vi fotografier. Vi i redaksjonen er veldig opptatt av å få til et best mulig foto arkiv, og helst med fotografier medlemmene selv har tatt. I den forbindelse oppfordrer vi derfor alle medlemmer (og alle andre) til å kjøpe engangs kameraer, som de bruker når de er på jobb.

Det kan være bilder tatt av andre båter, vær-situasjoner, arbeidsoppgaver, fritid, kort sakt alt dere finner interessant i forbindelse med jobben.

Utgifter med innkjøp og fremkalling dekkes selvsagt av SOF.

Vær vennlig å beskrive situasjonen, spesielt navn på båter og personer.

Brukte bilder vil selvsagt ha fotografens navn under, om ikke noe annet er avtalt.

Videre vil vi oppfordre alle medlemmer til å sende leserbrev om saker, som opptar dem til Dråpen.

Ta en titt på nettsidene våre: info@sof.no

Mange sjøfolk utsatt for yrkessykdommer



Foto: Per E. Tandberg/Stiftelsen Norsk Luftambulans

Det er viktig å være oppmerksom på at helseproblemer hos sjøfolk kan skyldes skadelig påvirkning fra stoffer i arbeidssituasjonen. Ved mistanke om dette bør vedkommende be legen om å bli henvist til kvalifisert utredning.

av Anne Lotte Gulbrandsen og Helge Rivrud

Arbeidstakere på skip eller på oljeinstallasjoner kan som andre arbeidstakere bli utsatt for skadelig påvirkning og deretter utvikle det vi kaller en yrkessykdom. Hvis sykdommen er forårsaket av miljøet på arbeidsplassen (yrkesbetinget lidelse), må man være klar over at det er forskjellige regler i forhold til trygdemyndighetene og i forhold til forsikringsselskapet. Trygdekontoret og forsikringsselskapet vil erstatte

forskjellige deler av arbeidstakerens økonomiske tap. Temaet om «yrkessykdommer til sjøs» og hva slags juridiske rettigheter arbeidstakeren har er kompliserte.

Lang latenstid

I hvilken grad skiller yrkessykdommer hos sjøfolk seg ut fra yrkessykdommer hos andre grupper av arbeidstakere? Sjøfolk er ofte utsatt for skader med lang latenstid, dvs. tiden fra den skadelige påvirkningen skjer og frem til sykdomsutbrudd. Ved yrkessykdommer er det viktig å være klar over at selv om den skadelige påvirkningen skjedde hos en tidligere arbeidsgiver, kan arbeidstakeren ha krav på erstatning. Dette gjelder selv om sykdommen konstanteres etter at arbeidstakeren ikke lenger er i arbeid. Det er viktig å ikke vente for lenge med å sette fram

Sjøfolk er ofte utsatt for skader med lang latenstid, dvs. tiden fra den skadelige påvirkningen skjer og frem til sykdomsutbrudd. Ved yrkessykdommer er det viktig å være klar over at selv om den skadelige påvirkningen skjedde hos en tidligere arbeidsgiver, kan arbeidstakeren ha krav på erstatning.

krav om erstatning, da erstatningskravet kan bli foreddet. Lungekreft pga. asbestpåvirkning kan for eksempel oppstå 20–30 år etter at påvirkningen skjedde.

Sykdommen må konstateres etter 1. januar 1990

Det er imidlertid et juridisk krav i yrkesskadeerstatningen at sykdommen eller lidelsen må være konstatert etter 1.1.1990. Dette betyr at den første legekonsultasjon som berører aktuelle helseplager, må ha funnet sted etter dette tidspunktet. Ved at en lidelse er konstatert kreves det et medisinsk grunnlag for å sette sammenheng mellom eksponeringen for skadelige stoffer og sykdommen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at arbeidstakeren selv mener å være løsemiddelskadet og at han har fått en hjerneskade. Selve påvirkningen kan imidlertid ha skjedd før 1.1.1990.

Vanskelig å bevise sykdomsårsak

Trygdemyndighetene og forsikringsselskapet stiller i saksbehandlingen spørsmål om det foreligger en juridisk årsakssammenheng. I disse kompliserte spørsmålene er det lettere å få gjennomslag for at det foreligger årsakssammenheng overfor forsikringsselskapet i forhold til trygdemyndighetene, fordi loven stiller noe forskjellige krav. I lov om yrkesskedeforsikring uttales det at skade og sykdom skal anses forårsaket i arbeid på arbeidsstedet i arbeidstiden, hvis ikke forsikringsgiveren kan bevise at dette åpenbart ikke er tilfellet. Hvis lidelsen er en såkalt «listesykdom» må forsikringsselskapet bevise at sykdommen skyldes andre påvirkninger enn påvirkningen på arbeidsstedet. Listesykdommene er et begrep som trygdemyndighetene benytter i sin saksbehandling ved avgjørelsen om en

karakteristisk og i samsvar med hva den aktuelle påvirkningen kan fremkalle,

– man må i tid og konsentrasjon ha vært utsatt for den aktuelle påvirkningen i en slik grad at det er en rimelig sammenheng mellom påvirkningen og det aktuelle sykdomsbildet,

– symptomene må ha oppstått i rimelig tid etter påvirkningen, og det må ikke være mer sannsynlig at annen sykdom eller påvirkning er årsak til symptomene.

Vanskelig å bevise påvirkning

Det kan svært ofte være vanskelig å finne frem til den faktiske påvirkningen av farlige stoffer som man har vært utsatt for. Mange sjøfolk har også hatt oppdrag på forskjellige skip opp igjennom årene, og påvirkningen av farlige stoffer er ukjent. Det vil derfor være vanskelig å få oversikt over de ulike påvirkningsfaktorene, i motsetning til en arbeider som har vært ansatt på samme bedrift på land i 30–40 år. Det vil i et slik tilfelle være mye lettere å kontrollere hvilke påvirkninger han har vært utsatt for. Det er særlig i forhold til asbesteksponering og forskjellige kjemiske påvirkninger som denne problematikken reiser seg. Asbest som ble forbudt i fra 1984, var før dette brukt som isoleringsmateriale. Skadelige påvirkninger i fra dette farlige stoffet kan derfor ha kommet fra forskjellige steder på skipet. Ved asbestpåvirkning må man også være klar over at latenstiden kan være svært lang.

Lungekreft

Skadelig asbestpåvirkning kan føre til forskjellige lungekreftformer, for eksempel såkalt støvlungesykdom eller asbestose, og bl.a. KOLS (kronisk obstruktiv lungesykdom). En kompliserende faktor i en del yrkessykdomstilfeller er at den enkelte sjømann selv kan ha økt risikoen for slik sykdom ved å ha røkt selv. Spørsmålet om årsakssammenheng mellom lungelidelsen og påvirkningsfaktorene blir derfor vanskelig både medisinsk og juridisk. Det er derfor viktig at det i saksutredningen skaffes dokumentasjon på omfanget av påvirkningene. Dette vil være en stor ut-

fordring i saksutredningen. Det er her svært viktig at skadelidte bidrar med egne faktiske opplysninger om arbeidsforholdene om bord på skipene. I tillegg skal det offentlige ha lister over hvilke fartøy sjømannen har hatt hyre på. Sjømannen må også legge fram sin sjøfartsbok.

For å illustrere problemstillingen kan vi vise til Trygderettens kjennelse av 03.06.99 i ankesak nr 98/03716. Saken gjaldt en sjømann som hadde vært utsatt for asbest gjennom mange år, og hadde i tillegg røkt fra han var 20 til han var 61 år. Han led av asbestose og

vanlige arbeidsoperasjoner og under fart i sjøen er risikoen for kjemisk eksponering liten.

Under spesielle arbeidsoperasjoner som for eksempel arbeid i pumperom eller tanker, under lasting og lossing og ved brudd på arbeidsrutiner, ble det påvist meget høye konsentrasjoner av flere forskjellige kjemikalier. Dette kan bl.a. føre til en akutt forgiftning. En løsemiddelskade kan ellers føre til hjerneorganisk skade og leverskade. Som ved asbestskader vil også andre påvirkninger kunne føre til samme skade som en løsemiddelskade. Det aktuelle her er al-

koholbruk. I saksutredningen må derfor omfanget av de ulike påvirkninger kartlegges, og hvor lenge man har vært utsatt for påvirkninger.

Allergi/utslett

Allergilidelser og eksem-lidelser er yrkessykdommer som sjøfolk og plattformarbeidere også kan være risikoutsatt for. Her vil det ofte være en kort avstand mellom påvirkningen og sykdomsutbruddet. For disse lidelsene vil ofte en del symptomer forsvinne når man ikke

lenger blir utsatt for de skadelide stoffene (Kontakteksem/-allergi).

Boredekksarbeider kan for eksempel være i risikozonen for å utvikle oljeslammallergi.

Det er viktig å være oppmerksom på at man kan ha vært utsatt for skadelig påvirkning, og at påvirkningen kan være årsaken til at helseproblemer.

Det er derfor viktig å be om henvisning til spesialist fordi det ved denne typen yrkessykdommer er nødvendig med spesialkompetanse.

En arbeidsmedisiner kan være et alternativ.



Advokatene Anne Lotte Gulbrandsen og Helge Rivrud har gjennom flere år behandlet enkeltsaker på vegne av ulike forsikringsselskap, hvor det er fremsatt krav om erstatning for yrkes-sykdom eller yrkesskade fra sjøfolk og fiskere.

kronisk obstruktiv lungesykdom. Rikstrygdeverket hadde godkjent asbestose som yrkessykdom og tilstått yrkesskadeerstatning i gruppe 1. Kronisk obstruktiv lungesykdom ble ikke godkjent av Rikstrygdeverket, som mente at røyking var en mer nærliggende årsak. Retten var derimot av den oppfatning at sjømannen hadde vært utsatt for asbestpåvirkning i tid og konsentrasjon i en slik grad at det var rimelig sammenheng mellom påvirkningen og det aktuelle sykdomsbildet. Røyking var da ikke en mer nærliggende årsak til lungesykdommen, og retten godkjente denne i sin helhet som yrkesbetinget.

Løsemiddelskader

Sjøfolk kan ha vært utsatt for forskjellige kjemiske påvirkninger som kan føre til løsemiddelskade. Undersøkelser har vist at det kjemiske arbeidsmiljø om bord på kjemikalieskipene er meget komplisert. Eksponeringen for forskjellige løsemidler varierer betydelig på ulike skip, avhengig av de aktuelle skipslaster, arbeidsoperasjoner og –steder om bord, skipenes tekniske kvalitet og alder, bruk av verneutstyr o.s.v. Under

Et astronomisk jubelår



Foto: Oddleiv Skilbrei

Solførmørkelsen 31. juli 2000 fotografert i Nord-Sverige. Foto: Oddleiv Skilbrei

Norge vil i 2003 og 2004 få oppleve en rekke meget sjeldne og spektakulære fenomener på himmelen.

Knapt noen gang har høydepunktene ligget slik på rekke og rad. Her kommer litt informasjon om de viktigste.

Mer detaljert informasjon finnes på nettstedet astronomi.no.

Merkur-passasje

På formiddagen onsdag 7. mai 2003 passerer planeten Merkur foran solskiven.

Fenomenet kalles en Merkur-passasje og er temmelig sjeldent. I løpet av et århundre er det i gjennomsnitt 13 Merkur-passasjer. I Norge kunne fenomenet sist sees i 1973.

