



Nr. 1 - 2004

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Illusjonen om områdeberedskap

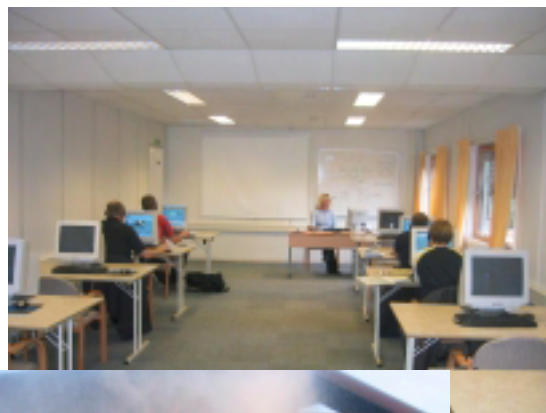
Bemanningen
i byssa

De skjulte
tragediene

LOSS OF LICENSE
– hva er det?

Lei av å fryse på kurs?

- Hos oss kan du gå på kurs hele året
- Innendørs basseng
- Innendørs brannhall
- Flotte nye lokaler
- Sentralt – 10 min. fra Flesland – 10 min. fra sentrum



NOSEFO Bergen AS
Nedre Nøttveit 16
5238 Rådal
bergen@nosefo.no
55 11 70 00

- De fleste offshorekurs
- STCW kurs
- Alle typer førstehjelpskurs
- Industrivern



innhold

DRÅPEN NUMMER 1 – FEBRUAR 2004

DRÅPEN

nr. 1 februar – 3. 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:

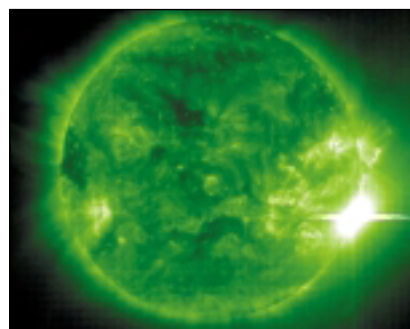
SOF
Siddis Pilot inne for mannskapsskife

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS



Illusjonen om områdeberedskap side 6



Voldsomme solstormer side 8



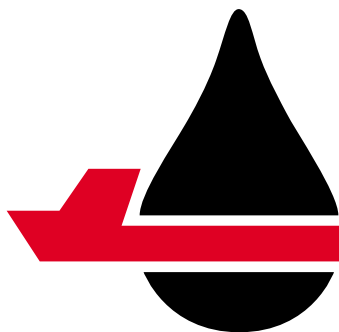
Små spor ved sjøen side 20



Illustrerende foto

De skjulte tragediene side 22

Leder	side 4	Kan det være vårt ansvar?	side 13
Hvem er Ansgar Gabrielsen minister for?	side 5	Leserinlegg	side 15
Illusjonen om områdeberedskap på oljefeltene	side 6	Er OFS virkelig det forbundet sjøfolk skal henvende seg til?	side 18
Bemanning i byssa	side 7	Nettolønnen reddet?	side 19
Voldsomme solstormer gjør skade	side 8	SOF hjelper sine	side 19
Ansvar hva er det?	side 10	Små spor ved sjøen	side 20
Hvor er logikken	side 11	De skjulte tragediene	side 22
Styremøte 5. desember	side 11	Loss of License	side 26
Sjøsikkerhetskonferansen 2003	side 12	Refser den norske selvgodheten	side 31



Godt Nyttår!



Leif R Vervik, formann.

Som dere sikkert har lagt merke til er det en stund siden Dråpen sist kom ut. Det har sine grunner, den viktigste er at vi har hatt problemer med å få nok annonsører til bladet, men det ser nå heldigvis ut til å bedre seg. Uten annonser i bladet vil det fort bli alt for dyrt, og vi har andre ting å bruke pengene på, nemlig dere.

Det har i stedet blitt en god del skipsbesøk i det siste (i fjor ble det nesten 100 besøk), det har vist seg å være en viktig måte å få sjøfolkene i tale på. Da kan vi få legge frem sakene slik SOF ser dem, samt at de vi snakker med har mulighet til å få frem sitt syn om oss.

Alle mener, som SOF, at vi burde vert ett forbund til sjøs for lenge siden, alle mener, som SOF, at vi burde ha samme plikter og rettigheter med arbeidslivet på land/plattformer, og at Arbeidsmiljøloven blir innført til sjøs.

Alle mener, som SOF, at det må gjøres noe med Sjømannspensjonen, alle mener, som SOF, at det må gjøres noe med velferdspensjonene.

Alle er enige, med SOF, om at det må gjøres noe med sikkerheten i Nordsjøen, alle er enige med SOF i at det var rett å innføre nettolønns ordningen for offshore/service flåten, selv om vi arbeidet for at hele NOR registeret skulle tas med i ordningen.

Husk at det var SOF som var hovedårsaken til at SV innså viktigheten av nettolønnsordningen, uten SV' helomvending hadde utflaggingen vert i full gang i dag.

Det som er litt rart når vi er på skipsbesøk, er at nesten alle om bord er enige med SOF og det vi står for. Likevel er det visst forferdelig vanskelig å ta konsekvensene av sine egne meninger, nemlig det å melde seg inn i SOF. Det ser nesten ut til at de er redde for å støte de forbund de er så inderlig skuffet over. Forstå det den som kan.

Når vi vet at så mange er samstemte med oss er det frustrerende å se at det går så tregt med innmeldingene. Vi vokser heldigvis, men det går så sent at det vil ta lenger tid å få gjennomført det vi alle er opptatt av.

Ta konsekvensene av dine egne meninger og meld deg inn i SOF.

Man vinner ikke i lotto, om man ikke kjøper lodd. Den dagen vi søker, og får avtalerett, garanterer vi at vi skal ha mer igjen av forhandlingene enn fjorårets tillegg. Vi må bare få lov til å gratulere Norsk Rederiforbund med flinke forhandlere.

Vi har denne gang, som sist, arbeidet virkelig hardt med å overbevise de politiske partiene om foretrefeligheten med å innføre nettolønn. Vi har og fått bekreftelse fra samtlige fem partier, som sto for flertallet sist, om at nettolønnsen skal innføres i lovs form fra i år.

Av saker som står i fokus i denne utgaven av Dråpen, er det utdanning, sikkerhet for arbeid etter endt læretid. Bemannings situasjonen i maskinen, når det gjelder 2 maskinister og kadetter.

Arbeidet i byssa.

Nordsjødykkernes vanskelige situasjon, og utnyttelsen av dem, samtidig prøver vi å forstå hva Næringsministeren egentlig vil.

I dette nummeret kan vi også ønske velkommen tilbake en gammel kjenning, sjømannslege E. Knudtzon Snincak

Hvem er Ansgar Gabrielsen minister for?

Er han minister for det norske næringsliv generelt, eller er det bare storfinansien. Det å være minister forplikter, uansett hva type minister man er.

Slik næringsministeren forvalter sitt gods, ser det nesten ut til at vi i det store og hele, hadde vært best tjent uten noen minister i den stolen.

Det vi sikter til er selvsagt hans behandling av den norske sjøfarten. Han vil fjerne det norske skipsregisteret NOR, og erstatte det med NIS (Norsk Internasjonalt skipsregister) Det betyr i praksis at han vil innføre Apartheid politikk på norsk eide skip. Om vi ikke husker feil, brukte vi millionvis av kroner på å få den vekk i Sør- Afrika.

Om NOR registeret blir nedlagt er det fritt frem for rederne å ansette billig utenlandsk arbeidskraft, det betyr i praksis at du og jeg må kunne minimum engelsk for å kunne snakke med en billettør for eksempel, på norske ferger. Tenk deg da en nød-situasjon, hva med kommunikasjonen? Vi husker så alt for vel "Scandinavian Star" ulykken, hadde kommunikasjonen vært bedre der, hadde heller ikke så mange forulykket.

Språkproblemer vil det også bli med beredskapsskipene på sokkelen, om en større katastrofe skulle oppstå. I dag er den norske beredskapen dårlig, men vi er villig til å vedde på at, om nærings-

ministeren får det som han vil, vil den bli katastrofal.

Det hele er egentlig snakk om et prinsipp, for Gabrielsen, det er enten for eller i mot nettolønn for norske sjøfolk (sjøfolkene betaler skatt som de alltid har gjort, nettolønn er bare et annet ord for overføring fra staten). Om det er NIS redernes flinke lobbyister som har klart å overtale Gabrielsen skal være usagt, men at det er krefter som vil den Norske staten vel, er det helt sikkert ikke.

I inneværende år koster nettolønnsordningen ca 1130 millioner kroner. Med de pengene sikrer vi ikke bare norske sjøfolk, men også tusenvis av norske landarbeidsplasser (verksteder, skipsverft, skipshandlere, rørleggere, elektrikere, malere, møbelsnekkere og mange, mange andre).

Med tall hentet fra forskjellige, statlige og private instanser, får vi opplyst at i løpet av en 3-4 års periode vil vi ha 80 000-100 000 nye arbeidsledige, om Gabrielsen får det som han vil. Det vil i følge Arbeidsdirektoratets egne beregninger koste oss over 9 milliarder kroner i året. Man trenger ikke være matematisk geni for å se at her er det store differanser.

Leser i BT 05.02.04 at Maritimt forum, som er sammensatt av ulike fagpersoner fra industri og fagbevegelse, mener at NIS registerets fartsområde gradvis bør utvides.

SOF (Seilende Oljearbeideres Forening) er helt i mot, vi er også et fagforbund.

Tvert i mot, så mener vi at NOR registeret må utvides, og at norske sjøfolk og deres kompetanse blir tatt vare på. På den måten, og bare den måten, vil vi ha rekruttering til yrket i fremtiden.

På den bakgrunn, er det vi stiller spørsmålet. *Hvem i huleste er han Statsråd for?*

Hvem er det som vil tjene penger på å fjerne alle norske sjøfolk?

Man blir nesten fristet til å ta frem det gamle ordtaket. Når det regner på presten....osv.

Kan det være den norske stat verdig å gjeninnføre Apartheid, en politikk som ble fordømt av en hel verden?



Alt dette og mere vil Gabrielsen fjerne.
Ill. foto: SOF

Illusjonen om områdeberedskap på oljefeltene

Leser i Bergenstidene, lørdag 22.11.03 om det nye beredskaps-skipet "Havila Troll" og dets fortrefelighet.



Minst én opprustet beredskapsbåt pr. plattform. Ill.foto: SOF

"-En helt ny verden. Slik karakteriserer Sven Edin, leder i fagforbundet NOPEF i olje og gassdivisjonen i Norsk Hydro, det nye beredskapsskipet for området Oseberg-Troll i Nordsjøen. Videre sier Edin seg godt fornøyd med den nye områdeberedskapsplanen, noe det er arbeidet i fem år for å få til."

Ikke misforstå, skipet som sådan er et fantastisk fartøy, det har vi selv sett.

Problemet er ideen med områdeberedskap, det er med på å svekke, en allerede elendig sikkerheten i Nordsjøen. Selv om dette og lignende fartøy skal klare å gjøre over 20 knopps fart, er fremdeles problemet, at det bare skal være et beredskapsskip på hvert felt. Som alle vet ligger ikke plattformene i en tett klynge på oljefeltene, de ligger med mange kilometers avstand fra hverandre. Det betyr i praksis at om noe skjer på en installasjon på den fjerneste delen av feltet, har man, på tross av stor hastighet, inntil 45 minutters seilingstid.

Alle med litt fantasi vil se at dette er altfor lang tid for personer som ligger i sjøen, enten det er sommer eller vinter. Tar man samtidig i betraktning, at det til stadighet er sterk vind og kulde i området, forstår man fort at denne ordningen er med på å kaste blå i øynene på plattform/rigg arbeiderne, som skal ha denne formen for sikkerhet.

Når det gjelder Sven Edin (leder i fagforbundet Nopef) sin kommentar til det

nye skipet, vitner det om liten forståelse for begrepet områdeberedskap. Hadde han hatt den minste kjennskap til forholdene omkring det å ligge i opprørt hav, samt kunnskap om hva kulde og utmattelse gjør med et menneske som ligger i vannet, hadde han kanskje tenkt litt på tiden det tar fra en ulykke inntreffer til man kan plukkes opp. Som leder i et fagforbund burde hans første tanke være medlemmenes sikkerhet, samt sette seg inn i hva områdeberedskap går ut på. Han må ikke la seg dupere av et skips fortrefelighet som skip, men skipets egentlige oppgave. Tilstedeværelse og evne til å redde liv, umiddelbart etter en ulykke har inntrefft, ikke en halv time eller mer etterpå. Da kan oppgaven fort bli å telle omkomne.

Vi har i Norge, i dag, den sletteste sikkerheten i hele Nordsjøen.