Siden planetene Merkur og Venus går i baner innenfor Jorden, vil de en gang i blant passere mellom Solen og Jorden. En meget sjelden gang kan planetene linjere seg opp slik at Merkur eller

Venus sett fra Jorden passerer foran solskiven. Dette kalles på norsk en passasje (engelsk "transit").

Fenomenet er ganske sjeldent - det er 30 år siden siste Merkur-passasje var synlig i Norge, 3 år siden siste Merkur-passasje som var synlig andre steder på kloden. Fenomener varer i over 5 timer og i løpet av denne tiden passerer Merkur langsomt over solskiven.

Merkur er så liten og langt unna at den blir knøttliten på den digre solskiven. Vi trenger derfor hjelpemidler for å observere fenomenet. NB! Se aldri på Solen med kikkert eller ubeskyttede øyne.

Solførmørkelsesbriller kan brukes for å studere Solen med øynene, men hjelper oss ikke til å se Merkurpassasjen fordi Merkur er for liten.

Merkur-passasjen vil også bli sendt live på nettstedet www.astronomi.no. Der beskrives også trygge metoder for

å se Merkur-passasjen selv.

7. mai passerer Merkur over solskiven sett fra Jorden. Med hjelpemidler vil den kunne sees som en liten, sort prikk mot den intenst lysende solskiven. Illustrasjon: Astrofysisk institutt

Synlighet

Merkur-passasjen er fint synlig fra hele landet. Merkur kommer inn på solskiven kl. 07.12.56 norsk sommertid, står lengst inne på solskiven kl.09.52.23 og forlater solskiven kl. 12.31.46 (tidspunktene varierer med noen få minutter mellom ulike steder på Jorden).

Begivenheten er synlig i hele Europa, Afrika og i Asia. I Japan, Australia og New Zealand vil man se starten på passasjen, men Solen vil gå ned før den slutter. Vestlige deler Afrika, samt østlige deler av USA og Syd-Amerika vil også få oppleve deler av passasjen. Tidlig om morgenen 16. mai inntreffer

en total måneformørkelse. Den er noe ugunstig for oss i Norge og bare aller lengst sørvest i landet kan deler av totaliteten oppleves.

Formørkelsen er best synlig fra Sør-Norge. Totaliteten begynner kl. 05.14 norsk sommertid og slutter kl. 06.07. Bare første del av totaliteten er synlig fra sørvestlige deler av landet fordi Månen går ned like etter at totaliteten har startet. Den delvise fasen er synlig fra hele landet.

Fra Stavanger vil Månen stå like over eller i horisonten når den totale fasen innledes, og den går ned få minutter senere. På grunn av lyssvekkelse i atmosfæren vil den formørkede Månen da være meget vanskelig å se. I Oslo går Månen ned kl. 04.50, og da er 72% av månediamereren kommet inn i helskyggen.

Et interessant aspekt ved denne formørkelsen er at det kan være mulig å se både den formørkede Månen og Solen samtidig på himmelen. Det krever imidlertid at man har fri sikt i begge himmelretninger (sørvest og nordøst) hvor de to himmellegemene befinner seg. Mer om dette finnes på www.astronomi.no.

Solførørkelse 31. mai

Lørdag 31. mai gjelder det å stå tidlig opp! Da opplever vi den største solformørkelsen i Norge siden 1954! Når vi tar hensyn til usikre værforhold på Grønland, Island, Færøyene m.m. der formørkelsen er ringformet, er Sør-Norge trolig det gunstigste området i verden for å oppleve denne store formørkelsen!

Formørkelsen starter rett etter 04.40, er maksimal rundt 05.40 og over ca. 06.40, men detaljerte tider finnes på www.astronomi.no.

Hvordan se den?

Vi må aldri se på Solen uten å beskytte øynene tilstrekkelig. Det kan medføre varige synsskader, spesielt om kikkert også brukes. Noen trygge måter å observere formørkelsen:

- Solførørkelsesbriller. Dette er spesielle briller som gjør at du kan se rett på Solen, men helst bare i korte stunder av gangen. For de fleste vil disse være den beste måten å følge formørkelsen. Slike briller kan bestilles på www.astronomi.no. Vær oppmerksom på at verken helt mørke (sotede) briller eller vanlige solbriller er trygge. I tillegg til synlig lys

som slike glass kan dempe, kan skadelige mengder ultrafiolett stråling og infrarød stråling slippe gjennom og på øynene.

- Projisering av Solen på en skjerm med kikkert. Se ikke direkte på Solen i kikkert, heller ikke i søkekikkert! Rett inn kikkerten mot Solen (uten å se gjennom kikkerten eller søkekikkerten) og hold et hvitt ark bak den. Juster avstanden slik at solskiven blir passe stor. Juster skarpheten ved å skru på fokuseringshjul på kikkerten.

- De som fortsatt har solformørkelsesbriller fra tidligere formørkelser kan bruke disse dersom de ikke er skadet (har riper e.l.).

- Mørke sveisebriller og eksponert film anbefales ikke! Disse kan virke veldig mørke, men slipper ofte gjennom så mye usynlig infrarød eller UV-stråling at øynene kan skades.

- Under løvkroner vil du kunne se massevis av delvis formørkede soler

- Lag et hull i et tykt ark og hold et annet ark et stykke (kanskje en meter) unna slik at sollyset fra hullet faller på det andre arket.

Se aldri direkte på Solen - du skal kikke bort fra Solen og på arket.

Måneformørkelser kan være vakre, slik som denne 9. januar 2001. Foto: Arne Danielsen



© 2001 Arne Danielsen

Tre typer solformørkelse

En solformørkelse kan være partiell (delvis), ringformet eller total.

Dersom Månen bare skygger for en del av Solen, er formørkelsen partiell. Disse solformørkelsene er de vanligste og forekommer over store områder. Dersom Månen passerer rett foran solskiven og dessuten befinner seg forholdsvis nær Jorden i sin langstrakte bane, blir formørkelsen total. Månen dekker hele solskiven. Det blir ganske mørkt, selv om det er midt på dagen. De lyssterke stjernene og planetene kommer frem, gatelys går ofte på. Men viktigst: Den praktfulle koronaen - den ytre supervarme atmosfæren til Solen - kommer frem. Dette er et uhyre imponerende syn som til alle tider har forskrekket og fascinert menneskene.

Solformørkelser er totale bare i få minutter og over smale bånd på Jorden. Utenfor totalitetssonen er formørkelsen partiell. På et gitt sted på kloden kan det gå langt over 100 år mellom hver total solformørkelse. Dersom Månen passerer rett foran solskiven, men er langt unna Jorden, blir formørkelsen ringformet. En tynn solsirkel lyser rundt Månen. Formørkelsen 31. mai 2003 er ringformet på Island, Færøyene, Grønland og deler av Skottland. I disse områdene har de imidlertid ofte mye skyer og Solen står veldig lavt på himmelen under formørkelsen. Ringformede solformørkelser er sjeldne.

Sølvaktig lys

Når formørkelsen har begynt å bli stor (grensen er litt flytende, men si 50%), blir lyset mer og mer dempet og sølvfarget. Dette skyldes at det direkte og intense lyset fra selve solskiven blir svakere og dermed gjør lyset fra den merkelige solkoronaen stadig bedre merkbart. Sollyset kommer fra Solens synlige overflate som holder knapt 6000 grader. Dette laget kalles Solens fotosfære. Utenfor fotosfære ligger atmosfærelag med langt lavere tetthet. Innerst finnes kromosfæren som nederst er kjøligere enn fotosfæren. I toppen av kromosfæren stiger temperaturen raskt og i det store laget som omgir kromosfæren, koronaen, er temperaturen over 1 million grader. Man skulle tro at en gass som holder over 1 million grader stråler kolossalt kraftig. Men det gjør ikke koronaen!



7. mai passerer Mercur over solskiven sett fra Jorden. Med hjelpemidler vil den kunne sees som en liten, sort prikk mot den intense lysende solskiven. Ill.: Astrofysisk Institutt.

Årsaken er at gassen i koronaen har svært lav tetthet. Sett fra Jorden blir koronaen kraftig overstrålt av Solens synlige overflate. Det er bare under totale solformørkelser vi kan se koronaen fra bakken. Men under partielle formørkelser blir en del av sollyset skygget bort slik at koronaen superhete, sølvglinsende lys blir merkbart.

Formørkelsen 31. mai er så stor at dette ventes å bli temmelig merkbart. Samtidig dempes lyset og det blir mørkere.

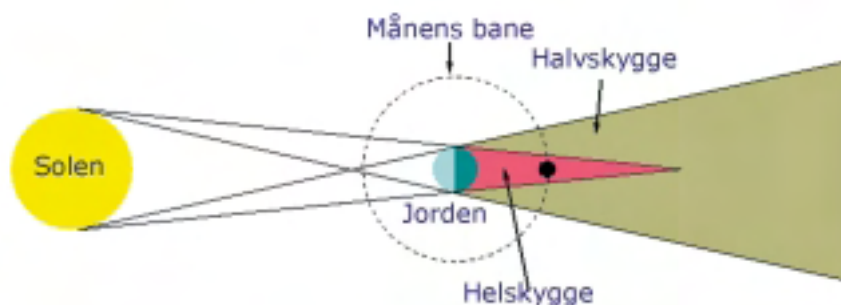
Noen andre bemerkelsesverdige fenomener i 2003 og 2004:

Måneformørkelser oppstår når månen passerer gjennom skyggen fra jorden. Fordi det både er hel- og halvskygge, har formørkelsen flere faser. Dersom jorden passerer gjennom månens skygge, oppstår en solformørkelse. Ill.: Astrofysisk Institutt.

28. august 2003: Mars er nærmere Jorden enn den har vært på 73 000 år! Banene til Mars og Jorden er litt avlange. Minsteavstanden i hvert baneomløp varierer derfor.

9. november 2003: Total måneformørkelse
4. mai 2004: Total måneformørkelse

8. juni 2004: Venuspassasje. Dette er et ekstremt sjeldent fenomen! Planeten Venus passerer foran solskiven. Sist gang skjedde dette i 1882 og INGEN nålevende mennesker har derfor sett fenomenet! Det finnes bare noen få dårlige bilder av hendelsen i 1882. Venuspassasjene



kommer i grupper av 2, så neste gang blir i 2012.

28. oktober 2004:
Total måneformørkelse

Mer informasjon om alle disse fenomenene finnes på nettstedet

www.astronomi.no.



Slik vil solformørkelsen 31. mai se ut fra Oslo når den er maksimal.
Ill.: Astrofysisk Institutt, UiO.



The World's Leading
Marine Service Provider

INSTONE

Redefining Service the Instone way

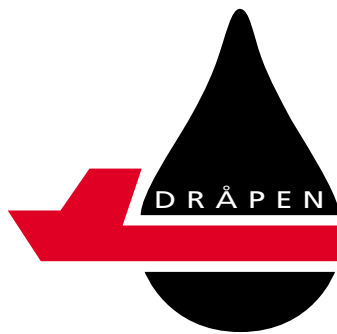
- A Global Marine Service Provider
 - Marine
 - Offshore
 - Cruise
 - Corporate
- An expert partner delivering Key Account Management
- People committed to quality and service
- A cost conscious operation
- Technology based solutions
- Customer driven development

BERGEN
Tel: +47 55 30 64 00
Fax: +47 55 30 64 30
E-mail: opsbg@instone.com

ARENDAL
Tel: +47 37 00 56 00
Fax: +47 37 00 56 20
E-mail: opsare@instone.com

HEAD OFFICE
Instone International Ltd., Berkshire Suite, G10C#11
Underrier, Seasmaks, Kest TN15 0SQ, United Kingdom
Tel: +44 1732 836700, Fax: +44 1732 836710
Email: info@instonehq.com
Website: www.instone-international.com





En liten tankevekker om sikkerhet.

Til Dråpen

I samfunnet rundt oss har vi utallige soner hvor det er forbudt å bruke mobiltelefon, og grunnen til dette er at det kan oppstå problemer med utstyr som er elektronisk styrt, problemer som kan få katastrofale utslag.

For å si det enkelt, forbudene er der for å beskytte den ømfintlige elektronikken.

Skipene vi opererer i dag er av meget betydelige verdier, her er mange mennesker som til en hver befinner seg om

bord, og disse farkostene er fullpakket av elektronikk.

Her brukes hånd holte mobiltelefoner på lik linje med hånd holte UHF / VHF fritt på broa, og når skipene opererer nesten under installasjonene vi anløper, benyttes de samme telefonene bare noen centimeter fra STIKKA som våre piloter manøvrerer hele skuta med.
SKREKK OG GRU.

Få mobilen bort fra broa, alt hånd holdt kommunikasjons utstyr på broa og kontrollrommet må erstattes med stasjonære

stasjoner.

Det må vel ei ulykke til her også før problemet blir tatt på alvor.

Når ikke myndigheter eller skipenes eiere innfører forbud, så er det heller (nesten) ingen om bord som bryr seg.

Atter en gang kan vel ordet SIKKERHET erstattes med ordet PROFITT.

Hilsen en som ikke ønsker ulykker.



Takken for et langt arbeidsliv, er en ny skatt...

Leserbrev:

RRP.

Hvem er det som har kommet med den glupe ideen at jeg skal betale en ny skatt, den dagen jeg har opptjent min pensjon? Etter 360 måneder til sjøs, er takken at jeg skal betale ekstra skatt til jeg går av med pensjon.

Hvor er rettferdigheten når det eneste jeg får igjen, er en ekstra skatt, etter et

langt arbeidsliv. Hadde det ikke vært på sin plass med en påskjønnelse, kanskje litt tillegg i pensjonen, i stedet for straff. Jeg føler meg ikke rettferdig behandlet når jeg blir nødt å betale pensjonsavgift, etter at pensjonen er opptjent. Hadde systemet vært riktig, hadde jeg opptjent ekstra pensjons poeng, med dertil høyere pensjonsutbetaling, for de pengene jeg nå er pålagt å betale.

En annen ting jeg lurer på er; hva om jeg etter å ha opptjent full pensjon,

skulle falle fra. Hvem er det da som får mine opptjente pensjons kroner? En ting er sikkert, det blir ikke min kone eller barn. Det er staten, som i sin visdom har bestemt, at de er mine rettmessige arvinger. Først et stort skattepress, så etter min død skal de innkassere pensjonen.

Hilsen skuffet snart pensjonist.

Fremskrittspartiet sikrer norske sjøfolk på norske skip.

Leserbrev

Av **Storingsrepresentant Øystein Hedstrøm, Næringspolitisk talsmann (FrP).**

Fremskrittspartiet har, etter budsjettforliket med regjeringspartiene, blitt kritisert for at partiet ikke har fulgt opp sine lovnader når det gjelder norske sjøfolk og norsk skipsfart. Dette er feil. Fremskrittspartiet er fortsatt det eneste partiet på Stortinget som taler norske sjøfolks sak og som fremhever betydningen av at vi fortsatt må ha en sterk norsk skipsfartsnæring. Det er ingen andre partier som har foreslått så gode ordninger for det maritime Norge som det Fremskrittspartiet har gjort.

Vi vil derfor fortsatt kjempe for at det blir innført en nettolønnsordning for norske sjøfolk, slik at disse ikke blir utkonkurrert av sjøfolk fra våre naboland. I tillegg vil vi arbeide for at norske rederier får vilkår som gjør at de finner det lønnsomt og interessant å ha sine virksomheter lokalisert i Norge.

Utgangspunktet for årets budsjettforhandlinger var de verst tenkelige. Regjeringspartiene ville avvikle den refusjonsordningen som allerede var innført for norske sjøfolk, samt nettolønnsordningen for ferge-rederiene, og de ga helt klart uttrykk for at det var fullstendig uaktuelt å reversere dette. Først når Fremskrittspartiet sa at det var uaktuelt å begynne forhandlinger om statsbudsjettet før de nåværende ordningene var på plass igjen ga regjeringspartiene seg. Dette forårsaket mye støy og tok mye krefter.

Selv om Fremskrittspartiet nå har inngått et budsjettforlik med regjeringspartiene er det mye i budsjettet



Foto: Ø. Håland, tlf.: 40 85 11 49

som vi ikke liker, men helheten og kunnskap om at budsjettet ville ha blitt mye verre med et budsjettforlik med Arbeiderpartiet, gjorde at det var i landets interesse at vi inngikk et forlik med regjeringspartiene. Vi er skuffet over at regjeringspartiene ikke har vært villige til å innføre internasjonale konkurransedyktige rammevilkår for norske sjøfolk, derfor kunne vi bare støtte budsjettforslaget fra regjeringspartiene subsidiært, dvs etter at vårt eget forslag var nedstemt.

Vi er likevel stolte over at vi i forhandlingene med regjeringspartiene har fått til en utvidet refusjonsord-

ning, samt at vi fikk til lettelsers i rederibeskatningen.

Fremskrittspartiet vil fortsatt arbeide hardt for at det innføres en nettolønnsordning for norske sjøfolk, samt at norske rederier skal ha rammevilkår som er på verdenstoppen. Det eneste som kan sikre dette er et sterkt Fremskrittsparti.

Sjøfolk trenger ikke arbeidstillatelse

Utlendingsloven påbyr utenlandske sjøfolk på utenlandske skip i norsk innenriksfart å ha både arbeids og oppholdstillatelse, siden denne loven trådte i kraft i 1988 har denne bestemmelsen ikke blitt håndhevet.

Nå har kommunalminister Erna Solberg besluttet at det ikke lengre skal kreves arbeids og oppholdstillatelse for disse mannskapene, Utlendingsdirektoratet ble varslet om dette på fredag den 13 des. Kommunalministeren vil også utforme en ny forskrift i utlendingsloven, som skal sendes ut på høring til våren.

Her ser vi hvor mye lovnadene fra Høyre betyr i praksis og de er med på å rasere arbeidsplassene til norske sjøfolk, i stedet for å håndheve loven som de selv var med på å vedta vil de helle bare kutte den ut, begrunnelsen for dette er at politiet ikke har resurser til å håndheve denne loven blir det oppgitt,

men da er det rart at politiet i Bodø klarer det, hvorfor klarer ikke resten av landets politi kammere det? Betyr det ingen ting for høyre og resten av regjeringen at det snart ikke er en eneste norsk sjømann igjen?

Høyre bryter sine løfter som vanlig, ved at regjeringen ødelegger konkurransevilkårene for norske rederier som igjen medfører at det blir færre norske sjøfolk. Sjøfartsnæringen har blitt systematisk nedprioritert siden 70 tallet. Nå må regjeringen med høyre i spissen snart våkne og få gjort noe riktig for en gang skyld. Hvorfor ikke innføre like refusjonsordninger som andre nasjoner som det er naturlig å sammenligne seg med, som for eksempel Danmark. Danmark har hatt en markert økning i danske sjøfolk som mønstrer i utenriksfart og de har innført nettolønninger for flere

år siden som har gitt gode resultater.



Dette er noe Norge også burde ha innført for flere år siden og ikke la norske sjøfolk bli en salderingspost hver gang stortinget skal ha et nytt statsbudsjett.

Det er på tide at den norske sjømann igjen kommer til heder og verdighet.

Med hilsen
Peter Jacobsen
Demokratene

Sof et reelt alternativ.

HJP.

Etter de siste ukers begivenheter med hardt arbeid, mener vi at vi har bevist vår plass i fagforeningsarbeidet. Etter at vi har vært en stor pådriver i arbeidet med å få til en ordning med nettolønn, har vi bevist vår berettigelse, selv om andre forbund kanskje vil hevde det motsatte. Vi skal selvsagt ikke ta hele æren for at vi fikk det til, men at vi har vært en av de største aktørene kan ingen ta i fra oss.

Etter at vi så hvor det bar, etter fremlegget av statsbudsjettet i høst, har vi knapt nok arbeidet med noe annet. Vi har brukt alle tilgjengelige muligheter for å påvirke våre folkevalgte, via brev, fremmøte og telefon kontakt. Vi har produsert en mengde dokumentasjon på, hvor det ville ende om ikke ordningen kom i stand. Vi har vært i løpende kontakt med ordførere i kommuner, som har stor skipsfarts næring, vi har snakket med, og fått brev fra maritime skoler. Videre har vi hatt en god dialog med NR og lokale politikere. Til SV, som har vært det partiet som har vært mest i mot, har vi produsert side opp og side ned. Til sammen ca 40 sider i

en rapport og i form av brever. Vi har vært på møter i stortinget, fremført vårt eget spørsmål i spørretimen på "tinget", hatt møter her på kontoret og prøvd å få dem til å forstå alvoret i situasjonen. Tilslutt virket alt presset. Vi fikk flertall i stortinget for nettolønn.

I ettertid har vi fått gratulasjoner både fra NR og telefonisk fra SV, for vår innsats med nettolønnen.

Andre ting vi arbeider for, er å få rettferdighet i forhold til pensjonen. Vi mener at når en sjømann har oppjent 360 mnd fartstid, har han/hun full fartstid, da skal pensjonstrekket stanses, eller så skal det føre til at det blir brukt som tillegg i pensjons utbetalingen, når den tid kommer. Slik det praktiseres nå, blir man ilagt en ekstra skatt. Videre mener vi at det er andre aspekter også, som må endres. Hva med etterlatte etter en som har seilt inn full pensjon, skal de avspises med smuler etter at en sjømann/kvinne faller fra?

Dette og andre ting, med hensyn til pensjonen, må vi få orden på. Samtidig arbeider vi med at Arbeidsmiljøloven blir innført til sjøs. (Se

Dråpen nr.3.02, side 21)

Vi har også en differanse på 608 arbeidstimer mer i året, i forhold til de vi mener det er naturlig å sammenligne oss med, de øvrige inne oljeindustrien. Det problemet må vi også løse på et vis. Kom gjerne med forslag, det er medlemmene som skal bestemme i SOF.

Skal vi få til alle de sakene vi arbeider med, trenger vi mer enn bare forståelse for det vi arbeider med. Når vi er på skipsbesøk opplever vi at nesten alle er enige med oss, men fra der til å ta ansvar for egne meninger, er det tydeligvis et stykke. For at vi skal få til det vi har satt oss fore, trenger vi mer enn bare enighet og sympati, vi trenger at dere aktivt stiller opp. Vente å se holdningen kan fort bli dyr.

Meld dere derfor inn i SOF, vi er et reelt alternativ, med fokus på den maritime delen av Norsk oljeindustri.

Hva er SOF?

Bergen 20.03.03

(Rundskriv sendt 346 båter)

SOF er en forening, som skal ivareta seilende oljearbeideres interesser. Det er en stor utfordring, det er vi klar over, men om ingen gjør noe blir vi fortsatt værende et etterslep i norsk næringsliv. Som alle vet er skipsfarten i Norge allerede splittet opp i forskjellige registre og kategorier. Vi har NIS og NOR, ferger, fiskeflåte, utenriks, kyst/fraktestartøyer, og ikke minst den oljerelaterte flåten.