På Engelsk sektor er minimumsbemanningen på 11 mann på beredskaps-skipene, i Danmark 9 mann, på norske skip helt ned i 6 mann.

Mange av de båtene som i dag ligger i beredskap på sokkelen er gamle, ombygde fiskebåter, med et minimum av sikkerhets utstyr om bord.

Alderen på mange av disse fartøyene er i seg selv et godt bevis for at dette er gode skip, men oppgaven de er satt til, kan de ikke utføre til fulle. Årsakene kan være mange ting; liten maskinytelse, plass, mangel på mannskaper, utstyret og en hel rekke andre ting.

Vi har et meget bra utstyr som heter "Sealift", det er nesten som en stor hydraulisk hæv, å se til. Det er et effektivt og skånsomt verktøy (som loven forlanger), som kan plukke opp både folk og flåter fra havet.

I stedet for å bruke "Sealift", bruker de fleste beredskapsfartøyer et annet (inklusive Havila Troll), og mye mindre effektivt utstyr, nemlig "Dacon Scoop". Det er både billigere og vanskeligere å bruke, samtidig med at det er farligere for den som skal opp av vannet.

"Dacon Scoop" er et nett av sammenydd glassfiber stenger. Det monteres fast i skipet i den ene enden, den andre festes i en kranbom, som svinges ut over skutesiden. Det sier seg selv at når man skal bruke nettet har man ikke mer kontroll med det enn skipets og kranens bevegelser tillater, samtidig er man avhengig av skipets fart fremover. I tillegg til alle disse variablene, er nettet konstruert slik at stengene er alt for langt fra hverandre, noe som kan medføre stor fare for at den som skal redde blir påført store skader før han/hun er kommet opp på dekk.

Vi i Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) mener at et minimums krav må være å installere en "Sealift" på hvert beredskapsskip.

Den eneste årsaken for å innføre områdeberedskap er økonomi. Vi må for all del ikke la kynismen få lov til å råde.

I 1999 kostet en godt utrustet stand by båt ved Troll C plattformen 0,7 promille av årsomsetningen. Skal oljefondet være viktigere enn sikkerheten for de som arbeider på plattformene?

Det eneste riktige når det gjelder beredskapen på feltene er å få et oppgradert beredskapsfartøy ved hver plattform/rigg. Bonusen for en troverdig sikkerhet, ville blitt flere hardt tiltrengte arbeidsplasser til sjøs.

At sikkerheten er som den er i dag, betyr ikke at noen driver ulovlig. De som utfører beredskapstjeneste driver økonomisk, og innenfor det lovverket forlanger. Det er lovene som må endres.

Bemanning i byssa



Nå er mange av de supply/service-skipene som operer i Nordsjøen blitt så store og fine at de er nærmest som hotell å regne. Lugarer, messer og dagrom er så store og flotte at det er en fryd. Båtenes kapasitet og bruksområder er også blitt ganske utvidet.

Typisk eksempel på stor og ny båt. Ill. foto: Ø. Håland tlf: 408 51 149

Det er bare en hake med det, og det er at det skal holdes rent og pent. For den personen som er satt til å holde alt i orden, kan det til tider bli for mye av det gode. Ikke bare skal den ansvarlige lage mat og holde byssa, proviant, kjøler og fryser i topp hygienisk stand. De skal også holde messe og dagrom i tipp topp stand. Selve områdene som skal holdes rene er i dag mye større enn de var for bare få år siden, men rent skal det selvfølgelig være. Det har noe med velferd, helse og trivsel å gjøre. I tillegg skal noen også vaske køyklær og lugarer til ekstra folk, og disse blir det flere og flere av,

Den viktigste trivselsfaktoren om bord er dermed kokken/stuerten, og det han/hun produserer.

Det er ikke det tilfeldig at vi nevner stuert, fordi den stillingen nesten ikke eksisterer lenger. Og det blir stadig færre av dem. Stuertutdannelsen er nemlig fjernet. Nå har vi fått en ny stilling som skal erstatte stuerten, nemlig kokk med administrasjonsansvar. Vi vet av egen erfaring at det ikke alltid er det lureste å ha folk uten rutine i denne jobben, blant annet krever provianteringen god erfaring. Det kan i lengden fort bli dyrt for rederiene å ikke ha folk som kan

jobben sin. De som først får lide er selvsagt de som har sin arbeidsplass ombord.

Antall besetningsmedlemmer om bord varierer mye fra skip til skip. Likevel er det ikke noen normert grense for hvor stor besetningen om bord skal være før det kommer ekstrafolk i byssedepartementet. Når det er flytende grenser blir det vanskelig for de som skal sørge for mat og renhold om bord. Det hadde skapt bedre arbeidsforhold og mer oversiktighet dersom en visste hvor mange som skal til før det blir mer hjelp å få.

Når det kommer ekstra folk om bord, skal lugarer klargjøres. Da er det selvsagt kokken som må tre til. Når køyklær skal vaskes er det også selvsagt kokken som må trø til. Hvem er det som tar kontorarbeidet, proviantbestilling og regnskap? Jo det er kokken det og.

Om noen trodde noe annet, så er det bare 24 timer i hans døgn også.

Vi har i Nordsjøen en stilling som heter kokekyndig dekksmann. Hva er det?

Kan et rederi bare hente en eller annen fra gata og si at han er dugende for

jobben? Tenker ikke rederiene på det signalet de sender ut til de andre ombord? De sier nemlig at de andre om bord ikke fortjener bedre forpleining enn det denne personen kan prestere. Vi har fått høre av våre medlemmer og andre at dette ikke er akseptabelt.

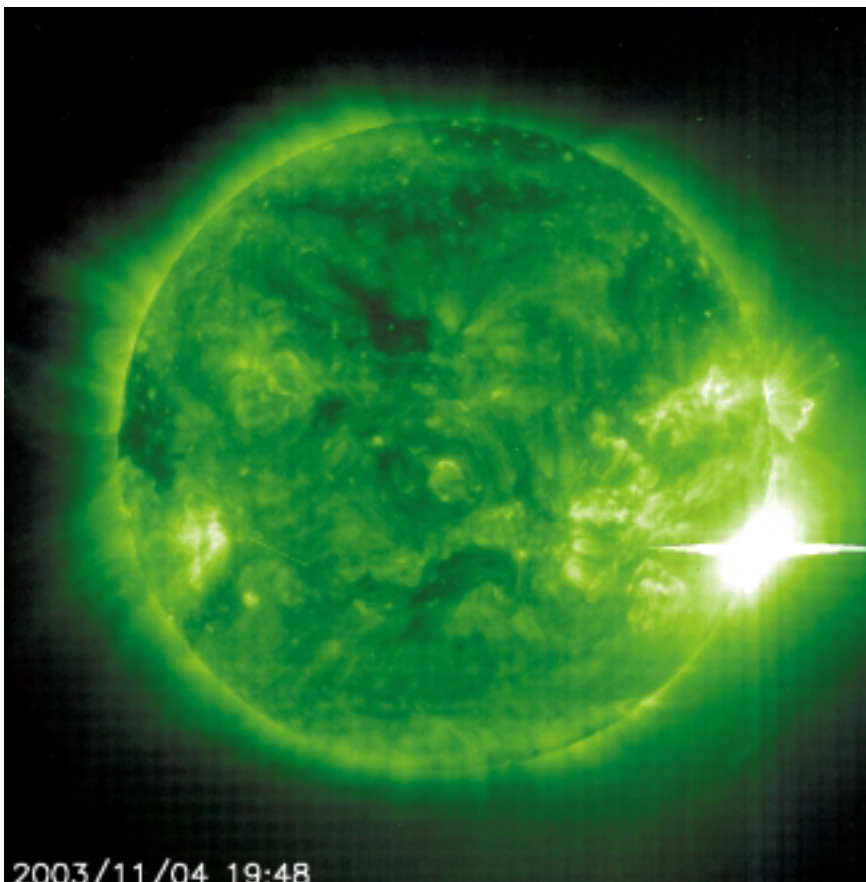
Fra en del kokker blir det også etterlyst oppfrisknings kurs, det er lett å komme inn i en "tralt" når man går alene, år ut og år inn. Man får ikke impulser fra andre kolleger, noe som kunne kommet godt med for mange kokker, og ikke minst mannskapene ombord.

Husk at trivselen ombord begynner i byssa, la oss stelle fint med kokken.

! Ved utgangen av januar var det bare 7 oljeriggør i arbeid på Norsk sokkel

Voldsomme solstormer gjør skade

I en periode på et par uker i slutten av oktober og begynnelsen av november var Solen mer aktiv enn kanskje noen gang tidligere i moderne tid. Den ene kjempeekspløsjonen etter den andre slyngget enorme skyer av superhet gass mot Jorden. Resultatet ble voldsomme nordlys, men også problemer for vår teknologi. Kanonaden ble avsluttet med den trolig voldsomste ekspløsjonen i vårt solsystem de siste 150 årene. Men enda voldsommere ting har skjedd på Solen tidligere og vil skje igjen. Vi skal se litt på konsekvensene.



Solen fotografert i ultrafiolett lys 4. november under den kraftigste ekspløsjon i Solsystemet i moderne tid. Lysglimtet fra ekspløsjonen på solranden blander kameraet slik at det oppstår kunstige streker.
Foto: SOHO/ESA/NASA

ENORME MØRKE FLEKKER

Det hele begynte rundt 21. oktober. En gigantisk mørk flekk vokste til på solranden og ble i dagene som fulgte bragt lenger og lenger innover solskiven av Solens rotasjon - Solen bruker 27 døgn på å snurre en gang rundt seg selv. Solflekker skyldes kraftige magnetfelt, opptil 5000 ganger sterkere enn Jordens, som hindrer varmen fra Solens indre i å nå overflaten. Dermed kjølnes gassen og virker mørk mot de varmere omgivelsene. Soloverflaten holder 5500 grader, mens flekkene er et par tusen grader kjøligere. Hadde vi klart å holde over hele solskiven unntatt flekkene, ville vi faktisk blitt blendet av lyset deres!

Solens aktivitet, med flekker og ekspløsjoner, varierer over en 11 års periode. Det er nå mer enn to år siden siste maksimum og aktiviteten er generelt mye lavere. Forskning har imidlertid vist at det er når Solen har passert sitt maksimum og er på vei mot "rolige" tider, at de virkelig voldsomme

ekspløsjonene kan skje på soloverflaten.

Den eksplosivt voksende flekken var snart så stor at 8 og senere 12 jordkloder kunne fått plass ved siden av hverandre over den! Flekken kunne lett sees med øynene med solformørkelsesbriller som mange skaffet til solformørkelsen 31. mai i år.

Solstormer!

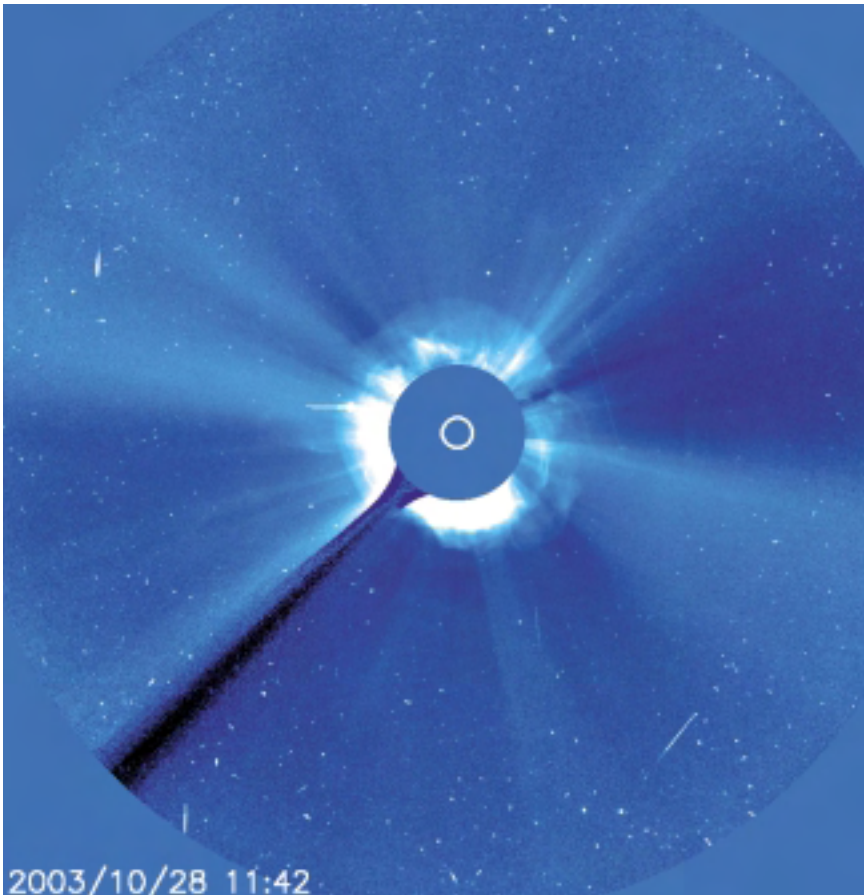
SÅ BEGYNTE FYRVERKERIET!