Den oljerelaterte flåten arbeider i Norges desidert rikeste industri, vi er med andre ord, en 100% integrert del av oljeindustrien. Når vi ser på forholdene vi arbeider under, er det vanskelig å forstå at så er tilfelle.

Hva er årsaken? Kan det være at de forbund som tradisjonelt skal representere oss, har andre og viktigere oppgaver å ta seg til? I så fall, hva kan det være?

En ting er i alle fall sikkert, de som har representert plattformarbeiderne har gjort en mye bedre jobb.

Når vi ser på arbeidssituasjonen på de to arbeidsplassene, har sjømennene en langt mer krevende arbeidsplass, med lengre arbeidsperioder og en arbeidsplass, som aldri er i ro. Vi er i mye større grad priggitt værgudenes luner, med de ulemper det har. Vi har et årsverk som er 608 timer lenger enn andre på sokkelen, til langt lavere inntekt.

På rigger og plattformer er Arbeidsmiljøloven innført, for mange år siden, hos oss glimrer den med sitt fravær. Er det for at sjøfolk er mindre verdt, eller kan det være at de som representerer oss ikke har tatt sin oppgave på alvor?

Det gjør SOF

Den Norske sjømann har alt for lenge vært en salderingspost, både for redere og politikere. Husk at årsaken til at vi stiftet SOF var dere. Da vi sendte ut



brev med spørsmål, om vi skulle starte, en forening for seilende oljearbeidere, fikk vi svar fra hundrevis av dere. Det var entydig respons tilbake til oss, om å starte.

Kanskje det nå er på tide å ta ansvar for deres meninger? Med en vente og se holdning, kommer vi ikke videre.

Vi har allerede spilt en stor rolle i innføringen av nettolønn, med andre ord, å sikre arbeidsplassene (se neste utgave av Dråpen). Nå er det ingen grunn for rederne å flagge ut lenger. Vi har heller ikke tenkt å gi arbeidsgiverne våre noen ny unnskyldning, for å flagge ut. Vi er så realistiske at vi vet, at om rederne skal betale det, det koster, å fjerne forskjellene det er mellom oss og andre innen samme industri, vil det føre til konflikter.

Oljeselskapene skal betale for vår likestilling, ved hjelp av politisk press og lovendringer.

Vi i SOF lover å sloss for likhet innen samme industri. Meld deg inn i dag, sammen er vi sterke.

Med vennlig hilsen styret i Seilende oljearbeideres forening.

Ta en titt på nettsidene våre: info@sof.no

MARIN & SKIPSTEKNISKE KONSULENTTJENESTER

- Planlegging av marine operasjoner: Rigflytt, ankring, sleping
- Ombygginger, tegninger og spesifikasjoner
- Prosjektering og konstruksjon
- Inspeksjoner



VTT Offshore AS

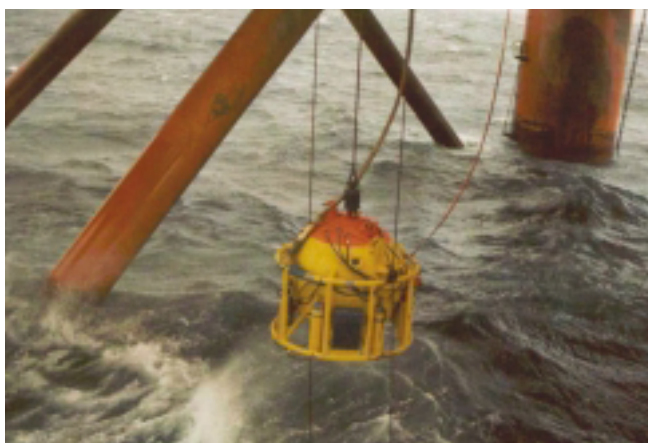
Viteco, Tellevik og Torsvik Offshore AS
Damsgårdsveien 165, 5162 LAKSEVÅG
Tlf: 55 94 80 50 Fax: 55 94 80 60
Internet: www.vtt.no



Pionerdykking i Nordsjøen, har situasjonen forandret seg?

Lossius-kommisjonen har levert sin rapport til Arbeids- og administrasjonsdepartementet, den har fått betegnelsen "Pionerdykkerne i Nordsjøen – NOU 2003:5". Kommisjonen har ikke hatt den nødvendige faglige sikkerhet til å kunne kalle en spade for en spade, og formuleringene er derfor gjort så nøytrale og forsiktige som mulig. Ved overrekkelsen av rapporten til AAD, sa kommisjonens oppdragsgiver, statsråd Victor Normann, at dykkerne burde være fornøyd fordi det er bedre at 3 av 10 spørsmål blir besvart enn at ingen spørsmål blir besvart.

Uttalelsen gir jo et så korrekt bilde av situasjonen at en skulle tro det var en forsnakkelse.



Av Tom Engh, talsmann for Nordsjødykker Alliansen (NSDA)

Statsråden viser i alle tilfelle liten respekt for Stortingets mandat for granskningen, som sier at "alle forhold" relatert til denne dykkingen skal belyses.

Vi lever i et opplyst demokrati, hvor det å skjule informasjon som berører utsatte yrkesgruppes sikkerhetsmessige og helsemessige arbeidsforhold burde være umulig.

Likevel har oljeselskapene og dykkeselskapene hemmeligstemplet data fra forsøksdykk som er utført ved NUI (NUTEC) i Bergen, myndighetene har hemmeligstemplet informasjon om ulykker og uhell. Planer og rapporter fra det meste av dykkingen i Nordsjøen er simpelthen ikke tilgjengelig. Rutiner for å samle inn, utarbeide og arkivere slik informasjon finnes simpelthen ikke, og ingen har hatt mot og kunnskap til å sette makt bak kravene om at dette skal utføres.

Men til tross for at denne granskningskommisjonen bare har skrappt litt i overflaten av det sakskomplekset som utgjorde det opprinnelige mandatet, har den ikke kunnet skjule alle fakta. Det blir slått fast at det har vært kritikkverdige forhold, og at både myndigheter, oljeselskap og dykkefirmaer ikke har gjort jobbene sine. Det er dog direkte latterlig når rapporten prøver å fremstille dette som objektivt ansvar fra myndighetenes side.

Det å hemmeligstemple all viktig informasjon om saken, må være det mest patetiske bevis på objektivt ansvar som finnes.

Hva er så erfaringen fra dykking på norsk sokkel etter 35 år? De aktuelle partene som omtales nedenfor, vil nok protestere

på min fremstilling, og påpeke alle kommafeilene i fremstillingen. Men selv om det finnes fragmenterte eksempler på hederlig innsats fra enkeltpersoner, mener vi at det generelle bildet har vært som følger:

1. Dykkeselskapene har ikke greid å ivareta sitt ansvar for dykkerne, deres helse og deres sikkerhet. Om det er de enkelte firmaene som er opportunistiske i sin natur og kultur, eller om useriøs konkurranse har tvunget dem til å bli det, skal være usagt. Beinhard konkurranse, mangel på faste rammebetingelser, og mange useriøse aktører i bransjen har hemmet kvaliteten på arbeidet. Dykketeknologi har vært gjennom en kontinuerlig utvikling i denne perioden, med stadig dype-re dykking. 95% av aktørene i bransjen har ikke greid å følge med faglig. I denne situasjonen har det vært feil av oljeindustrien å gå ut på anbud for å skaffe seg denne tjenesten. En normal anbudsprosess forutsetter at en har minst 3 kvalifiserte dykkefirmaer som tilbydere, mens en i denne tiden i realiteten ikke har hatt noen firmaer som har vært kvalifisert, med tilfredsstillende styring og kontroll.

2. Sertifiseringsselskapenes (DnV, Lloyds, etc.) arbeid har vært et tveegget sverd. Spesielt farlig har praksisen med "delvis sertifisering" av dykkesystemer vært, der en i praksis har sertifisert dykkesystemene kun som trykkbeholdere. Slik sertifisering har tradisjonelt blitt "oppfattet" som om hele systemet har vært i den skjønneste orden, mens både sikring av medicallocks, klammer mellom trykkbeholderne, klokke-håndteringssystemer, vinsjer, lifesupport anlegg, analyser, instrumentering, dykkerens personlige utstyr så som drakt og pustemaske, etc. har blitt holdt utenfor sertifisering. Likevel utstedes det systemsertifikater, men utstederen er ikke ansvarlig for at sertifikatene misbrukes, og (mis-)brukeren har, som en ser, bare objektivt ansvar og kan si og mene hva han vil uten at det får følger. Om denne misbruken av sertifiseringsordningen dreier seg om hersketeknikk for å påtvinge dykkerne umenneskelige arbeidsforhold og uforsvarlig sikkerhetsnivå, eller om det er økonomers beste oppfatninger av teknologi, kan leserne bedømme selv.

3. Oljedirektoratets (og arbeidstilsynets) involvering og kontroll har også vært en fiasko. De har forsøkt å etablere små, spesialiserte fagmiljø innen dykkemedisin, dykketeknologi, etc. Men disse har vist seg å være faglig svake og svært ustabile. Noen vil hevde at kvaliteten på slike fagmiljø blir personavhengig, og da må konklusjonen bli at personvalgene har vært usedvanlig lite vellykkede til nå. Myndighetene har i hvert fall hatt problemer med å få slike miljøer til å fungere i praksis, og har ikke tilnærmedelsesvis greid å utføre sine oppgaver.

4. Oljeselskapenes involvering og kontroll med dykkeaktivitetene har generelt også vært en fiasko. Dykking er en spesialisert teknologisk nisje som er fjernt fra den aktiviteten som oljeselskapene til vanlig engasjerer seg i. Dykking har derfor vist seg å bli en kasteball som har vekslet mellom nedprioriteringer og panikkforbedringer. Oljeselskapene er mest kjent for at de hele tiden har hevdet at dykking snart er slutt. Det skal hele tiden bare dykkes litt til, så kommer ROV-ene til å overta. Leserne kan selv bedømme om dette er direkte uansvarlig snakk fra ukvalifiserte personer med kun objektivt ansvar, eller om det er dårlig skjulte trusler som betyr "pass dere, ellers er dere uten jobb i morgen".

En har sett mange slike hersketeknikker som benyttes for å slippe å innrømme feil og deretter foreta nødvendige korrigerende tiltak. Mange av oljeselskapene trenger en intern opprydding, både personellmessig og holdningsmessig, før de kan regne med å oppnå tillit i bransjen igjen.

5. Hva med de store arbeidstakerorganisasjonen, hvorfor har ikke disse tatt tak i problemene. Nopef burde være den nærmeste til å svare på dette, da de i mange år har hatt noen dykkere organisert. Men før dykkerne kom med i Nopef var utgangspunktet blitt svært dårlig, fordi organisasjonen hadde markert seg både som maktsyk og den hadde mistet troverdighet ved å blande sikkerhetskrav inn i lønnsforhandlinger. En seriøs diskusjon om dykkernes sikkerhet ble derfor svært vanskelig å få til gjennom denne organisasjonen. Vi mener også at det er klare eksempler på at Nopef benyttet "dykkesaken" som pressmiddel mot oljeselskapene for å presse igjennom luksuskra for de store medlemsgruppene sine. Etter at dykkerne hadde blitt (mis-)brukt, ble saken deres lagt tilbake i skuffen.

Som en ser ovenfor, er det ikke bare ett ledd som har sviktet i denne saken, det har vært grov svikt i alle ledd. Spørsmålet om hvordan det kunne skje, bør bli et interessant tema for våre samfunnsforskere i fremtiden. Hvorfor sier alle "ekspertene" at det ikke er noen problemer innen dykkingen. I beste fall innrømmes det at "før i tiden var dykking risikabelt", men nå er det blitt ubeskrivelig sikkert. Denne historien har blitt gjentatt i det uendelige i løpet av 35 år. Vi vil forsøke å forklare



dette fenomenet ved hjelp av den "ukyndige ekspert". Alle vet at dersom noen flagger et problem til sine overordnede, må de kunne forklare hva problemet dreier seg om. Dernest blir en gjerne avkrevd forslag til hvordan en skal løse problemet. "Den ukyndige ekspert" ønsker ikke å avsløre seg med å gi seg ut på noe så vanskelig. Da er det både lettere og tryggere å si at det ikke finnes noen problemer. Dersom en i tillegg kan

slenge på noen stigmatiserende kommentarer om dykkerne, samt påstå at det blir dyrt å etterkomme kravene, så er "den ukyndige ekspert" av kroken og kan leve behagelig videre. Men en skal heller ikke bortforklare at det må uerfarne ledere til, som går på slike finter, for at dette skal være mulig.

Hva må til for å dykke forsvarlig i fremtiden?

Dykking på store dyp er en utfordring,

og helse og sikkerhet må tas alvorlig. Langsiktig jobbing må til, kortsiktighet er den største faren.

1. Myndighetene må enten ha en total inspeksjon av slike dykkeoperasjoner, eller holde seg vekk. OD kan muligens ha en koordinerende rolle i fremtiden, hvor de får med seg uavhengige tekniske og medisinske eksperter fra andre større, uavhengige fagmiljøer, slik at de kan kontrollere alle aspektene ved operasjonene. Men først bør myndighetene/OD ta et internt oppgjør med den totale svikten samt de uetiske holdningene de har vist i denne saken, og vise hvordan de ønsker å operere i fremtiden for å bygge opp tilliten igjen.

2. Det bør opprettes et eget operatørselskap for å håndtere dykking, samt relatert teknologi på norsk sokkel, på tvers av produksjonslisensene, feltene og rørledningene. Dette operatørselskapet bør ansette en basisbemanning for sin aktivitet, inkludert dykkere og dykkeledere, men bør også kunne leie inn både utstyr og personell for å dekke aktivitetstopper.

I et slikt miljø bør dykkere ha en alternativ arbeidskarriere klar som de går over til senest når de er mellom 30 og 40 år, basert på en nøye helsemessig overvåking. Den alternative yrkeskarrieren bør planlegges tidlig, og den erfaringen som dykkerne har ervervet seg i dykkekarrieren, bør nyttiggjøres så godt som mulig i den videre arbeidskarrieren.

Dette operatørselskapet bør få betingelser som gir de nødvendige økonomiske betingelsene til både å drive nødvendig forskning og operere sikkert og forsvarlig. Mye av den operative dykkingen kan karakteriseres som eksperiment med mennesker i arbeidssituasjonen. Denne dykkingen må derfor underlegges de samme etiske retningslinjene som eksperimenter med mennesker. All erfaring fra operativ dykking må samles systematisk og benyttes for å utvikle dykke-teknologien.

Forslaget ovenfor kan virke radikalt, men NSDA ser ingen annen løsning for å få en tilfredsstillende styring og kontroll med denne aktiviteten i fremtiden. Vi har både dykkernes liv og helse, rørledningers og installasjoners driftssikkerhet, forurensings-



problematikken, samt våre nasjonale etiske verdier å ta hensyn til.

Det synes å ha vært viktig for granskningskommisjonen å få klassifisert de kritikkverdige forholdene innen dykkebransjen til nå som objektivt ansvar. Vi har i Norge en tendens til å se lett på objektivt ansvar, for den skyldige er jo i god tro, han vet jo ikke at det han gjør er galt, og det er jo mange eksperter som sier både det ene og det andre. Det faktum at han har makt til selv å rangere ekspertene, kommer ikke frem. De som sier det han liker å høre får selvsagt mest faglig tyngde, og de som prøver å protestere kan han plassere nederst på listen, utsette for baktaling, og gjerne forfølge dersom anledningen byr seg.

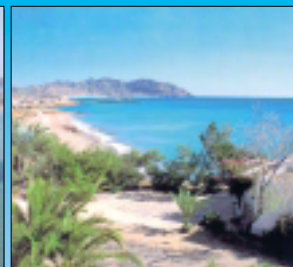
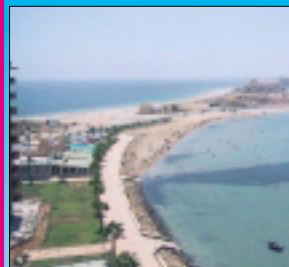
Vi regner med at kommentarene til Lossius-rapporten blir omfattende når høringsfristen går ut den 9. april. Men myndighetene har alt gitt ut rapporten som et offisielt dokument, og signaliserer at de ikke har til hensikt å ta hensyn til kommentarene. Å være så arrogant at en tror at en har satt punktum for en slik

sak før en har utført et skikkelig arbeid, er nesten like utilgivelig som å rote seg opp i denne situasjonen.

Granskningen av dykkingen på norsk sokkel er ikke ferdig før "alle forhold" er belyst, og Stortingets mandat som denne gang stoppet ved 1990, bør i neste omgang utvides til å gjelde hele tidsperioden frem til i dag. Vi har bedre ekspertise enn det som har vært benyttet til nå, og krav til kvalitet bør etter hvert komme høyt på listen. Habilitetsproblemene bør løses ved at representanter fra flere parter deltar i en balansert granskningsgruppe. For man kan ha den mest ulastelige integritet og allikevel være inhabil.

Legal Eiendom AS

Norges ledende Spania-megler



La Manga: La Manga er blitt en knallsuksess blant nordmenn! Her har vi leiligheter, rekkehus og eneboliger med fantastisk beliggenhet ved strandpromenade og båtmarina med restauranter. Like ved er det planlagt golfbane og ny stor båtmarina. Luksuriøse leiligheter med gedigne takterrasser og sjøutsikt. Her får man en leilighet med 2 soverom fra kr 900.000,- inkl. alle omk. La Manga er en perle og bør oppleves!

Mazarrón: Ca. 1 times kjøring fra flyplassen i Alicante ligger idylliske Puerto de Mazarrón og fiskelandsbyen La Azohia. Nå har vi fått for salg den mest attraktive delen av et nytt leilighetskompleks. Leilighetene vil få panorama sjøutsikt med kort vei til strand, svømmebasseng og store grøntarealer.

Vi arrangerer uforpliktende visningstur **6.4, 20.4, og 5.5.**

Utleie: Vi formidler også utleie av attraktive leiligheter og rekkehus på La Manga og i Torrevieja.

legal
EIENDOM

Slottsgt. 3, 5003 Bergen.

Ring oss for mer informasjon.

Tlf. 55 21 28 05

bergen@legal-eiendom.no
www.legal-eiendom.no

Legal Eiendom AS – størst utvalg, lengst erfaring!

§ Rettslig behandling av skriftlig advarsel tildelt sjøfolk.

Advokat Einar Drægebø

1. Innledning

For en tid tilbake ble to sjøfolk tildelt likelydende advarsel fra et rederi. Advarselen bygget på rapport fra kapteinen om at sjøfolkene hadde drukket alkohol mens de var på land, men i seilingsperioden. De to sjøfolkene, begge medlemmer i SOF, benektet å ha drukket alkohol. Det var ikke foretatt alco-test eller gjennomført annen måling av mulig alkoholpåvirkning. Etter flere runder med brevskrivning både til rederiet og til rederiets advokater avslø rederiet å tilbakekalle og oppheve advarslene. Som siste utvei ble saken brakt inn for tingretten, med påstand om at advarslene skulle kjennes ugyldige.

Saken ble avvist fra tingretten, og senere også fra lagmannsretten. Begge rettsinstanser kom til at advarslene ikke omhandlet et "rettsforhold". Domstolen var derfor forhindret fra å behandle søksmålet og saksanlegget ble avvist.

SOF har i denne saken støttet sine medlemmer fullt ut i forhold til saksanlegget og den rettslige behandling av saken. Nedenfor vil jeg kort gi en redegjørelse for innholdet i saken, hva domstolen begrunnet sine avgjørelser med, og hvordan man må forholde seg til avgjørelsene.

2. Kort om saken

Det er unødvendig å gå i detalj omkring saksforholdet. Det vil heller ikke være riktig i forhold til krav om anonymisering. Et kort resymé er likevel nødvendig. I rederiets operasjon – og sikkerhetsmanual var det fastsatt at det i hele seilings –perioden, uavhengig av om skipet var i drift eller lå ved kai var et absolutt forbud mot å nyte alkohol. Da båten lå til kai var flere av mannskapet på land. Mannskapene hadde ikke vakt. Da mannskapet som hadde frivakt kom ombord igjen medførte ikke dette noen oppmerksomhet. Neste dag ble det fra kapteinen tatt opp at 3 av mannskapet angivelig skulle ha drukket alkohol mens de var på land den foregående kveld. Det var ikke hevdet at noen av mannskapene hadde vært beruset. Det ble i ettertid skrevet

en rapport fra kapteinen, rapporten ble sendt til rederiet. Rederiet meddelte de 3 sjøfolkene en likelydende advarsel for å ha opptrådt i strid med operasjons – og sikkerhetsmanual til rederiet. 2 av sjøfolkene, som begge er medlemmer i SOF, hevdet at de ikke hadde drukket alkohol og bestred gyldigheten av advarselen. Rederiet ble tilskrevet av SOF. Rederiet unnlot å svare på brev, men etter flere purringer besvarte rederiet at man ikke hadde noen tariffavtale eller annet formalisert samarbeid med SOF og at man av den grunn ville avstå fra å besvare henvendelsen.

På vegne av medlemmene skrev jeg gjentatte brev til rederiets advokater. Det ble anmodet om å få utskrift av skipsdagboken, samt gjenpart av kapteinens rapport med angivelse av hva som angivelig skulle ha skjedd. Etter flere purringer ble henvendelsene besvart, men rederiet nektet fortsatt å gi fra seg kopi av skipsdagboken, samt å oversende kopi av kapteinens rapport. Det er åpenbart at både skipsdagbok og kapteinens rapport var viktige for å kunne prøve gyldigheten og innholdet i advarslene. Rederiet var ikke villig til å revurdere sin holdning i forhold til advarslene.

3. De rettslige vurdering og saksbehandling

På vegne av medlemmene i SOF ble det uttatt stevning for tingretten. Påstanden var at advarselen måtte kjennes ugyldige. Sjøfolkene var engstelige for at advarslene som de mente var tildelt på uriktig grunnlag, senere ville få negativ innvirkning for dem i forhold til f eks hyre i annet rederi og ellers kunne gi negativt omdømme på galt grunnlag. Tingretten valgte, av eget initiativ, ikke å gå inn i realiteten i saken, men vurderte hvorvidt domstolen er rette arena for å kunne prøve gyldigheten av en advarselen. Etter tvistemålsloven § 54 må det foreligge et "rettsforhold" for at et søksmål skal kunne fremmes. Saksforholdet må, som den klare hovedregel, gjelde et forhold som reguleres av rettsregler. Fra medlemmenes side ble det anført at advarslene var alvorlige sanksjoner, som medførte en uheldig stemping. Gjennom den mulige konflikt som

hadde oppstått ved at sjøfolkene bestred gyldigheten av advarslene var de engstelige for at ved innhenting av referanseopplysninger kunne dette påvirke uttalelsene fra rederiet i negativ retning. Rederiet på sin side anførte blant annet at advarslene var interne dokumenter gitt for å innskjerpe og tilrettevise. Advarslene vil heller ikke få betydning for senere ansettelsesforhold.