Det intense magnetfeltet i kjempeflekken begynte å "kortslutte". I dagene som fulgte vokste dessuten ytterligere to flekker av samme gigantdimensjoner til. Magnetiske "kortslutninger" forårsaker såkalte flares - kraftige ekspløsjoner på soloverflaten som slynger skurer av partikler med enorm fart ut i verdensrommet.

Dersom ekspløsjonene er ganske sterke, blir de klassifisert med en "M" etterfulgt av et siffer mellom 0 og 9. Virkelig kraftige ekspløsjoner blir klassifisert med en "X" etterfulgt av et tall. En X10-ekspløsjon er for eksempel langt sterkere enn en X1-ekspløsjon.

Etter 20. oktober begynte flekkene å avle X-ekspløsjoner og 28. oktober startet en meget dramatisk periode. Midt på dagen 28. oktober skjedde den nest kraftigste ekspløsjonen som er registrert på Solen etter at målingene startet i 1976, klassifisert som X17.2. Først kom intens røntgenstråling som satte enkelte typer radiosamband ut av spill ved å påvirke de øvre atmosfærelagene. Etter en halv times tid nådde ekstremt raske partikler frem.

Disse istykkerslåtte atomene gav meget høye strålingsnivåer i rommet og i øvre deler av atmosfæren.



På dette bildet tatt fra solsonden SOHO som ligger 1,5 millioner kilometer ute i verdensrommet er selve Solen (inne i den hvite ringen) dekket til slik at kameraet ikke blir blendet. En hvit sky av gass omgir Solen. Dette er den enorme gasskyen som ble skutt ut fra Solen en halvtimes tid før bildet ble tatt 28. oktober.

På den internasjonale romstasjonen ISS måtte astronautene gå i dekning i den best beskyttede delen av romstasjonen. Selv i flyhøyde var strålingen så intens på høye breddegrader at man på en tur mellom USA og Europa kunne fått stråledoser tilsvarende 10 røntgenundersøkelser av brystet. Flyene gikk imidlertid noe lavere og lenger sør enn normalt for å unngå den verste strålingen.

Eksplisjonen hadde også skutt en gigantisk sky av superhet gass ut i verdensrommet med 2125 km/s. Farten svarer til å reise Norge på langs på under ett sekund!

Etter bare 19 timer nådde skyen frem til Jorden og forårsaket kraftige svingninger i Jordens magnetfelt, ødela to satellitter, satte GPS-systemet tidvis ut av spill og forårsaket kompassnålfelil på opptil 10 grader. Selv så langt sør som i Skottland og Danmark viste kompassene mer enn 5 grader feil!

I verdensrommet ble to japanske satellitter satt ut av spill. Intense nordlys ble sett langt sør i California. Da det ble mørkt hos oss var det meste over, men likevel var det

praktfulle nordlys på kvelden 28. oktober.

VOLDSOMME STRØMMER OG MAGNETER

Gassene som farer mot Jorden etter slike giganteksplisjoner er elektrifisert. Det er som om en kolossal elektrisk strøm treffer vår planet. Ekstrastrømmer blir satt opp i apparater og ledninger på bakken og kan forårsake omfattende strømbrudd. Mest beryktet er utbruddet som i 1989 mørkla Quebec i Canada i mange timer.

Skyene har også sitt eget magnetfelt. Effekten er at en magnet hundrevis av ganger Jordens størrelse kommer mot oss med 7,7 millioner km/t! Dersom magnetfeltet til skyen er sydrettet, trenger skyen dypt inn mot Jorden og forårsaker kraftige forstyrrelser. Er feltet nordrettet, blir virkningene beskjedne.

Denne gangen hadde vi flaks! Helt i starten var feltet sydrettet. Dermed ble det intense virkninger, men feltet snudde snart mot nord. Først mot kvelden da solstormen var nesten over, snudde magnetfeltet mot syd igjen. Dermed fikk vi kraftige nordlys hos oss, men få virkelig alvorlige skade-

virkinger. Skadepotensialet i dette utbruddet var meget stort og man fryktet omfattende strømbrudd og skader på satellitter. Magnetfeltet var på vår side denne gangen og reddet oss.

VOLDSOM KANONADE

En serie meget kraftige eksplisjoner fulgte, selv om de ikke var fullt så intense som det første. Om kvelden 30. oktober traff et av disse Jordens magnetfelt. Denne gangen var magnetfeltet sydrettet og skapte ekstremt sterke forstyrrelser i Jordens magnetfelt. Til tross for helt overskyet vær i Sør-Norge, kunne man lett se det dansende nordlyset gjennom skyene! I Malmø gikk strømmen og så langt sør som i Florida på 28 grader nord var himmelen rosarød av nordlyset.

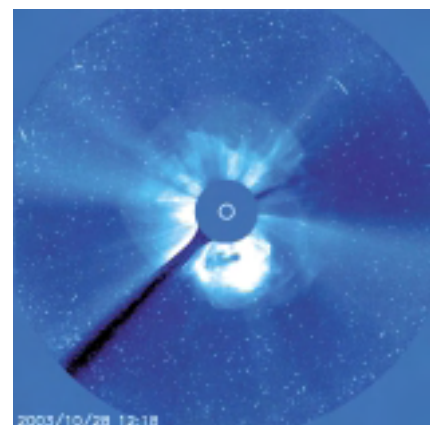
På sitt mest ekstreme var de tre solflekkenes så store at de hver kunne rommet 100 jordkloder. Men gradvis nærmet de seg solranden og forsvant. Den mest aktive flekken hadde litt av en avskjedshilsen!

HISTORISK SOLEKSPLOSION

Kl. 20.50 den 4. november skjedde den aller kraftigste eksplisjonen som har vært målt på Solen og dermed i Sol-systemet etter at vi fikk skikkelige instrumenter.

Giganteksplisjonen mettet instrumentene med røntgenstråling, men etter et par dagers detektivarbeid fant man ut at utbruddet var av minst styrke X28! Den gamle rekorden var X20.

Den intense røntgenstrålingen traff Jordens atmosfære og sparket elektronene løs fra atomene. Dette forårsaket en sterk radio blackout på Jordens solside, noe som rammet bl.a. Nord-Amerika. Eksplisjonen slynget en



En halv time senere har skyen bredt seg ut enda mer. Den er på vei mot Jorden med 7,7 millioner km/t og når frem 18 timer senere.

Begge fotos: SOHO/ESA/NASA

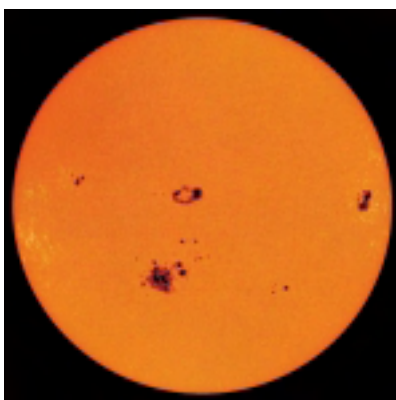
gigantsky med superhet gass med en rekordartet hastighet på 2300 km/s (8,3 millioner km/t), men skyen gikk heldigvis ikke i retning Jorden. Vi merket derfor ikke noe til den. Det var nok like greit, for eksplosjonen som slynget ut skyen var dobbelt så kraftig som eksplosjonen som mørkla Quebec i 1989!

Hadde skyen vært rettet direkte mot Jorden, slik utbruddene fra kjempeeksplosjonene uken før var, ville trolig skadene på strømforsyning og satellitter blitt omfattende.

ENDA KRAFTIGERE SMELL?

Men enda kraftigere eksplosjoner har forekommet og vil skje igjen! I 1859 hadde man hatt telegrafledninger i 15 år. Men 1. og 2. september det året skjedde en supereksplasjon på Solen. I et minutt tid skinte Solen dobbelt så kraftig som vanlig! Skyen som ble skutt ut nådde Jorden etter bare 17 timer og 40 minutter.

Virkningene var ekstreme. Over store deler av kloden kunne man se polarlys som overgikk alt man tidligere hadde opplevd. Telegrafrådene av kobber brant opp og startet til og med branner på bakken.



Gigantiske flekker på Solen 28.10. De største flekkene kunne rommet bortimot 100 jordkloder. Flekkenes intense magnetfelt "kortslettet" flere ganger og forårsaket intense eksplosjoner i dagene før og etter 28.10.
Foto: SOHO/ESA/NASA

Dette utbruddet var vesentlig voldsommere enn selv rekordutbruddet 4.november i år. Siden vi i 1859 ikke hadde måleinstrumenter i rommet, vil vi aldri få vite nøyaktig hvor kraftig eksplosjonen var. Men det som vi er helt sikre på er at et slikt utbrudd vil komme igjen. Faktisk kan vi en veldig sjelden gang vente enda mer intense eksplosjoner.

Skadevirkningene på dagens høyteknologiske samfunn ville vært ekstreme og ødeleggende. Svært mange satellitter ville brutt sammen, det ville blitt svært omfattende og langvarige strømbrudd, kanskje branner og dessuten sammenbrudd i radiokommunikasjoner, GPS-systemet og en rekke andre systemer som vi omgir oss med til daglig.

Vi kan ikke forutsi mer enn i beste fall noen få dager i forveien når et slikt mammututbrudd kan komme. Vi må derfor bruke tiden frem til neste sjeldne supereksplasjon til å forberede oss og gjøre vår teknologi og vårt samfunn mindre sårbar overfor slike naturfenomener!

Mer informasjon om eksplosjonene, deres virkning på Jorden og filmer finnes på

www.astro.uio.no/ita/nyheter/X20_1103/X20_1103.html

www.astro.uio.no/ita/nyheter/nordlys_1003/eksplosjon_1003.html

www.astro.uio.no/ita/nyheter/nordlys_1003/nordlys_1003.html

Ansvar hva er det?

Man kan ofte lure på om ansvar bare er fattigmanns plikt, i alle felle er det han som alltid må vise ansvar. Det kan nesten se ut som om ansvaret sviner med antall kroner man har.

Vi leste i VG 01.12. at nå trues det med stor skipsutflagging igjen, grunnen var denne gang at NIS-rederne skulle vise ansvar. Da gjør man bare som Pilatus, man toer sine hender og gir blanke blaffen, man flagger ut.

Denne gang gjaldt det sjømennene, fra øst Europa, som nå blir nye EU/EØS-borgere.

Arbeidsgiverne, dvs rederne, må fra første januar betale trygdeavgift, for

sine ansatte (som om det var noe nytt), til den norske folketrygden, på norsk-flaggede skip.

Vi har i den senere tid vert så heldige å få se fjorårsregnskapene til flere rederier, der står det dessverre ikke så bra til, stakkar, overskuddet ligger bare fra 100 millioner kroner og oppover. Med så små overskudd, kan det da ikke være meningen at de skal yte noe.

Før i tiden hadde vi private rederier, med en mann på toppen, som styrte sitt rederi ansvarlig. Nå er det aksjeselskaper. Nå har rederistyrene noen å skyldte på, aksjonærene vil ha mer, man tar ikke personlig ansvar lenger.

Bo i verdens rikeste og tryggeste land, det vil de, men å ta ansvar, det, overlates til de som har minst. På grunn av slik tankegang, vil de som har minst, få enda mindre. Arbeidsplasser nedlegges, men hva gjør det, så lenge man kan bo både trygt og godt.

Hadde det ikke vert en tanke å se litt på lovverket?

Kanskje burde det vert slik at de som ikke vil yte noe, heller ikke skulle få lov til å utøve sin virksomhet i Norge, men flytte etter virksomhetene sine. Til Liberia, Filipinene, Panama eller øst Europa. Kanskje det ikke er trygt og godt nok nok? Vi bare spør.

! For hver oljerigg som er i arbeid, er det minimum to skip og fire mannskap som er det samme.

Hvor er logikken?

Hva er hensikten med å utdanne massevis av lærlinger til arbeidsløshet? I dag er det tilfellet. Ikke alle som er ferdig med lærlingtiden i et rederi får forlenget arbeid.

Vi har i dag et system, som gjør at rederiene kan benytte seg av sterkt subsidierte personer for opplæring og arbeid, men etter opplæringen har de ikke noe ansvar for lærlingen. Det er bare å gå ut etter nye billige arbeidstakere.

I dag er det slik at rederne får kr. 40 000 pr år pr lærling, fra staten. Det må forplikte å ta inn lærlinger. Er det bare ren kynisme som skal styre

arbeidsgivere, eller kan det være at staten ikke har styring med sitt eget opplæringssystem?

Uansett hva som er tilfelle, noe må gjøres.