Både tingretten og lagmannsretten ga rederiet medhold i at advarslene ikke var noen reaksjon som endret partenes rettsstilling. Det ble heller ikke funnet å foreligge slike tungsveiende rettsikkerhets- eller rimelighetshensyn som skulle tilsi at domstolen skulle behandle saken.

4. Konklusjon / vurdering i ettertid

Lagmannsrettens avgjørelse må tas til etterretning, selv om konsekvensene av en advarsel vil kunne bli omfattende og kunne føles byrdefullt kan man altså gjennom domstolens vei ikke få prøvet gyldigheten av ilagt advarsel. Rederiet vil være berettiget til å ilegge advarsel som en tilrettevisning, det kan rederiet gjøre i kraft av sin styringsrett. Advarsel er ikke en disiplinærforføyning. Dersom man blir ilagt en advarsel som føles uriktig kan selve innholdet og bakgrunnen for advarselen, normalt ikke bli behandlet av domstolen. Noe annet er at det dersom advarselen, ved senere hendelser som kan lede til avskjed eller oppsigelse, kan en domstol da også prøve innholdet i advarselen dersom dette påberopes som noe av grunnlaget for oppsigelse eller avskjed.

Konsekvensen må bli at dersom man kommer i en situasjon hvor en advarsel blir ilagt på uriktig grunnlag må man for det første ta dette opp med skipets kaptein og senere rederiet for å få endret advarselen. Dersom rederiet ikke vil endre advarselen har man et krav på å få skrive en redegjørelse for hva man er uenig i. En slik uttalelse eller redegjørelse skal arkiveres i personalmappen sammen med advarslen. En redegjørelse som er skrevet av advokat eller annen rådgiver kan på samme måte kreves arkivert.

SPØRREKONKURRANSE

1. Hva heter Afrikas største land?
2. I hvilket år sto slaget på Stiklestad?
3. Er Belgia republikk?
4. Hva er en feltskjær?
5. Hva heter solsystemets ytterste planet?
6. Hvilken type seilskip er Statsraad Lehmkuhl?
7. Hvor ligger Ishavskatedralen?
8. Hvor mange liter er en US gallon?
9. Hva står romertallet MDCCCL for?
10. Hvor på menneskekroppen finner vi ambolten?

Svaret sendes til:

SOF

Slottsgaten 1, 5003 Bergen

Innen 01.06.03

Premier 3 stk weendgavekort i dobbeltrom, som kan benyttes på valgfritt Rainbow hotell innenlands (med unntak av hotell Bristol i Oslo og Rainbowkjedens høyfjellshoteller på Ål og Skeiskampen).

Vinneren av konkurransen forrige gang var: **Sonja Sundsbakk 5116 Ulset.**

"Ryktene om min død er sterkt overdrevet...."

Linjen over er et sitat, fra en av Mark Twains mange foredrag, og kan godt overføres til de samme rykter om SOF.

Det har kommet oss for øre at representanter for DNMF og Norsk sjømannsforbund, har fortalt at vi er både døde og begravet. Sannheten er det stikk motsatte, vi er både sunne og oppgående. Hva de overnevnte forbund prøver å oppnå med sine påstander, kan vi bare gjette på, men vi har ikke tenkt å legge oss flate selv om enkelte ville ønske det.

I stede for å legge oss ned, har vi tvert i mot vert en viktig brikke om å få til nettolønnsordning for offshore/service fartøy. Vi ser nå i ettertid at andre forbund har et stort markeringsbehov i så måte.

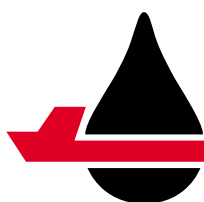
Vi i SOF har ikke vert så veldig oppsatt på å få oppmerksomhet i prosessen som førte frem til en ordning. Vi arbeidet mer i det stille, for ikke å ødelegge, men for å informere SV, om hva som ville skje dersom ikke ordningen kom i stand. Vi avtalte møte med SV, etter at vi først hadde vert på Stortinget og hatt samtaler med; AP; Fr.p, SP og Kystpartiet, hvor vi viste vi hadde samarbeids partnere. Når det gjaldt SV, viste vi at de var i mot, men ikke på hvilket grunnlag. Det ble da maktpåliggende for oss å få vite hvorfor de var i mot, det gjorde vi på flere måter. Vi hadde personlige møter, møte på stortinget (06.020.3), og daglige telefonsamtaler. Det resulterte i en 40 siders rapport om konsekvensene, som ville bli resultatet, om vi sto utenfor de Europeiske ordningene.

Vi tok kontakt med mange av kystens ordførere, samt maritime skoler, næringslivet og sist men ikke minst, NR (Rederi forbundet) SV mente i utgangspunktet at rederne hadde nok fra før, de trengte ikke mer for å kunne opprettholde en høy levestandard. De tenkte ikke på at de samme rederne fikk den samme fortjeneste om de flagget ut. De hadde ikke tatt i betraktning at det ville ramme norske sjøfolk, dernest den landbaserte næringen, som er helt avhengig av norsk skipsfart. Heldigvis viste SV stort ansvar og lot prinsipp være prinsipp, og utformet sitt eget forslag til nettolønnsordning. Når det gjelder Fr.p AP, Sp, og Kystpartiet, mener vi at de viste stor politisk klokskap, da de stemte subsidiært for SVs forslag.

Da vi ringte for å gratulere SV med innføringen, sa Hallgeir Langeland. " Det er SOF som skal ha gratulasjonene, for arbeidet med å overbevise tvilerne i SV".

Vi vil bare minne om at for vår innsats i innføringen av nevnte ordning, fikk en hyggelig gratulasjons meil fra NR. (Se leder).

Når vi så kan lese på DNMFs hjemmesider at de tar hele æren for at vi fikk nettolønnsordning, viser det med stor tydelighet, at det er en sannhet med modifikasjoner. Kanskje på linje med nyheten om vår alt for tidlige bortgang.



SOF

medlemskontingent satser pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

Kaptein og maskinsjef.	Kr. 275,-	Lettmatros og smører.	Kr. 225,-
Styrmann, maskinist, teknikker, ingeniør, elektriker, assistent, reparatør, båtsmann og stuert.	Kr. 265,-	Lærling.	Kr. 50,-
Kokk, matros og motormenn.	Kr. 250,-	Skoleelever, langtidssykemeldte over 6 mnd, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt, har kontingent fritak.	

NETTOLØNNEN REDDET?

Endelig etter mange måneders hardt SOF arbeid, er nettolønnen innført.

Som det går frem av linjen over, tar vi en god del av æren for at det ble nettolønnsordning til slutt. Etter at vi var på Stortinget, og besøkte en del politikere i januar, politikere vi viste var positivt stemt for nettolønnsordning, fikk vi vite at det var SV som måtte bearbeides, de var imot.

Vi ba umiddelbart om å få et møte med SV på stortinget, noe vi fikk den 06.02. Da var det bare en ting å gjøre, haste tilbake til kontoret i Bergen, for å lage en best mulig dokumentasjon om situasjonen.

I mellomtiden fikk vi Jan Simonsen (Demokratene) til å stille et direkte spørsmål til næringsminister Anskar Gabrielsen, i spørretimen den 12.02: **"Næringsministeren uttalte til TV 2 torsdag 30. januar at han ville foreta en fullstendig gjennomgang av norsk skipsfartspolitik. Vil statsråden i den forbindelsen vurdere å innføre en ordning med nettolønn for norske sjøfolk?"**

Svaret var som man vet, ikke særlig oppløftende, men presset ble opprettholdt på regjeringen.

Samtidig inviterte vi stortingsrepresentant, for SV, Heikki Holmås til et møte på vårt kontor. Han var en av de mest skeptiske til å innføre noen lettelsener for rederinæringen, da han kom. Etter at vi hadde pratet sammen en stund, begynte han å forstå at det ikke var rederne det dreide seg om. Da vi fortalte at rederne kunne få de samme rammebetingelsene ved å flagge ut, og at resten av Europa hadde de samme betingelsene, som vi ba om, virket det som om han begynte å forstå. Videre ble han fortalt at om ikke vi fikk de samme betingelsene, ville det ikke gå ut over rederne, men de vanlige sjøfolkene og mange ganger flere arbeidsplasser på land. Da lovde han at han ville begynne å bearbeide partiet sentralt, noe han tydeligvis har gjort. De eneste vi viste om, i SV, som var positive var Hallgeir Langeland og Heidi Grande Røys. På den bakgrunn hadde vi et stort



arbeid foran oss, med å overbevise resten av stortingsgruppa til SV. Vi satte oss ned og begynte med å lage en dokumentasjon på hva som ville skje dersom Norge ikke fikk like rammevilkår, som resten av sjøfartsnasjonene i Europa.

Resultatet ble en 40 siders rapport med dokumentasjon fra bedrifter, skoler, ordførere, direktorater og ikke minst næringen selv.

Etter at vi fikk møte Sv på stortinget den 06.02, (Åsa Elvik, Hallgeir Langeland og Heidi Grande Røys) fikk vi løfte om at de ville ta rapporten på alvor, og distribuere den blant kollegene sin på "tinget". Noe de tydeligvis har gjort. Videre ba Hallgeir langeland om et to siders brev, hvor vi i klartekst viste hva som måtte gjøres. Brevet skulle han bruke for å overbevise næringskomiteen i SV. Våre synspunkter har tydeligvis overbevist tilstrekkelig mange til at de forandret syn på nettolønnsordningen.

Rapporten og brevet har tydeligvis både blitt lest og diskutert, i alle fall var de et viktig bidrag til at SV stilte sitt eget forslag, med en del "heftelser".

Nå gjenstår noe av det viktigste; få nettolønnsordningen lovfestet.

Forslaget fra SV var som følger:

Forslag nr. 6

Fra representanten Åsa Elvik på vegne av Sosialistisk Venstreparti.

«Stortinget ber Regjeringa i Revidert nasjonalbudsjett 2003 komme tilbake med

en utvidelse av nettolønnsordninga til også å gjelde offshorefartøy i NOR-registeret med virkning fra 1. juli 2003.02.28

Stortinget ber Regjeringa utarbeide regler hvor det stilles krav om et visst antall lærlingeplasser for norske sjøfolk på skip som kommer inn under nettolønnsordninga.

Dette skal sikre i snitt 2 lærlinger per skip som er omfatta av nettolønnsordninga. Stortinget ber Regjeringa opprette et fond som skal gå til kompetansehevings og rekrutteringstiltak i de maritime næringene, spesielt retta mot

opplæring til sjøs. Fondet disponeres i samråd med de berørte rederiene og de ansattes organisasjoner. Fondet finansieres ved innbetaling av kr 470 per måned per sysselsatt på alle norske skip som er omfatta av nettolønnsordninga.

Stortinget ber Regjeringa knytte krav om positiv næringsutvikling (f. eks. dokumenterbare investeringer utover normalnivå i HMS-arbeid, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter i den maritime klyngen) til alle skip under nettolønnsordninga.

Stortinget ber Regjeringa komme tilbake med forslag til konkretiserte vilkår i samsvar med ovennevnte i Revidert nasjonalbudsjett 2003»

Vi vil også berømme Fr.p for sin støtte, når de ikke fikk støtte for sitt eget forslag, stemte de subsidiert for SVs forslag. Med andre ord, ble det med AP og Senterpartiets stemmer, flertall i Stortinget.

Nettolønnen er et faktum.

Vi har i forbindelse med innføringen av nettolønnsordningen, mottatt gratulasjoner fra Norges Rederiforbund.

I følge Norges Rederiforbund, hvor vi fikk støtte i arbeidet med dokumentasjonen, er SOF kanskje den avgjørende grunnen til at det ble nettolønnsordning.

Nedenforstående brev er et eksempel på hvordan vi arbeidet, i prosessen med å redde arbeidsplassene for norske sjøfolk. Brevet ble skrevet, som et resultat av vårt møte med SV på Stortinget 06.02.03. Hallgeir Stangeland, som er for nettolønnsordning for sjøfolk, ville ha en dokumentasjon fra oss, om hva som kunne skje om ikke nettolønnen fikk flertall i Stortinget.

SVs Stortingsgruppe



v/ **Hallgeir Langeland.**

Bergen 07.02.03

Sender som avtalt med deg, i går, noen betraktninger om innføring av nettolønnsordning for norske sjøfolk.

Med vennlig hilsen SOF. Leif R Vervik

Hvorfor støtte Norsk skipsfart?

Da europeiske land startet med nettolønns ordninger for sine sjøfolk, startet de samtidig slutten for norsk skipsfart slik vi har kjent den gjennom årtier. Om det var strategisk tenkning, som lå bak skal være usagt. Resultatet blir i alle fall tragisk for norsk skipsfart. Det har nemlig ført til at rederinæringen har fått øynene opp for større fortjeneste i utlandet, kontra det de kan tjene, ved å beholde norsk flagg.

I dag har Hellas, Nederland, Tyskland, Storbritannia, Spania, Danmark, Irland, Sverige og Finland inn ført nettolønnsordning for sine sjøfolk.

Om næringen, i stor målestokk flagger ut, vil de også fjerne arbeidsplassene våre. Resultatet da blir ikke bare arbeidsløse sjømenn, men en hel del andre landbaserte arbeidsplasser.

Vi snakker faktisk om så mange som 80 000-100 000, arbeidsplasser i verste fall, over en fem seks års periode. De som får lide mest blir kyst kommunene, det er der skipsverftene/verkstedene ligger, i tillegg vil det få store ringvirkninger for utallige underleverandører og spesial bedrifter, maritime skoler og kontroll institusjoner.

I dag blir i underkant av 70 % av verdens supply skip utviklet og konstruert ved norske verft. Det er en kompetanse vi for all del må ta vare på. I de siste syv årene har norsk skipsfartsnæring brukt ca 20 milliarder kroner på kontrahering ved norske verft. det er arbeids-

plasser, som har vært sikre helt frem til i dag, nå vet vi, dessverre, at så ikke er tilfellet lenger. Senest i sist uke kunne vi høre på nyhetene at 60 arbeidere ved Kleven i Førde og Florø var permittert, om de ikke får nye ordre, kan 600 av arbeiderne bli oppsakt, i løpet av innværende år. Sammen med dem vil et stort antall underleverandører, gå samme veg. Situasjonen er ikke lysere andre steder langs kysten

Årsakene er selvfølgelig flere, men en av de viktigste er at sjøfartsnæringen føler seg usikker på fremtiden. Flagger de ut, er det sikkert muligheter til overføringer i det landet de flagger til. Der er det også verft og verksteder. Blir rederinæringen værende i Norge, vil det generere mange oppdrag til både verft og verksteder, noe som i sin tur vil støtte underleverandørene.

Når vi snakker om kompetanse, er den norske sjømann et levende bevis på kvalitet. Det er ikke lenge siden norske sjøfolk, om bord på M/S Tampa, viste

verden hva norsk sjømannskap står for. Det motsatte ble bevist, med utenlandske folk på brua på M/T Bow Eagle. Forsvinner den norske kompetansen, blir det vanskelig å få den tilbake.

Kommune-økonomien er ikke den aller beste rundt omkring i landet, skulle arbeidsplassene, knyttet direkte eller indirekte til skipsfarten forsvinne, vil det føre til katastrofale konsekvenser for enkelte lokalsamfunn.

Herøy kommune på Møre, har ca 8400 innbyggere, 100 % av arbeidsplassene er knyttet til sjøfarten, på en eller annen måte. I følge ordfører Svein Gjølseth, vil det føre til store personlige og kommunale problemer. Skoler legges ned, butikker stenger den lokale bensinstasjonen forsvinner. Resultatet blir avfolking i stor stil. Når folk blir tvunget til å flytte, vil de naturligvis forsøke å få jobb andre steder, da blir storbyene et lett valg. Noe som fører til større press på arbeidssituasjonen i byene, der presset er for stort allerede.

Andre ordførere vi har vært i kontakt med, sier det samme.

Til nå i år har vi mottatt mange meldinger, fra medlemmer, om at "deres" rederi enten har flagget ut, eller er i ferd med å gjøre det. Det medfører at de om kort tid er arbeidsløse. En situasjon mange av de ikke er i stand til å takle. Mange har etablert seg, i den tro at de hadde en sikker jobb, nå står de overfor store økonomiske problemer. Mange har familie, barn, hus og bil. Når de ringer oss, er det lite, utover trøst vi kan gi dem. Vi opplever panikken og håpløsheten de føler, og prøver å rettlede dem til de kommunale institusjonene, hvor de

kanskje kan få hjelp.

Sjøfolk er, og har alltid vært en stolt og uavhengig "rase", nå er de i villrede og desillusjonerte. De har alltid trodd at regjeringen ville tale deres sak, om det var nødvendig. De mener at de aldri har ligget noen til last, og slitt i det stille i både godt og dårlig vær. Sørget for at moder Norge, har fått den skatten de var pålagt. Nå derimot føler de at de blitt sveket og overlatt til seg selv, for å klare seg som best de kan. Det er enkeltmennesker vi snakker om, ikke ting. Mennesker med ansvar for seg og sine, mennesker med følelser både på godt og ondt. Nå blir de stående alene,

info@sof.no

ikke alle sjømenn bor på samme plass, noe som gjør det enda vanskeligere. De fleste sjøfolk bor i grisgrendte strøk av landet, og kommunikasjonen blant kolleger, blir opprettholdt om bord. Når de nå står alene, faller det seg naturlig at de tar kontakt med oss i fagforeningen. Problemet vårt er at vi ikke har de midlene som skal til, heller ikke er vi psykologer. Vi kan, som sagt, bare gi moralsk støtte å prøve og få politikerne til å forstå alvoret i situasjonen.

Vi har i dag en kystflåte som sliter i virkelig motbakke, ikke bare har de norske konkurrenter, men de har i tillegg mange utenlandske. Flesteparten Danske, som fritt kan hente varer mellom norske havner. Den norske NIS flåten har derimot forbud om å utføre samme type seilinger. Nå har nettopp EU inngått en avtale med Kina, der de med fri tilgang, og uten hindring skal kunne seile i hverandres farvann.

Hva med norsk kystfart om det samme blir påtvunget oss?

Hvor blir det da av sikkerheten langs kysten? Hva med kommunikasjon?

Alle er mer eller mindre opptatt av at vi skal ha gode HMS regler å følge. Hva med å innføre Arbeidsmiljøloven innen norsk skipsfart? Da har vi et veldig godt instrument i bunn og kan på den bakgrunn utforme regelverk som vil fungere. I dag er holdningen "Går det så går det". Samme gjelder beredskaps skipene på sokkelen. Vi har for få og for lavt bemannede beredskapsskip. Skal vi ha en troverdig sikkerhet for våre oljearbeidere, må vi bytte ut store deler av flåten. Samtidig må vi høyne minimumsbemanningen. På engelsk sektor er minimumsbemanningen 11 mann, på norsk sektor bare 6 mann.

Som alle vet ligger norske rederes lojalitet i hans egen lommebok. Om det ikke innføres nettolønnsordninger for norske sjøfolk, på linje med utenlandsfergene, flagger bare rederne ut. Rederne vil tjene like godt om de har båtene sine i Norge eller i utlandet. Forsvinner arbeidsplassene til norske sjøfolk, forsvinner snart alle de andre.

Når vi ikke ønsker refusjonsordning er det pga. at den må budsjettbehandles hver høst, noe som lager usikkerhet, og lite trygghet innen næringen. Nettolønnsordning derimot må innføres for alle norske sjøfolk, en gang for alle, ved lov. Da har næringen mulighet for å planlegge og å investere i nye skip, samt beholde norsk mannskap.

KULTURANALYTIKERNE



KVALITATIVE UNDERSØKELSER, ANALYSER OG RESEARCH

KUNDETILFREDSHET

ARBEIDSKULTUR

TRIVSELSUNDERSØKELSER

MARKEDSUNDERSØKELSER

PRODUKTEVALUERING/PRETESTING

ADRESSE

C.SUNDTSGATE 28
5004 BERGEN

TELEFON

55230125

FAX

55230126

E-POST

FIRMAPOST@KULTURANALYTIKERNE.NO

INTERNETT

WWW.KULTURANALYTIKERNE.NO

Bløffen om sikkerheten i Nordsjøen



Foto: SOF

Det blir bevdet at vi innen norsk oljeindustri til havs har verdens beste sikkerhet for våre arbeidstakere på plattformer. Det er bløff!!

På engelsk sektor av Nordsjøen må beredskapskipene ha mistebemannning på 11 mann, på dansk sektor minimum ni mann, på norsk sektor helt ned i seks mann. Ikke nok med at vi kan ha så få som seks mann, vi skal ikke lengre ha et skip ved hver plattform/rigg. Nei, nå er det godt nok med det som kalles områdeberedskap, dvs. et fartøy i midtposisjon på et oljefelt. Det betyr i praksis at så snart at skipet forlater midtposisjonen, noe det ofte må gjøre, ligger resten av feltet uten beredskap. Når vi vet at det å holde et beredskapskip ved en installasjon koster under 1% av årsomsetningen

(0,7 promille ved Troll C plattformen i1999), blir det latterlig å hevde at det er for dyrt å opprettholde en troverdig sikkerhet.

Den gang oljeindustrien var i oppstarten, ble det satset mer på sikkerhet enn det som gjøres i dag. Da var det ett skip ved hver plattform/rigg, mens vi i dag har en helt annen situasjon.

I dag har vi et underskudd på ca. 25-30 beredskapsfartøy, samtidig med at en del av dem vi har er alt for små og utilstrekkelige, både i bemanning og utstyrsmessig sammenheng. Skal vi ha en troverdig sikkerhet må antallet skip opp. Samtidig må minimumsbemanningen opp på minst engelsk nivå.

En annen ting som er med på å undergrave sikkerheten er seilingstid/

arbeidstid for de mannskapene som er ombord på beredskapskipene. Sikkerheten på plattformer blir satt i sammenheng med arbeidstid, en sammenheng som ikke relateres til arbeidstakere på skip. Konsekvensen blir at mannskapene som er i slutten av sitt skift eller sin arbeidsperiode er mye mer utslitt og mindre årvåkne enn sine kolleger på plattformene.

På plattform har de en arbeidstid på 14 dager, på skip er arbeidstiden dobbelt så lang. Når så det faktum at de arbeider på et rullende dekk, tas i betraktning, vet vi at de i utgangspunktet har en tøffere hverdag som det ikke blir tatt hensyn til.

Dette, sammen med det faktum at Arbeidsmiljøloven[1] er fraværende på skip, gjør at den servicen disse skipene skal yte blir drastisk

reduisert.