Det må enten opprettes stillinger, som de nyutdannede kan gå til, eller så må man trappe ned inntaket av nye lærlinger. Det kan ikke være slik at man gir en hel del ungdommer forespeilinger om en trygg fremtid, som bare blir noen få til del. De som er mest utsatt er maskinlærlingene.

Det er ikke så mye man kan bruke utdannelsen de har tilegnet seg til. De har med andre ord kastet bort verdifull tid til noe de ikke kan bruke. Skal vi bare rolig bli sittende å se på at dette fortsetter.

Må de nyutdannede bli nødt til å utdanne seg på nytt? I så fall, hvem skal betale for det?

Har man ikke tenkt på fremtiden? Det skal være kontinuitet i forbindelse med Norsk skipsfart, slik forholdene er i dag vil rekrutteringen falle helt bort.

Hvem vil tro på et opplæringssystem som utanner folk til arbeidsløshet? SOF mener at skal man ha billig arbeidskraft, har man også ansvar for dem etter endt læretid.

info@sof.no

Styremøte 5. desember 2003

På styremøtet var samtlige styremedlemmer tilstede.

Leif R Vervik Formann

Harald J. Prytz Viseformann

Atle Rusten Kasserer

Svein Aase Sekretær

Gisle Tjøsvoll Styremedlem

Gisle Tjøsvoll ble enstemmig valgt som styremedlem etter Lennart Moltu.

Referat fra styremøte av sekretær Svein Aase.

- 01: Styremøte åpnet kl. 14.35 ved formann Leif Vervik.
- 02: Styret er enig om at Gisle Tjøsvoll velges som nytt styremedlem.
- 03: Styret har gjennomgått og godkjent regnskapet frem til 1. desember i inneværende år.
- 04: Sammenslåing SOF/OFS:

Styret tar avstand fra sammenslåing på det nåværende tidspunkt. Vi har heller ikke mottatt tilbakemelding fra OFS på nærmere ett år.

- 05: Ved gjennomgang av alle saker siste år, kan bare en betegnes som tapt.
- 06: Dråpen vil i fremtiden bli laget i samarbeid med Oslofirmaet bicoda. Dråpen kan også bli noe forandret.
- 07: Styret er enig i at vi går over til en ny og mer hendig type medlemskort. Styret er også enige om at styrets medlemmer skal utstyres med visittkort.
- 08: Styret er enig om at foreningen jobber fremover med uavkortet styrke.
- 09: Prokura for nestformann er diskutert, men forskjøvet til årsmøtet, i.h.h. til § 17 i vedtektene.
- 10: Styret går inn for at det må holdes kurs for de som vil gå på skipsbesøk.
- 11: Styret er enig i at formannen skal være pressetalsmann ovenfor media.

Møtet hevet kl. 18:15.

Ta en titt på nettsidene våre: <http://www.sof.no>

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2003



Konferansen ble avholdt på Pearl Of Scandinavia søsterskip til Prince Of Scandinavia. Foto: SOF

I tidsrommet 7.-8. oktober 2003 var vi til stede på Sjøfartsdirektoratets konferanse om sikkerhet til sjøs.

Representert på konferansen var mange av rederiene, maritime skoler, sjømannsleger, institusjoner for de maritime næringer, departementer, sjøforsvaret, forsikring, sjømannsleger og ikke minst vi.

En av de tingene som ble grundig diskutert var HMS og sikkerhet om bord på norske skip, fraværet av Arbeidsmiljøloven på skip. Dette er saker som opptar oss i SOF, og som vi arbeider mye med (se Dråpen nr. 2- 03).

Under konferansen ble det lagt stor vekt på det menneskelige elementet og hva hver enkelt kan gjøre for sin og andres sikkerhet i arbeidssituasjonen. Foredragsholderne var spesialister på hver sitt felt, og hadde veldig mye interessant å bidra med.

Jon Ivar Håvold fra Høgskolen i Ålesund påpekte at det ikke er mye som skal til for å unngå de store ulykkene. Grunnleggende planlegging,

kombinert med sunt bondevett, fjerner mange av årsakene til ulykker. Ifølge Håvold er det ofte mangel på kommunikasjon og dårlige holdninger som er årsakene til de fleste uønskede hendelser. Han viste blant annet til at katastrofen med Titanic kunne vært unngått med noen små endringer. Først og fremst påpekte han at tanken på at skipet ikke kunne synke var medvirkende til ulykken, samt prestisjen som lå i å sette farts rekord. Med andre ord litt mer sunt vett.

Statssekretær Oluf Ulseth holdt foredraget "Organisering av tilsyn med sjø sikkerheten-hvordan blir fremtiden på dette viktige området?". Foredraget var interessant som sådan, men mange av tilhørerne i salen ville gjerne vite nytt om nettolønnsordningen. Ulseth kunne ikke svare, men viste hele tiden til statsbudsjettet som skulle legges frem neste dag.

Torkel Soma, fakultet for marin teknikk NTNU, hadde et interessant foredrag om hvordan vi kan bruke statistikk i arbeidet med å fjerne ulykker til sjøs.

Ole Lyngbo, Dansk Søfartsstyrelse, holdt et meget interessant innlegg om dansk sikkerhet på skip. Blant annet kunne Lyngbo fortelle at i Danmark har de innført en sjømannslov som var like

streng som Arbeidsmiljøloven på land. Loven går på prosedyrer og retningslinjer for arbeidsoppgaver. Han kunne fortelle at sikkerheten hadde forbedret seg ganske betydelig etter at loven ble innført. Dette var ting som hadde medført lavere frekvens i ulykker, både de små arbeidsuhellene og de mer grove ulykkene.

Videre foreleste Magnar Gjerde, kvalitet- og sikkerhetssjef i Farstad Shipping ASA. Hos Farstad Shipping har man gransket de forskjellige ulykkene de har hatt på sine skip, sett på årsaker, og spurt seg selv om hva som kan gjøres. I samarbeid med mannskapene om bord og kompetansen på land, hadde man rett og slett fjernet årsakene til ulykker. Tiltakene er ganske små justeringer, men med stor effekt. I rederiet har de til og med fått standardisert utstyr til skipene i samarbeid med produsentene.

Vi ser med spenning på hva fremtiden vil bringe av forbedringer innen industrien.

Vi vil takke Sigmund Eriksen i Sjøfartsdirektoratet for en vel organisert og lærerik konferanse, og et flott opphold på Pearl of Scandinavia. Vi ser allerede frem til neste konferanse.

Kan det være vårt ansvar?

SOF mener at alle sjømenn som er mønstret på norske skip, fortjener lik lønn for likt arbeid. Alle som arbeider ombord i norske skip skal ha norske vilkår, uavhengig av hvor de kommer fra.

Grunnen til at norske redere foretrekker utenlandsk arbeidskraft er rett og slett lavere lønnutgifter. Det er med på å rangere sjømenn i forskjellige klasser, noen med "gode" forhold, andre med uverdige forhold.

I dag er situasjonen at det opereres med mange forskjellige kontrakter om bord i samme skip, både hva hyrer og selingstid angår.

Det blir hevdet av stortingspolitikere at om utenlandske sjømenn i handels-

flåten får norske vilkår og hyrer, vil landene de kommer fra bli utsatt for lønnspress og sosiale uroligheter. Om det fører til lønnspress i de ulike landene, kan ikke være vårt problem.

For en del år siden sloss og betalte Norge, for å bli kvitt Apartheid systemet i Syd-Afrika. Samtidig innførte vi det samme systemet i handelsflåten.

La oss feie for egen dør, senere får vi ta oss av andre lands lønnskostnader og sosiale forhold.

www.sof.no



Et kvalifisert anslag av oljereservene, foretatt av US Geological Survey, viser at vi har mer olje igjen enn vi har brukt. Reservene er omkring 1 billion fat.

Kjempetilbud - spar opp til 70%

Maritimt Magasin er et folkelig blad for deg som er interessert i det som skjer langs kysten vår. Bladet er lettlest og har en frisk layout. Du får en oversiktlig presentasjon av alle nybygg fra norske verft. Nyheter om kontrakter, rederi, forskning, politikk og historiske skip. Tips om bøker, film og musikk med maritim tilknytning. Hold deg oppdatert på maritim sektor med Maritimt Magasin.



Dette sier maskinsjef **Ragnar Ueland** om Maritimt Magasin:



Ragnar Ueland
maskinsjef
LPG/C «Berge Clipper»
Bergesen DY ASA

«Må berømme dere for et veldig fint blad, faktisk det beste jeg har sett i Norge. Jeg er strålende fornøyd med bladet, har faktisk med meg alle ombord på båten. Tar det stadig frem for å sjekke om det er noe jeg har glemt etc. og det store nummer fra sist år (Årsrevyen) var bra, oversikten etc.»

50% rabatt: Ordinær abonnent, ut 2004 - 8 blad:

Løssalg: **kr. 722,-**
- rabatt: **kr. 362,-**
Din pris: **kr. 360,-**

70% rabatt: Trygdet, student/ skoleelev, vernepliktig:

Løssalg: **kr. 722,-**
- rabatt: **kr. 506,-**
Din pris: **kr. 216,-**

Gled deg til følgende:

Omtale av alle nybygg fra norske verft:
Faste sider om:
• Jobbmarked
• Offshore
• Sjøforsvaret
• Fiskeindustrien
• Lystbåter
• Oppdrett
• Maritime skoler
Nyheter om:
• Produkter
• Kontrakter
• Norske rederi

Kort sagt - Alt som rører seg innen maritim bransje!

Bestill innen 10 dager og få denne flotte radioen med lommelykt GRATIS!



Verdi kr. 169,-

Straks vi har mottatt din betaling for abonnement vil du få radioen med lommelykt tilsendt i posten.

Til deg som er trygdet, student/skoleelev eller vernepliktig: Nå får du 20% ekstra rabatt på Maritimt Magasin!

**Abonnement kan også bestilles på:
Telefon: 70 20 78 67 E-mail: maritimt@maritimt.com**



Ja takk, jeg ønsker et abonnement på Maritimt Magasin ut 2004 og betaler kr. 360.

Dette tilbudet gir deg 8 blad for kr. 360 løssalgpris for disse bladene er kr. 722 du sparer kr. 362.



Ja takk, jeg ønsker et abonnement med rabatt for trygdet/ pensjonist/ student/ skoleelev/ vernepliktig på Maritimt Magasin ut 2004 og betaler kr. 216.

Dette tilbudet gir deg 8 blad for kr. 216 løssalgpris for disse bladene er kr. 722 du sparer kr. 506.



Ja takk, jeg har svart innen 10 dager og ønsker å få radioen med lommelykt gratis.

Kan sendes ufrankert i Norge
Maritimt Magasin betaler porto

DRÅPEN 1/04

SVARSENDING
Avtalenr. 617 000/405

MARITIMT MAGASIN

6272 Hildre

Navn

Adresse

Postnr./-sted

Tlf. Underskrift

Underskrift av person over 18 år.

VERVEKAMPANJE

Inntil EN MILLION kroner kan du vinne om du er med på en vervekampanje for SOF!

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del gjennom vårt arbeid for tryggere og mer meningsfylte arbeidsplasser innen oljeindustrien på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige instanser.

De har alle sett at det vi vil er å styrke sjøfartsnæringen gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

Vi ønsker at du verver så mange av dine arbeidskamerater som mulig. For hvert medlem du verver vil du få tilsendt 4 Flax lodd.

Med andre ord: En god mulighet til å spe på hyren eller feriebudsjettet.

Lykke til!

**Spesialbatteri
for fiskeflåten**

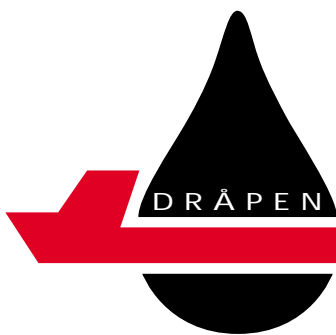
- Batteriet har 15 års levetid.
- Batteriet egner seg godt for thrustere
- Batteriet egner seg godt som startbatteri
- Batteriet egner seg godt som bruksbatteri
- Tåler kulde opp mot 40 minusgrader



- Gir opp til 4500 amp i startstrøm
- Lades til 95% på under halvtimen
- Monteres i alle posisjoner
- Starter en motor etter 2 års lagring
- Tåler sterke vibrasjoner
- Gir 400 100% utladninger uten å ta skade
- Starter i temperaturer fra -40°C til +60°C
- Kan sendes som postpakke, ufarlig gods
- Kan installeres under dekk, ingen eksplosjonsfare
- 3 års full garanti

QMI Scandinavia N-3050 Mjøndalen
Tlf. 32 87 70 77 Fax 32 87 76 44 www.qmi.no





Jeg har i lengre tid gått og tenkt tanker om dette med 2. maskiniststilling på offshoreskip. Jeg er selv maskinsjef på et ankerhåndteringsfartøy med ca. 13 500 hestekrefter. Ikke av de største, men likevel har vi 48 sylindere hovedmaskineri, som skal holdes ved like. Andre skip i samme kategori kan ha bare halvparten så mye maskineri, selv om ytelsen er den samme eller mer. Arbeidsmessig har det liten eller ingen betydning om skipet er over eller under 4000 BT, eller om det er 15 000 eller 25 000 hestekrefter. Det er mengden maskineri som teller når det gjelder arbeidsmengde. Følgelig så synes jeg det var dette som burde telle når det gjelder bemanningsplan også.