Med den vaktordningen som eksisterer, vet vi at det ikke kan tilbys noen god beredskap. I dag arbeider man seks timer og har seks timer fri. Dette fører etter kort tid til at man blir helt utslitt, mentalt og fysisk. Når man går slike vakter, får man aldri mer enn maks. fire til fire og en halv time sammenhengende søvn, noe vi i dag vet er farlig over tid. Det vil med andre ord si at de som er satt til å yte sikkerhet, er de som er mest slitne. Det vi må få, er et annet vaktssystem samt at Arbeidsmiljøloven innføres til sjøs.

Oljeselskapene hevder at den beste form for sikkerhet på sokkelen er helikoptre. Dette er bløff. Vi som har noen år bak oss i Nordsjøen vet at helikoptre er et godt supplement, men ikke noe mer. Om en ulykke skulle oppstå, vet vi at det eneste som virkelig teller, er et godt utrustet beredskapskip, med et godt drillt og stort nok mannskap. Helikoptre har store begrensinger som varme, røyk, sterk vind tåke etc., et skip har nesten ingen av disse begrensningene. Skipene kan spyle tonnevis med vann, skumlegge havet ved eventuell brann, de kan plukke opp folk fra havet, selv under røyken

fra en brennende plattform. Skipene har mulighet til å ivareta de overlevende, det kan serveres varm mat/drikke, de kan få førstehjelp; i det hele tatt bli tatt godt vare på.

Når det gjelder rednings helikoptre skal de være fremme ved en ulykke senest 95 minutter etter alarm, neste innen tre timer. Hvor mange vil klare å vente så lenge, i temperaturer langt under null, samt høye bølger og hylende vind? Dessuten vil de fleste evakuerte bli drevet så langt vekk at de neppe vil blitt funnet.

Vi vet at når det gjelder sikkerheten på sokkelen er det pr. i dag kun en regel som gjelder; nemlig regelen om å tjene mest mulig penger. Det er ingen tanke for dem som i virkeligheten bringer pengene inn i statskassen, plattformarbeiderne.

Denne tankegang er rett å slett kynisk!

Se Dråpen nr. 3 2002, side 21



Brilliant
Impressive

Tlf. 55 59 07 10
firmapost@xpartner.no



XEROX
Partner

Skader på offshore-service fartøyene

Trass i en markert bedring det siste året er besetningen på servicefartøyene den yrkesgruppen som er mest utsatt skader i norsk olje- og gassvirksomhet.

Undersøkelser viser at det er tre ganger så mange fraværskader blant de som arbeider på servicefartøyene som blant de som arbeider på Gullfaks-plattformene. Det var en jevn økning av personskadene fram til 2000. Men i fjor var det en bedring, noe som blant annet resulterte i at næringen ble tildelt konsernsjefen i Statoils HMS-pris.

Årsaken til de fleste personskader om bord på fartøyene blir klassifisert som menneskelig svikt. Svært få personskader tilskrives teknisk svikt. Av en rapport som Studio Apertura ved NTNU gjorde for Statoil i 2001, går det fram at oppmerksomheten på å få jobben gjort, gikk på bekostning av sikkerhet

Studio Apertura har dykket ned i tallmaterialet og årsaksforhold i forbindelse med de ulike hendelser og ulykker knyttet til de maritime operasjonene til Statoil. Der går det klart fram det viktigste for båtene er å få jobben gjort og bli ferdig, for andre oppdrag venter.

Vi måtte stille oss spørsmålet hva som påvirker arbeidsmetodene på fartøyene. Og der som ellers i næringslivet er det de tre faktorene:

Regler, teknologi og ledelse som setter premisser for hvordan det skal jobbes, sier Rolf Bye, som sammen med Trond Kongsvik står bak rapporten. De ansatte på fartøyene har gjennom en årrekke opplevd av oppdragsgiverne sine å ikke bli verdsatt. Særlig gjelder dette kommunikasjonen mellom skip og plattform. Fartøyene har for eksempel gjentatte ganger måtte avbryte laste- og losseoperasjoner uten å få noen

PS.

Som man kan lese i ovenstående artikkel, velvilligst mottatt fra Dag-Tore Anfinsen redaktør for Poseidon, ser vi at det er flest skader på fartøy. Dette er noe vi i SOF har tatt opp mange ganger uten å bli hørt. Som det fremgår av artikkelen er årsakene ofte forårsaket av dårlig tid, og menneskelig svikt. Grunnen til det siste vet vi skyldes i mange tilfeller, mangel på skikkelig hvile, i form av søvn.

Det er uomtvistelig bevist at om man ikke får mer enn 4-4,5 timer sammenhengene søvn mellom vaktene, over lengre tid, vil det føre til sløvheter og svekket årvåkenhet. Det samme kan sies om lange seilings perioder, det er en klar sammenheng mellom lange arbeidsperioder/lite søvn, og ulykker.



forklaring på hvorfor. Det har heller ikke vært uvanlig at de som arbeider på dekk blir overspylt med utslippsvann fra plattformene.

Dette har gjennom årene skapt en likegyldighet. Den siste arbeidsmiljøundersøkelsen på fartøyene viser at denne kommunikasjonen nå er blitt bedre. Ved å gå inn i årsaks materialet viser det seg at prosedyrekravene fra myndighetene ofte kan være åpen for tolkning, avhengig om det er Oljedirektoratets eller Sjøfartsdirektoratets regelverk som brukes.

For å få sikrere arbeidsforhold på fartøyene mener Apertura at det må arbeides både på kort og langs sikt med arbeidsstrukturen i næringen, arbeidskulturen og ikke minst samhandlingen mellom plattformene, basen og båtene.

I rapporten heter det blant annet at der nærliggende å anta at personskadene kan reduseres ved å automatisere arbeidsoperasjoner med størst risiko for alvorlige personskader, og ved å endre arbeidspraksis på fartøyene.

Sosialantropolog Rolf Bye og organisasjonspsykolog Trond Kongsvik har arbeidet med fartøysikkerhet i nærmere to år. Det siste året har de fått god assistanse av blant andre sivilingeniør Lisebeth Hansson nå er i ferd med å avlegge sin doktor-avhandling ved NTNU knyttet til fartøysikkerhet.

Tekst og foto: Dag-Tore Anfinsen

Redaksjonelle kommentarer

E-post:
info@sof.no

Internett:
<http://www.sof.no>



Norges Røde Kors

HJELP SIVILBEFOLKNINGEN I IRAK

Mens bombene faller over Irak, er det de sivile som rammes hardest. Mangelen på rent vann, medisiner, mat, og annet utstyr er prekær, og det er stor fare for at vi går mot en humanitær katastrofe. Akkurat nå er situasjonen spesielt kritisk i byen Basra.

Norges Røde Kors har startet opp en storstilt innsamlingsaksjon til inntekt for ofrene i Irak. Vi oppfordrer hele befolkningen til å delta, og håper at DU vil være med å gi et bidrag.

Sivilbefolkningen i Irak har lidd lenge. Barna er syke og redde etter to kriger, politisk vanstyre og 13 år med sanksjoner. Nærmere 70% av barna viste tegn på depresjon på grunn av frykten for krig og tap av familie før bombingene startet.

Så mange som 500.000 barn har dødd siden forrige krig, og like mange barn er underernærte. Rett før krigen brøt ut viste det seg at det meste av barnedødeligheten skyldes urent drikkevann, og den pågående krig kan medføre at mange nå tvinges til å drikke kloakk.

Norges Røde Kors har sendt store mengder nødhjelpsutstyr til Irak, og vi har feltsykehus og helseklinikker klare til utsendelse når behovene øker.

Pr i dag har vi 21 norske nødhjelpsarbeidere i området, og flere er i beredskap til å reise til Irak og nabolandene etter behov.

Men hjelpearbeidet koster penger! Vi i Norges Røde Kors inviterer til en nasjonal dugnad for å hjelpe de mest sårbare i Irak og vi håper at også dere vil være med.

**Bruk konto 1 (tele/nettbank 8200.01.90000)
eller ring 820 43 000 (kr. 100.-)**

Sivilbefolkningen og hjelpearbeiderne i Irak trenger vår støtte nå!

For mer informasjon gå på www.hjelp.no

Med vennlig hilsen
Norges Røde Kors

Thorvald Stoltenberg
President

Siden er donert av SOF

Større trygghet med NAF og Gjensidige NOR



www.naf.no

www.gjensidigenor.no

Med medlemskap i NAF og bilforsikring i Gjensidige NOR får du større trygghet og verdifulle fordeler:

- Du slipper å betale ordinær egenandel på kr. 4.000,- ved en kollisjonsskade pr. år.*
- Kr. 0,- i egenandel ved tyveri hvis bilen har godkjent alarm.
- NAF-medlemmer får spesialtilbud på montering av DEFA bilalarm inkludert kupeovervåker.

Interessant?!

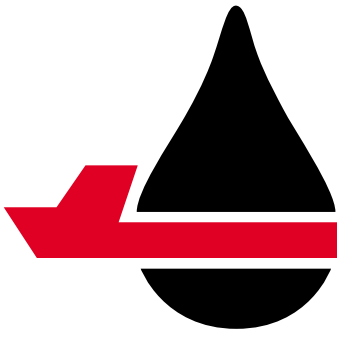
Ring **800 40005** eller kom innom oss.

(*) Forhøyet egenandel reduseres med kr. 4.000,-



Gjensidige NOR
Forsikring

A0314vb/12.00



innmelding

SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING

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
Slottsgt. 1
5003 BERGEN
Faks: 55 96 23 83

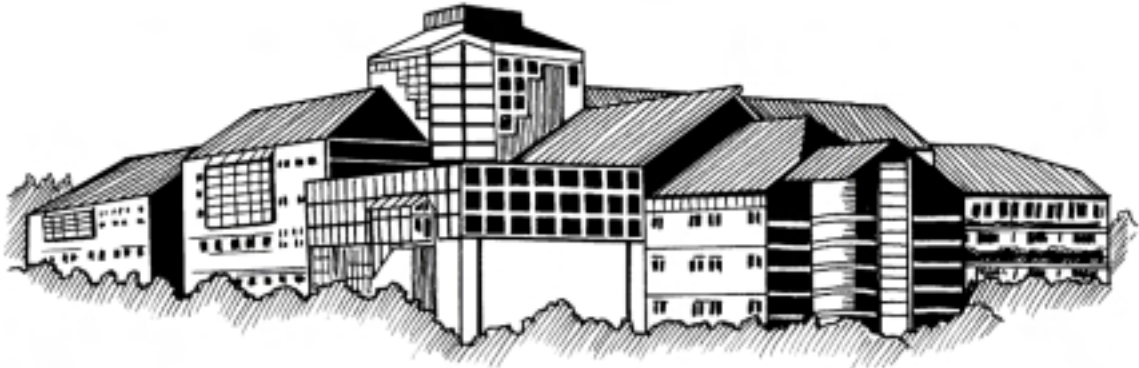
FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,
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 ...!



**Prøv et av våre 243 renoverte dobbeltværelser eller suiter,
19 lyse og luftige møterom eller store og
romslige selskaps- og bankettlokaler!**

**Prøv vårt velværesenter; svømmebasseng m/motstrømsanlegg,
2 squashbaner med internasjonale mål, trimrom, solarium og badstuer!**

**Prøv vår shuffleservice til og fra
flyplassen, heliporten eller Kokstad/Sandsli!**

Husk – vi står på for deg – med glede!



- når kvalitet teller!



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