Så har vi et annet poeng når det gjelder eventuelt 2. maskinist. Nemlig rekrutteringen. I dag har de klart å finne fram til et for så vidt godt opplærings system, med skolegang kombinert med lærlingsystem. Etter endt skolegang må lærlingene gjennomføre en såkalt kadettordning, som for maskinistene sitt vedkommende er en måned (noe som er overkommelig i seg selv). Problemet er at for det første så vegrer rederiene seg fra å ta inn kadetter. For det andre så finnes det ikke 2. maskiniststillinger for dem (i hvert fall svært få), slik at de kan få seg fartstid til å løse et sertifikat som de kan bruke til noe. Her er selvsagt noen små frakteståter på kysten, samt noen fiskebåter hvor det kan brukes klasse 4, men de vokser ikke på trær de heller. Dessuten mener jeg at 2. maskiniststillingen også er som en slags opplærings stilling, i hvert fall de første månedene. Det er ikke lenger slik som i gamle dager, at guttene gikk noen år som motormann eller maskin-assistent før de fant på å begynne på skole. Så har vi et annet aspekt: Hvor er sjøfartsdirektoratet når det skal utarbeides bemanningsplaner for nybygde skip? I fjor kom det ut to svære anker-

håndteringsfartøy på mye over 4000 BT, hvor rederiet fikk godkjent bemanningsplaner uten 2. maskinist. Disse skipene har også 4-motors anlegg, slik at arbeidsmengden er relativt stor, når man skal til med vedlikehold.

Jeg bare spør: Hvor skal de tas fra de som skal ta over etter oss gamlekarene? Det kunne vært skrevet mye om dette, men jeg har egentlig fått med det viktigste, tror jeg. Jeg har også forslag til en løsning på problemet: Kadettordningen burde være en naturlig forlengelse av lærlingtiden, hvor rederiet som hadde lærlingen før skolegang, var forpliktet til å ta ham tilbake som kadett, forutsatt at alle eksamener var bestått. På skip hvor det i henhold til lover og regler ikke er påkrevd med 2. maskinist, burde det vært et tilskuddsystem for rederier som

ville ansette slike for å avhjelpe med rekrutteringssituasjonen. Husk på at det er forholdsvis dyrt med 2 fulle stillinger, men arbeidet som man får igjen for dette (rederiene altså) er av vesentlig betydning, så det burde være av interesse for dem også. Jeg mener det burde gå an å forhandle om dette når den endelige avtalen for nettolønnsordning skal skrives.

Jeg håper at noen andre som har meninger om dette kan komme på banen så kunne vi få i gang en diskusjon på hvordan vi kunne gripe saken an.

*Med vennlig offshore hilsen:
Atle Rusten.*

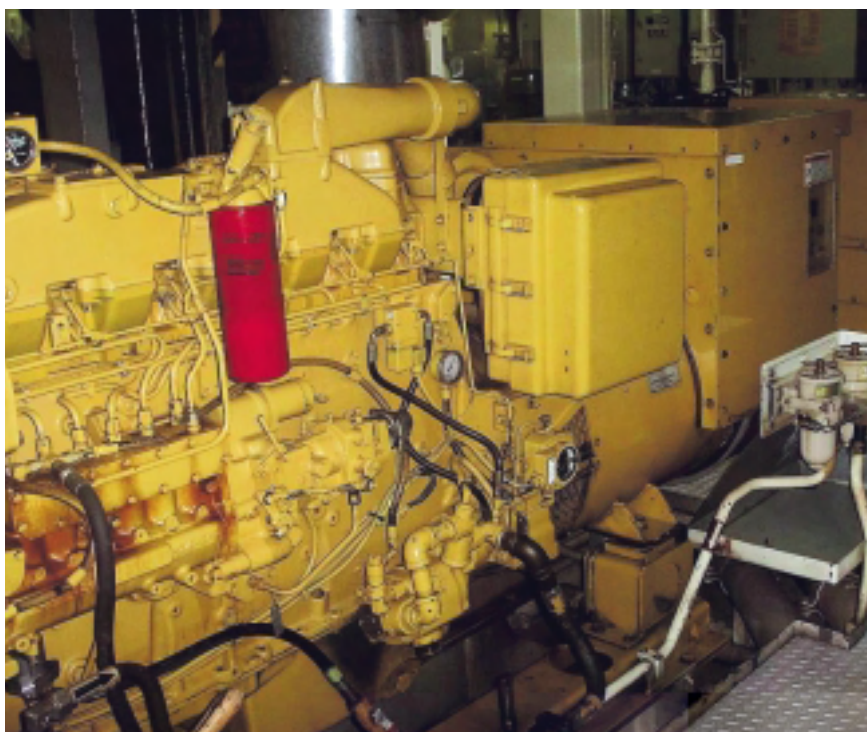


Foto: SOF

Noen tanker rundt de nye sjømenn

Disse lærlingene som kommer ut på båtene er tilknyttet et program for to år av livet sitt for deretter å gå videre på skoler.

I forkant av lærling perioden velger de selv hvilket rederi de kan tenke seg å seile i, ut fra ei liste over rederier som er tilknyttet ordningen med opplæring kontorene.

Rederiene sender lærlingene om bord i båtene uten å ta hensyn til lærlingens beste, og lærlingen tror alt er fryd og gammen. De lærlingene som blir sendt om bord på nyere båter får lite opplæring i forhold til sitt program. På disse båtene går det på systemforståelse og for det meste blir de henvist til vaskerøsen, det blir lite mekking fordi der er lite å mekke på. Det er ikke rart at de blir fort lei. De burde i alle fall hatt delt opplærings tid hvor siste halvpart er på eldre båter, hvor maskineriet overhales.

Vasking er viktig men det er ikke det disse karene er forespeilet, de fleste klør i fingrene etter å få skru.

Vel og bra at nettolønn ordningen setter krav til lærlinger men opplæringen må fungere. Ellers finner lærlinger seg fort til rette i andre yrker.

Det virker som supply rederiene tilknytter seg slike ordninger for billig arbeidskraft, ett eksempel var da en maskin lærling ble med en annen båt på verksted opphold, der ble han satt i lag med flere lærlinger for å skifte dekksp plank. En annen lærling spurte seriøst om han kunne bli med andre båter i rederiet på verksteds opphold, så han kunne få være med å skrue og samtidig lære mer. Hva skal man svare på dette når en ser hva som skjer rundt forbi. Sypply rederiene har heller ingen ting å tilby disse lærlingene når de senere er ferdig med skolene. Lærlingene har blitt lurt og må ut i andre markeder for å finne seg en 2 maskinist stilling for å komme seg videre. Her har sypply rederiene en oppgave om de skal kunne ta vare på mange flinke nye sjømenn.

Det er ikke en selvfølge at alt som flyter er egnet som opplærings formål

Kanskje opplæring kontorene burde sette strengere krav til hvilket skip som egner seg for lærlinger.

*Hilsen
En ikke ny sjømann*



Ta en titt på nettsidene våre: <http://www.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





Skriv ang. Områdeberedskapsfartøy

Siden siste overenskomst har vi fått en ny tjeneste vedrørende besetningen på offshore servicefartøyer. Dette gjelder den nye områdeberedskapsen som er iverksatt på Troll-og Osebergfeltet, samt på Haltenbanken, totalt gjelder dette i dag tre fartøy.

Til disse båtene stilles det spesielle krav til opplæring av matroser og deres tjeneste om bord. Disse personene blir nå sidestilt opp i mot redningsmenn på helikopter når det gjelder krav til kursing. Dette er kurs som er rettet opp i mot ganske strenge krav til fysiske egenskaper. Disse kursene blir det også årlige rep.øvelser på, slik at utøverne må holde seg aktive og i god fysisk form gjennom hele året.

Vi synes derfor at det er på sin plass at matroser som utfører tjeneste på denne fartøygruppen, er berettiget til en ekstra kompensasjon for dette. I tilknytning til denne tjenesten, er vi også pliktige til å ha Daughter Craft (DC) om bord. Dette er en lukket mob-båt type. Det kreves at de som skal bemanne disse båtene, gjennomfører en god del med øvelseskjøring opp i mot det som denne båttypen er tiltenkt for.

Fra siste overenskomst er der ingenting å lese om bruk av DC, og en eventuell godtgjørelse for slik egentrening, samt bruk av slik farkost i samband mot øvelser og i tjeneste. Vi synes at dette er punkter som må komme med på neste overenskomst, slik at personer knyttet til slik virksomhet blir tilgodesett for slik ekstra kursing og egentrening. Håper at Dere er positivt innstilt på vårt innspill angående denne saken, og at Dere tar initiativ i Deres forbund og omhandler denne aktuelle tjenesten.

Ser gjerne frem til et videre samarbeid, og håper at dette kommer på dagsorden med det første i Deres medlemsblad.

*Mvh
Kato Voldnes
Tillitsmann på Havila Runde*

Er OFS virkelig det forbundet sjøfolk skal henvende seg til?

Vi har mottatt de siste nummer av OFSA og har nesten ikke vært i stand til å finne noe om OFS skip. Vi har også søkt på internett for å finne noe om det samme. Om OFS skip ønsker å være troverdig overfor sjømenn, mener vi at de burde ta sjømenn på alvor.

Slik situasjonen er i dag, hadde det vært bedre om OFS i samarbeid med SOF arbeidet med å organisere sjøfolk. Det eneste SOF arbeider med, på heltid, er sjøfolks beste.

I dag blir det bare rot med alle foreningene, samtidig som vi mister troverdighet. Hadde OFS ment alvor da de inviterte oss til samarbeid, hadde vi i dag vært en slagkraftig organisasjon, med langt flere medlemmer samlet. Hastigheten i veksten hadde også blitt mye større.

Det har nå gått 8 måneder siden vi sist hørte fra OFS. I mellomtiden har vi i SOF oppfylt alle ønskene OFS hadde.

Til tross for dette har vi ikke hørt noe mer fra dem. Var det bare en ondsvinnert overtakelse de hadde i tankene da de kontaktet oss? Var det bare medlemmene våre de ønsket seg, og ikke et reelt samarbeid?

I alle fall har det ikke gått slik vi trodde, vi ønsket en slagkraftig organisasjon som kunne gjøre noe for sjøfolk. En organisasjon av sjøfolk for sjøfolk. I SOF er det bare sjøfolk, folk som vet hva det dreier seg om. Vi er riktignok små enda, men vi vokser.

Hadde OFS hatt som mål å hjelpe sjøfolkene og ikke bare innkassere kontingenten, hadde vi i dag vært et

slagkraftig forbund med nærmere 800 medlemmer til sammen.

Som alle vet har vi i SOF kun en agenda når det gjelder sjøfolk, nemlig deres beste. Både når det gjelder faste arbeidsplasser, sikkerhet og utvikling av deres arbeidsdag.

Alle vet sikkert hvilket engasjement SOF har lagt for dagen når det gjelder nettolønnsordningen, arbeidsmiljøloven og mange andre saker. Senest i uke 43 sendte vi et brev til Sjøfartsdirektøren angående 2 maskinister, lærlinger og kadetter, der vi ber om at ordningen blir vurdert på nytt.

Vi SOF har også presset meget hardt på for å få en troverdig sikkerhet i Nordsjøen, noe vi føler går i gal retning når man nå er i gang med å innføre områdeberedskap på mange av oljefeltene.

Om OFS ønsker det de inviterte til, er det bare å ta kontakt.

SPØRREKONKURRANSE

1. Hvor mange meter er en runde på friidrettsbanen?
2. Hva er navnet på verdens hardeste etapperitt på sykkel?
3. Hva er Steven Spielberg mest kjent for?
4. Hvilken sjø er den største av de store "lakene" i USA og Canada?
5. Hvilken amerikansk president var tidligere peanøttbonde?
6. Hvem synger julehiten "Driving Home for Christmas"?
7. Hvem ble utnevnt til biskop i Møre bispedømme i 1991?
8. Hva heter Finlands høyeste fjell?
9. Hvilket parti foreslo alminnelig stemmerett for menn i Norge?
10. Hvor mange representanter møtte under riksforsamlingen på Eidsvoll i 1814?

Svar sendes til
SOF
Slottsgaten 1, 5003 Bergen

Innen 010404

DANMARKSCRUISE SPESIAL!

Cruise på tilbud 30.april!

Bergen - Hanstholm - Tórshavn - Lerwick - Bergen
Bli med på vårens siste Danmarkscruise og reis hjem via Færøene og Shetland til vanlig cruisepris!

Da får du:

- 4 netter om bord.
- Opphold i Hanstholm lørdag fra kl. 1100 - 2000.
- Morgenfriskt opphold på 2 1/2 time i Tórshavn mandag.
- Vakkert seilas langs Shetlands kyst (deossverre ikke tur i land).
- Pris fra **kr.680** pr. person i innvendig kaj og **kr.890** i utvendig *.
- Honnor fra **kr.510** i innvendig og **kr.720** i utvendig lugar!*
- Spesialpris på buffet fredag 30/4 kun **kr. 95,-**!

Tilbudet gjelder kun én avgang: Fredag 30.april.
Skynd deg og bestill!

* Innvendig 3/4-avgang lugar. Tillegg for 2-avgang lugar.

www.smyril-line.no
Smyril Line AS, Oslo 04 00
10 00 00 Bergen Fax: 55 55 00 00

SMYRIL LINE

Norge - Danmark - Shetland - Færøene - Island

Nettolønnen reddet, denne gangen for godt?

Det er tillatt å spørre, men hvem skal svare? Vi stilte samme spørsmål til flere stortingsrepresentanter, med varierende hell. En av dem som tar stilling til spørsmålet er Bendiks H. Arnesen (AP). Arnesen kunne fortelle at så snart Skipsfartsmeldingen er fremlagt for Stortinget, vil han og de andre som stemte for nettolønnen i februar i fjor, stemme for at nå skal nettolønnsordningen inn i faste former.

Det skal dermed arbeides for at nettolønnen ikke skal behandles ved hvert statsbudsjett eller revidert statsbudsjett. Det skal bli en slutt på at våre arbeidsplasser skal være en salderingspost, eller et strategisk hjelpemiddel for en mindretallsregjering. Etter vår mening er regjeringen satt sammen av tidligere pro-sjømannspolitikere, som etter at de kom til makten kastet alle prinsipper over bord. Høyre som alltid har vært et parti sjømenn kunne

stole på, er nå et parti for personlig makt og lite troverdighet, sjøfolkene har de i alle fall glemt.

Det er tydeligvis ikke bare i naturen det skjer merkelige ting. Ikke før har vi lest om at Polene er i ferd med å skifte plass, så skjer det samme i politikken: SV og AP, som tradisjonelt ikke har vært de som har støttet sjøfartsnæringen, står nå sammen med FRP, SP og Kystpartiet for å bevare arbeidsplassene både på land og sjø.

I tillegg til AP og SV har vi også SP, FRP og Kystpartiet som har bekreftet til SOF at de vil stemme for at nettolønnsordningen skal inn i lovs form. Sammen har de nevnte partiene flertall på Stortinget, og vi setter vår lit til at de gjør det de har lovet.

SOF hjelper sine

Siden vi startet SOF, har vi hatt mange saker til behandling for våre medlemmer.

De aller fleste sakene har vi løst i minnelighet med rederiene, men selvsagt har noen saker vært vanskeligere.

Fremgangsmåten for å løse de fleste sakene er at vi kontakter rederiet det gjelder pr. brev eller telefon og presenterer saken det gjelder. I de aller fleste tilfellene løses problemet der og da.

Vi i SOF har løst en del tvister om fritidsregnskap, oppsigelser på feil grunnlag, erstatning av tapte eiendeler, feil hyre i forhold til arbeidskategori og skattesaker for nordmenn bosatt i utlandet. Videre har vi løst en sak der et medlem fikk for lite i syke-trygd. Rederiet mente, feilaktig at han skulle ha mindre enn det han forlangte. Vi tok kontakt med trygdekassen på stedet og forklarte situasjonen, så etter mye arbeid med brevskrivning og dokumentering fikk vi løst saken. I tillegg har vi løst en hel del mindre saker. Vi har også vært behjelpelig med fortolkning av lovene for våre medlemmer.

Vi har bare hatt en sak som ikke lot seg løse (se Dråpen nr. – 2003). Forholdet omhandlet at to av våre medlemmer urettmessig ble beskyldt for

alkoholmisbruk i tjeneste. To rettsinstanser avviste saken på grunn av at den ikke hadde allmenn interesse (vi er bare sjøfolk). Neste stopp i saken hadde vært Høyesterett. I samråd med våre medlemmer og vår advokat besluttet vi at muligheten for å vinne frem var for liten til at vi kunne gå videre med saken.

Meningen med en kontingent skal selvsagt være at man skal ha noe igjen for den. I SOF har vi den filosofien at ingen sak er for liten, ei heller for stor. *Medlemmene skal føle trygghet for at man har noen som kan støtte, når man har behov for det.*

Det er veldig personlig hvordan man opplever virkeligheten, noen ganger trenger man bare en å prate med, for å løse det som fortoner seg som urettferdig behandling. Andre ganger skal det mer til.

Vårt motto er at det er medlemmene som skal styre foreningen, ikke bare ledelsen. Det betyr i praksis at har medlemmene problemer, får vi bare beskjed om å gjøre vårt ytterste for å løse floken. Det gjør vi med den største selvfølgelighet og glede.

Små spor ved sjøen - fortøyningsringer og -bolter

Så uhørt stort er havdypet ved Norges klippekyster, at man ikke kan nå bunnen med liner så lange som det største skip kan romme. De umåtelige havdyp gjør det umulig å bruke anker. Derfor har edelsinnede konger anbrakt ringer i bergene på spesielle steder langs farleiene. Ringene er større enn en krigers skjold, og er festet i berget med bly. Særlig vanlige er de i nærheten av den formuende byen Bergen.



Friis-bolt som står værhardt til ved Skjellangersundet, Nordhordland.

*Ole-Magne Nøttveit,
arkeolog ved Bergens Sjøfartsmuseum*

Denne skildringen av Norskekysten kan virke fremmedartet, men noenlunde slik blir kysten vår beskrevet av kartografen og historieskriveren Olaus Magnus i 1555. Han var da svensk erkebiskop i eksil i Roma. Ankre ble benyttet i Norge lenge før 1500-tallet, men når det gjelder det store antallet fortøyningsringer, viser Olaus Magnus til et særnorsk fenomen.

De fleste som har seilt langs norskekysten har nok lagt merke til fortøyningsbolter og -ringer. De synes noen ganger å dukke opp på de mest uventede og øde steder i skjærgården.

Noen er nedslitte og nesten bortrustet, andre er tjærebredder. De er kanskje markerte med merke på svaberget like ved, en hvitmalt runding med svart ring og sentrum, den såkalte blinken. Ikke bare er de nyttige og dekorative innslag i skjærgården, de er også håndfaste spor fra tidligere bruk av sjøen.

De eldste fortøyningene

Fra langt tilbake i tid har sjøfarende benyttet seg av naturlige fortøyningsfester, som trær og gunstige beliggende steiner. Derfra har skrittet heller ikke vært langt til å anrette bedre fortøyning ved å tilrettelegge stein rundt en pøle, såkalte åboder. Åbord blir også brukt som fellestbenevning for alle slike mer eller mindre naturlige fortøyninger, som

også kan være tilhuggede bergnabber, påler i bergsprekker etc.

Vi vet ikke når man begynte med fortøyningsringer av jern. De er ikke nevnt i noen kilder før man plutselig får flere henvisninger til dem på 1500-tallet. I lovene fra 12- og 1300-tallet finner vi vedtekter om fortøyning, men jernringer finner vi ikke nevnt. Slike ringer må ha vært kostbare å nedsette.

Som Olaus Magnus forteller, så setter kongen ned ringer, eller i hvert fall hans representanter.

På slutten av 1500-tallet lar Fredrik II det sette bolter på Flekkerøy, med en betjent til å innkreve fortøyningsavgift. I 1632 blir det befalt at de forfalne ringer på klippene på Bergenhus må fornyes. Vi må derfor anta at de allerede var av en viss alder.

Staten satte altså ut ringer, men oppfordret også privatpersoner til å gjøre det samme fra 1600-tallet av. Mot nedsetting og vedlikehold kunne grunneiere kreve ringpenger av dem som brukte fortøyningene. Enkeltpersoner og institusjoner kunne også få ringprivilegier for lengre strekninger langs kysten. Flere steder kan man i dag finne fortøyningsbolter av ankerdele. Denne tradisjonen strekker seg kanskje tilbake til denne tiden.

Det kan spørres om hvordan ringpengeordningene fungerte. Fortøyningsavgiften ble ikke regulert eller fastsatt av staten, og kunne dermed fort bli kime til uenighet mellom de seilende og ringeieren. Vi må regne med at for lave inntekter førte til dårlig vedlikehold og forfall av ringene.

Ringevesenet

På begynnelsen av 1700-tallet var det likevel ikke så mange fortøyninger som man kan få inntrykk av fra Olaus Magnus beskrivelse nesten 200 år tidligere. Etter en befarig i 1730-årene kunne Loskapteinen i det sønnenfjelske distrikt – kysten sør og øst for Åna Sira – konstatere at det fantes 139 ringer innenfor hans ansvarsområde. I nordenfjelske distrikt, fra og med Rogaland og nordover, var ikke tilstanden stort bedre. Behovet for fortøyninger var stort, både til seilskuter



Vignettbilde til Oleus Magnus' kapittel "Om hamnar med inslagna järnringer". Øverst til høyre ser vi Bergen, men det er fortøyningsringene i Bergensleden som er motivet.



En av ringene ved Bergenhus står fremdeles, miljøet rundt har endret seg.

og jektefarten, og 1730-årene ble på mange måter det grunnleggende tiår for Havne-, Los-, Fyr-, og Ringvesenet.

I 1735 kom en ny forordning "angaaende Havnernes Istandsettelse i Norge" Denne fastsatte ringavgifter ut fra skipenes lasteevne. Antallet ringer langs norskekysten økte på 1700-tallet, men ikke på langt nær nok til å dekke behovet.

Arbeidet skjøt først virkelig fart, og Ringvesenet kom inn i fastere former, da kommandør Friis ble ansatt som overlos i Bergen i 1800. Han fikk satt ned en rekke ringer, og løste inn gamle privilegier. Mest kjent er kanskje Friis for å lansere nye fortøyningsbolter, hvor ringen ligger rundt en stolpe med tverrstang. Han lanserte også "blinken", et hvitt rundt felt, med svart maling i midten og som ring rundt. I følge Friis

ble flere ringer ødelagt fordi "landalmuen" stjal blyet som ringen var festet med. Han foreslo derfor at ringene skulle støpes fast med svovel iblandet fin sand.

1800-tallet ble det store århundret for fortøyningsboltene, noe som særlig skyldes de store sildefiskeriene. Spesielle arbeidslag reiste langs kysten for å sette ned bolter og vedlikeholde eldre fortøyninger. På folkemunne ble arbeidslagene kalt "landskapsmalere", fordi de malte blinker på berget. Dette arbeidet ble effektivisert da man brukte Merkevesenets arbeidslag fra 1860-årene av. Ringvesenet ble overtatt av Statens havnevesen i 1922. Da var det i

alt 12 200 offentlige fortøyninger av forskjellig slag langs kysten.

Etter denne grove oversikten ser vi at det knytter seg en rekke spørsmål til temaet fortøyningsringer og -bolter. Når ble de første ringene tatt i bruk? Hvilke typer bolter var i bruk før Friis lanserte sine typer i 1800, og hvor utbredt var de? Fortøyningene kan være nyttige indikatorer for maritime arkeologer. De er håndfaste bevis på at et område ble vurdert som egnet havn, og står som små bidrag til en stadig kartlegging av sjøfart og maritim virksomhet i eldre tider.



Blink som markerer en flere hundre år eldre ring på Fleslandsskjæret i Bergensleden.

Som dykker i Nordsjøen siden slutten av 70-tallet _ og som en av dem som engasjerte seg for dykkeres kår - vil jeg si noe om hvordan unge menn omkom og om hvordan dykkere, levende som døde, ble behandlet av myndighetene og selskapene. Dette bør opprøre oss alle, skriver Jan Christian Warloe.

De skjulte tragediene

HØSTEN 1974 skjedde to dødsulykker på Ekofisk som er holdt unna norsk statistikk. Den ene skjedde i august ved Ekofisk Delta, hvor jeg jobbet som boredekkarbeider. To britiske dykkere fra det skotske selskapet Northern Divers skulle ned i ei klokke fra en lekter som ble fortøyd inntil plattformen. De skulle sjekke at bunnen på 70 meter var fri for skrot før vi skulle sette ned foringsrør for oljebrønnene. Dykkelektene var tom for pustegass og fikk en flaskebank sendt over fra et annet dykkefartøy på feltet. Gassen ble koblet, dykkerne gikk i klokken og ble senket i dypet med kran. Etter få minutter ble det klart at noe var galt. Klokken ble tatt raskt opp, to livløse dykkere ble trukket ut på dekk. Den ene død, den andre alvorlig hjerne-skadd. Flaskebanken inneholdt ren helium og ikke helium-oksygenblanding, noe ingen hadde sjekket, kanskje fordi fargekodene på banker med pustegassblanding og banker med ren, livsfarlig helium nærmest var identisk.

Da dykkerne i dypet blåste gass i klokken for å øke trykket, merket de at noe var galt og tok på pustemaskene. Hvor det også var ren helium fra flaskebanken, men uten luft og oksygen som det fantes i klokkeatmosfæren. Den ene dykkeren sparte livet ved å rive av maska og puste i klokka, men var ute av stand til å hjelpe kammeraten som døde inntil ham i sin maske.

Den Panama-registrerte lektene forsvant fra feltet og norsk sektor kort etter ulykken.

DEN ANDRE ULYKKEN skjedde i oktober på samme felt. Umiddelbart etter hendelsen traff jeg sjefssjuepleieren på Ekofisk som satt og skalv i messen på Bravoplattformen og sølte kaffe utover hele bordet. Jeg kjente ham fra barndommen, og nå satt han og stotret fram at han var blitt sendt ned på et fartøy og inn i et trykkammer for å redde en dykker i det franske

selskapet Comex som hadde mistet pustemasken ute av klokken. Uten noen gang å ha dykket i sitt liv ble sjukepleieren blåst ned til 80 meters dyp i heliumatmosfære, med en fransk dykker som gikk i kramper, slo hodet til blods mot rør og ventiler og måtte gis førstehjelp. Da nedblåsing stanset, slo en staldør opp og han ble dratt over i et annet kammer hvor han så den forulykkede engelske dykkeren ligge med dødsmerker, mens franske og engelske kollegaer sto rundt og skrek med heliumstemmer mot ham og forlangte gjenoppliving. Han trodde han også skulle dø.

Han kom seg levende ut, men sluttet i Nordsjøen.

I JANUAR 1975 begynte jeg utdanning i yrkesdykking i marinen. Samtidig kom Arbeidstilsynets årsrapport for 1974 angående arbeidsulykker på kontinentalsokkelen. Der sto det at to dykkere var forulykket. Men dette var to andre enn dem på Ekofisk. Jeg etterlyste dem i et leserbrev til Bergens Tidende. Arbeidstilsynet svarte at det ikke hadde vært noen oljerelaterte dykkeulykker på Ekofisk. Da Arbeidstilsynet ble konfrontert med hva jeg visste, parerte de med at disse ulykkene hadde funnet sted utenfor sikkerhetsgrensen på 500 meter rundt plattformene, og hadde derfor ikke noe i norsk statistikk å gjøre. Saken havnet som store oppslag på BTs førstesider og jeg ble urolig. Jeg var elev på Håkonsvern, norsk dykkings høyborg. Så i stedet for å si til BT at dykkingen hadde foregått kloss i, faktisk innunder plattformene, og at jeg og mange andre kunne vitne om at Arbeidstilsynet holdt to dødsulykker unna statistikken og offentligheten, holdt jeg en lavere profil og ringte til Arbeidstilsynet. De visste om ulykkene, men holdt på at de var utenfor norsk sikkerhetssone.

DET KOM IKKE noen bekreftelse den gang på at de to ulykkene på Ekofisk

hadde skjedd. Jeg fikk derimot vite at Arbeidstilsynet faktisk hadde dratt til Rotterdam hvor DB Champion hadde stukket av etter ulykken, men ble hindret i å komme ombord av offiserer som pekte på Panama-flagget i masten.

Regnet Arbeidstilsynet ulykken som oljeulykke helt til de måtte gi opp undersøkelsene i Holland? Det må de ha gjort. De må ha fått opplysninger av Phillips som ikke levnet noe tvil om hvor ulykken fant sted. Dykking utenfor sikkerhetssonen ville vært absurd. Det samme gjelder Comex dykket. Oljeselskapene har aldri leid inn dykkefartøy til å plukke krabber.

Et annet spørsmål er hvordan Phillips forholdt seg til politiet med to døde dykkere på sitt område. Begge de omkomne var briter. Department of Energy i London tok i 1975 disse ulykkene med i sin statistikk for 1974, for norsk sektor. I senere norske statistikker står nå fire - ikke to - omkomne dykkere i norsk sektor for 1974, men hvordan skjedde det?

Med viskelær?

Er ulykkene med tre britiske dykkere, to døde og en hjerneskadde, overhode behandlet av norsk politi, trygde- og arbeidstilsynsmyndigheter?

Hvis ikke, hva kan gjøres nå?

DA JEG JOBBET i Nordsjøen i 1976, fantes det verken offentlige sikkerhetsregler, utdanning eller sertifisering for dykkere og ledende dykkepersonell. Derimot et kaos av regler for arbeidervern og arbeidstid, som gjaldt, ikke gjaldt, ingen visste om, eller overhode ikke fantes - mer enn ti år etter at dykkingen i Nordsjøen startet.

Etter intern opplæring i Stolt Nielsen (hvor utrolig nok alle overlevde) tok vi til å bygge et fullt metningsdykkesystem i et fartøy der vi koblet boligkamre, redningskamre, dykkeklokke,



Artikkelforfatteren var tidligere dykker i Stolt Offshore. III. foto: SOF

kontrollrom, kompressorrom og gassbanker i hop med kilometervis med høytrykksrør. Som vi lærte oss å bøye og koble med forskjellig verktøy som kom ombord. En dykker var baker, en var trailersjåfør, en hadde studert litt og en var snekkerkyndig, men ingen hadde peiling på rørlegging. Og da hele greia var sånn passe ferdig, og nymalt, kom Arbeidstilsynet ombord og skrøt av malingen og godkjente alt. Et år tidligere, da det skulle monteres nytt oksygenpusteutstyr i et kammer på Håkonsvern, fikk ikke Natobasens eget toppkvalifiserte personell røre en skiftenøkkel.

Det måtte komme spesialister fra Drägerverk i Tyskland. Et metningsdykkesystem mot et oksygenpusteanlegg er som en bil mot en trehjuls sykkel, og det som skjedde i de to tilfellene sier mye om hvor totalt avsporet tingene var for den mest utsatte yrkesgruppen i Norge.

Det kan ikke ha vært lett for ansvarlige myndigheter å håndtere ulykker i et tomrom av sikringstiltak. Når det fantes kritiske dykkere.

<< Dykkerne fikk skylden for ulykken, han som overlevde fikk sparken >>

FOR Å ILLUSTRERE den farlig negative holdningen fra Arbeidstilsynet og andre mot oss som forsøkte å forbedre sikkerheten i Nordsjøen, kan jeg ta utgangspunkt i en nestenulykke høsten 1977. En kollega jobbet på en Ekofisk-plattform da han fikk slangene trukket

inn i fartøyets sidepropell som gikk med nær tusen hestekrefter. Dykkeren ble dratt mot skipets akterende, men klarte, da han passerte roret å klamre seg fast mens propellen at inn slangene. Han tviholdt til slangene røk og ble malt til fliser av propellerbladene. Da han ble hjulpet opp på dekk, rakk han å få av seg masken før han spydde.

DENNE EPISODEN refererte jeg til da jeg i fagforeningen NOGMF stilte i møte i den nyetablerte dykkeseksjonen i Oljedirektoratet våren 1978. I håp om å få gehør for et sikkerhetsforslag for å hindre at dykkere ble tatt av propellene. Jeg fortalte om nestenulykken på Ekofisk og la fram forslag om å sikre tunnelene for sidepropellene og for sjøvannsinntak på plattformene med et romt stålnett, slik at risikoen for dødsfall kunne fjernes. Dette var flere deltakere på møtet enig i.

Men ikke de som mislikte at jeg var kritisk til dødsstatistikken for, og sikkerheten i Nordsjøen. Det var uråd å få gehør, selv om jeg viste til at propellenes effektivitet ikke ville bli særlig redusert, og at det ikke ville bli dyrt, eller ville redusere skipets fart, som det var bekymring om. De syntes det var helt unødvendig.

I 1983 ble første dykker tatt av de samme propellene og drept.

En måned etter ble neste dykker revet inn mot rista over propelltunnelen (som har til hensikt å beskytte propellen), men overlevde ved et mirakel.

Dykkerne fikk skylda for ulykkene, han som overlevde fikk sparken.

Det burde ikke ha vært nødvendig å stille krav om at også dykkeren, ikke bare propellen, burde beskyttes ved et passende gitter ved tunnelene, eller ved annen sikring, slik det finnes løsninger for i dag. Jeg vil påstå at forslaget ble motarbeidet fordi jeg hadde kritisert Arbeidstilsynets håndtering av sikkerhetsreglene og etterlyst to dykkere på dødsstatistikken 1974. Men om dette ikke er tilfelle, hvorfor skulle myndighetene, som hadde i oppgave å ivareta arbeideres sikkerhet, være uinteressert i å sikre helt opplagte og dokumenterte dødsfeller?

DA STORTINGET behandlet vilkårene for petroleumsutvinningen på sokkelen ble det satt som betingelse at olje og gass skulle kunne føres til prosessanlegg i Norge. Først i 1978 skulle norske og utenlandske oljeselskaper vise at det var mulig å reparere en rørledning lagt over den 300 meter dype Norskerenna gjennom et dykkersøk i Skånevikfjorden.

I det dyreste industriforsøket i vår historie, ledet av Hydro, hvor ti amerikanske dykkere skulle arbeide med å sveise sammen to rørender i et sveisehabitat på sjøbunnen.

Sveisehabitatet var blitt senket over rørene og skulle tettes og blåses med gass for å kunne drive ut vannet slik at dykkerne, som svømte over fra klokka, kunne entre habitatet og arbeide tørt. Det store medieoppbudet fikk høre at

alle berørte myndigheter og instanser var trukket inn før endelig godkjenning av dette «historiens sikreste dykk» - hvor de nylig vedtatte norske dykkeforskriftene lå til grunn.

FÅ DAGER ETTER døde en amerikansk dykker på 320 meters dyp i Skånevikfjorden. Den første forklaringen fra Arbeidstilsynet, som hadde to mann på stedet, var at det ikke hadde vært noen teknisk svikt ved ulykken, mens dykkeren, derimot, nok hadde feilvurdert farene med økt pustemotstand i dypet, overanstrengt seg og havnet i farlig hyperventilering. Dessuten hadde han skjegg, ble det sagt, noe som kunne ha forårsaket lekkasje mellom munn-nesemasken og helmasken og ført til økt dødrom og CO₂ forgiftning.

Hyperventilering kunne vært en forklaring, men dykkeren som døde var i ro i sjøen, mens det var han som overlevde som kavde. CO₂-forgiftning på grunn av skjegg var også lite trolig fordi andre dykkere med skjegg aldri hadde hatt noen problemer med dødrom i maskene og CO₂. Jeg var sikkert ikke alene om å reagere på disse uttalelsene fra Arbeidstilsynet. Men dessverre alene om å si det høyt.

I DEMPEDE SAMTALER med ledelsen i det nyåpnede Norsk Undervanns-

institutt i Bergen, som var involvert under dykkingen, fikk jeg høre om problemer som svikt i varmtvannstilførselen til dykkerne flere ganger før og under det fatale dykket. Stopp i varmtvannet til draktene og til oppvarming av pustegassen kunne fort bli kritisk fordi heliumet ville tappe kroppsvarmen raskt gjennom lungene. I stedet for å stoppe dykkingen og finne og reparere feilen, hadde operasjonen fortsatt med ødelagt pumpe i varmtvannmaskin. Dykkerne skulle returnere til klokka om varmtvannet uteble - noe som skjedde like før dødsulykken inntraff. De var tre mann nede, en satt stand by i klokka, de to andre hadde svømt til sveisehabitatet som lå over de to rørene. En dykker hadde svømt inni habitatet og inn et av rørene for å montere en blåse med fylleslange. Rørene skulle proppes slik at vannet kunne drives ut av habitatet. Den andre dykkeren var på utsiden ved et manometer for å sjekke at ikke blåsa eksploderte, som dagen før, og skadet ørene på en annen dykker.

SÅ SVIKTER varmtvannet, de to får beskjed om å returnere til klokka. Dykkeren i røret rapporterer på vei ut at han ikke får gass i masken. Oppe går det alarmer som varslar for lavt oksygennivå i pustegassen. Ute av røret

svømmer dykkeren opp mot taket i habitatet, river av seg masken, stikker hodet opp i en gasslomme og puster en blanding av innkapslet luft fra overflaten og utåndingsgass fra maskene. Via kamera ser de i kontrollrommet hva som skjer og dykkelederen roper at dykkeren må ta på masken fordi gassen kan være farlig. Dykkeren fortsetter å rope at han ikke har gass på masken, og dykkelederen foretar en «massive blowdown» av pustegass til habitatet fra samme gassforråd som dykkerne puster fra. Etter dramatiske 45 sekunder får dykkeren gass på masken igjen, tar den på, svømmer ut av habitatet mot klokka. Men han er viklet fast i andre slanger, kommer ikke løs og følger slangene mot bunnen. Der finner han kollegaen ligge med masken ned i gjørma. De to overlevne kjemper med å få den livløse dykkeren tilbake i klokka. Gjenoppliving der inne og oppe i kamrene, hvor dykkerne til slutt setter adrenalinsprøyter rett i hjertet på kollegaen, er nytteløst.

Den døde dykkeren sluses ut av trykkammersystemet.

<< Gjenopplivning, hvor dykkerne til slutt setter adrenalinsprøyter rett i hjertet på kollegaen, er nytteløst. >>



III. foto: SOF

ETTER ULYKKEN får Arbeidstilsynet utdrag av loggene til Taylor Diving og Hydro. Disse utskriftene rundt ulykkes-tidspunktet danner grunnlaget for Arbeidstilsynets vurderinger og konklusjoner som et halvt år etter ulykken igjen slår fast at det ikke har skjedd operasjonell eller teknisk svikt som årsak til dødsulykken, og at ulykken nok skyldtes CO₂-forgiftning, altså en årsak i dykkerens eget forhold.

Etter som jeg fikk stadig flere opplysninger (off the record!) om andre hendelser i Skåneviksfjorden enn det Arbeidstilsynet gikk ut med, ble det vanskeligere, til slutt umulig å snakke med Arbeidstilsynet om saken.

Det gikk rykter om at dykkerne ikke hadde hatt med seg flaskesett med nødgass ut av klokken - noe helt utenkelig for norske dykkere den gang og i dag, og helt ulovlig da som nå. Men dette og andre forhold ble ikke klarlagt før etter at statsadvokaten i Hordaland høsten 1978 hadde bifalt rapporten fra Arbeidstilsynet - og fra lensmannen i Skånevik, og henlagt saken.

HVA HADDE LENSMANNEN i Skånevik gjort? Jo, på telefon fortalte han meg at han hadde dratt ut på lekteren etter ulykken for å ta opp forklaringer. Men han hadde skjønt lite av amerikanernes heliumstemmer på 300 meter, og forlangte derfor skriftlige rapporter av alle under trykk, og av alle ombord! 37 skriftlige vitnerapporter fra ulykkesstedet hadde han ekspedert til Arbeidstilsynet i Oslo.

Disse var ikke nevnt noe sted.

Statsadvokaten hadde bare lest Arbeidstilsynets rapport som ikke refererte til noen vitnerapporter. «Fordi jeg regner ekspertisen for å ligge i Arbeidstilsynet i Oslo, og ikke på lensmannskontoret i Skånevik», sa statsadvokaten.

Jeg måtte kjempe for å få ut dokumentene fra statsadvokaten. Da jeg fikk dem, leste jeg utsagn etter utsagn fra dykkere og teknikere ombord om operasjonelle og tekniske feil. Foruten den ødelagte varmtvannsmaskinen

hadde det vært feil i forsyningen av pustegass fra blandebatteriene ved at en heliumventil til blandebatteriene for pustegass var stengt. Dermed sank trykket til dykkerne drastisk, noe gassteknikerne så på manometrene, oksygenalarmen gikk, den massive nedblåsningen førte til ytterligere trykkfall og ulykken skjedde. Og når man har lest seg fram til siste bilag kommer sjokket.

En teleks med Arbeidstilsynets svar på en søknad fra dykkeselskapet om å droppe nødgassflaskene på dykkerne, fordi en av de ti dykkerne hadde problem med å komme seg ut av klokka med flaskene på ryggen.

Arbeidstilsynet svarer ja, dagen før ulykken.

JEG KREVDE gjennom fagforeningen at Arbeidstilsynet måtte granske ulykken på nytt med begrunnelse i rapportene fra alle ombord på fartøyet.

Ikke noe svar.

En dag kom mine overordnede og fortalte de hadde fått telefon fra ledelsen i Direktoratet for Arbeidstilsynet med spørsmål om fagforeningen sentralt sto bak kravet om ny gransking.

Det var kommet spørsmål om kravet kunne trekkes tilbake, fordi det var frykt for et nytt Kings Bay, fikk jeg høre. Ingenting ble trukket tilbake, men det skjedde heller ikke mer - før Odd Einar Dørum helt overraskende utpå høsten i 1978 tok saken opp som grunnlagt spørsmål i Stortinget. Han ba kommunalministeren svare på om ikke dykkernes krav om ny gransking av Skånevikulykken skulle tas til følge. Det svarte Arne Nilsen ja på, og i 1979 ble jeg innkalt til et etter-gransknings-utvalg sammen med dykkere fra NOPEF, som nå engasjerte seg og ville gjennomføre rekonstruksjon av gassforholdene ved dykket.

Jeg mente det ville holde å lese bilagene som ikke var nevnt i Arbeidstilsynets rapport, og som utvalget bekreftet ikke engang var lest av Arbeidstilsynet. Altså, 36 hånd-

skrevne beretninger fra alle som deltok i dykkeoperasjonen, som ikke var lest av politiet, ikke av Arbeidstilsynet, ikke av statsadvokaten, men bare av meg og et par andre dykkere, etter at den hyperkontroversielle ulykkesrapporten var henlagt!

<< Men Dørum sa at han hadde fått lest rapporten fra etter-granskningsutvalget. >>

DET NYTTET IKKE å etterlyse noe fra utvalget. I 1984 traff jeg tilfeldigvis Odd Einar Dørum og beklaget at det ikke kom noe ut av hans spørsmål i Stortingets seks år tidligere. Men Dørum sa at han hadde fått og lest rapporten fra ettergranskingsutvalget. Den hadde gitt Arbeidstilsynet opprinnelige rapport medhold. NOPEF kunne fortelle det samme.

Arbeidstilsynet nektet å sende meg rapporten, og henviste til Kommunaldepartementet som ikke sendte annet enn et brev med fire linjer om at granskingsutvalget delte Arbeidstilsynets konklusjoner. Til slutt fikk jeg tak i rapporten og så at nesten alt gikk ut på å dekke Arbeidstilsynet. På ny utelates det omfattende vitnematerialet som lensmannen i Skånevik sendte Arbeidstilsynet.

HVORDAN KUNNE alt dette skje i en periode da arbeidskraftmyndighetene i Norge var opptatt av etableringen og gjennomføringen av tryggere arbeidsmiljø gjennom ny lov? Det vet jeg ikke.

Men at det absolutt motsatte av et slikt arbeidsmiljø ble virkeligheten for mange dykkere i pionertiden, det vet jeg. Og jeg håper at alle de som har lidit under dette, enten det er dykkere eller deres pårørende, får oppreisning. Mange bør vel vurdere søksmål mot den norske stat for det som har skjedd.

Jeg vitner gjerne.



e-post: info@sof.no – Internett: www.sof.no



"AVSKILTING på grunn av helsesvikt

eller

"LOSS of LICENSE"

eller

TAP av HELSEATTEST

Av sjømannslege Emmie Knudtzon Snincak, HMS-gruppen as, Sandviksbodene 65b, 5035-Bergen. E-post:emmie.hms@c2i.net

Hvilke rettigheter har jeg som sjømann?

"LOSS OF LICENSE" er et uttrykk som sjømannen ofte bruker når han mener "økonomisk erstatning for varig tap av helseattest", som forsikringsselskapet sier det.

Dette er en forsikringsordning som ble innført i opeatørselskapene på norsk kontinentalsokkel helt i begynnelsen av 1980-årene.

Senere er ordningen blitt en del av avtaleverket for alle ansatte på sokkelen.

De har med visse unntak hatt rett på en økonomisk erstatning ved varig tap av helseattest frem til 64 år.

Fra 1.januar 1997 ble avtalen også innført for sjøfolkene i en del av rederiene i Norge.

Men for sjøfolkene ble det avtalt en kompensasjon på 8 G frem til 55 år. Deretter er det fremdeles i dag, frem til 01.04.2004, en nedtrapping på 5 % per år frem til vanlig pensjonsalder(60 år). Utbetalingen er skattefri .Den skal

samordnes med eventuelle andre utbetalinger som skjer gjennom arbeidsgivers forsikringsordninger, som for eksempel yrkesskadeforsikring.

På grunn av endring i forskriften nr 1309, av 19.oktober 2001 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip ,innført fra 1.januar 2002,er det stadig flere sjømenn som ikke lenger tilfredsstillt helsekravene og derfor ikke får gyldig helseattest.

Med den nye forskriftene blir det også stilt krav til at sjømannslegen skal underøke og vurdere helsen i forhold til sikkerhetsfunksjoner.

Dette er medvirkende årsak til det økende antall tap av helseattester med tilsvarende utbetalinger av forsikrings-erstatninger.

Dette igjen fører til høyere forsikrings-premier. Denne premien blir lagt til sjømannens inntekt og er skattepliktig.

Partene er nå blitt enige om å sette ned aldersgrensen fra når reduksjon i erstatningsbeløpet på 8G inntrer.

Fra 01.04.2004 innføres de nye endringene.

Aldersgrensen settes ned til 51 år fra 55 år for reduksjon i erstatning for "LOSS OF LICENSE".

Dette ble partene enige om i møte 21.januar 2004 i forbindelse med de siste tariffrevisjoner utenriks, innenriks og fraktestart.



Hver dag pumper oljeindustrien opp ca 75 millioner fat olje.

HVEM kan få utbetalt erstatning for tap av helseattest?

Sjømenn som kan dokumentere:

- med brev fra lege at det er et VARIG (PERMANENT) tap av helseattest.
- at det forligger ERSTATNINGSMESSIG SKADE eller SYKDOM slik at sjømannen ikke lenger kan gjøre tjeneste om bord.

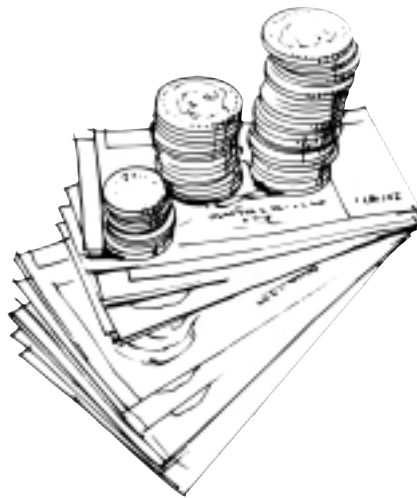
HVA er eksempler på ERSTATNINGSMESSIG SKADE?

- fallskade hjemme eller på jobb som fører til en slik skade på ledd ,rygg eller ellers i kroppen at sjømannen varig ikke lenger tilfredsstillende helsemessige krav til å kunne utføre jobben sin og/eller er en sikkerhetsrisiko
- hjerteproblemer med stadige smerter
- uregelmessig puls med fare for svimmelhet
- svært høyt blodtrykk som ikke lar seg kontrollere
- epilepsi med anfall
- diabetes som ikke lar seg kontrollere med stabilt blodsukker
- mentale lidelser som er behandlingstrengende
- kroniske smerter som går utover konsentrasjon og årvåkenhet
- kroniske søvnproblemer
- invalidiserende isjas og lumbago
- OG MANGE ANDRE SYKDOMMER

HVA er IKKE-ERSTATNINGSMESSIG SKADE eller SYKDOM?

Ved disse forhold svarer selskapet IKKE for økonomisk erstatning ved tap av helseattest:

- angst for opphold på eller reise til fartøyer, flyttbare innretninger eller permanent plasserte innretninger.
- følger av misbruk av alkohol eller annet beruselsesmiddel
- misbruk av slike medikamenter som bare selges mot legeresept
- svangerskap og forløsning anses ikke som sykdom
- ulykkesskade som rammer den forsikrede under utførelse av en forbrytelse eller forsøk på dette
- sykdom eller ulykkesskade som



- skyldes forsett eller grov uaktsomhet
- sykdom eller ulykkesskade som skyldes utøvelse av boksing ,bryting, judo og karate, hanggliding, fallskjermhopping og ballongfart, svømmedykking og hastighetsløp med motorkjøretøy
- DØDSFALL (uansett årsak)

Det betyr at den som er svært syk og man vet at det er en sykdom med dødelig utgang, bør snarest mulig be sjømannslege om å skrive ut "UDYKTIGHETSATTEST" og så selv eller be andre om hjelp til å søke om erstatning for varig tap av helseattest. Det er dessverre altfor mange sjøfolk som dør av kreft eller annen sykdom og som ikke får utbetalt den erstatning de har krav på.

Når sjømannen er død, er det for sent for de etterlatte å søke om erstatning for tap av helseattest.

I de nye kravene gjeldende fra 01.04.2004, vil det kreves minimum 4 års pensjonsgivende fartstid for å bli omfattet av ordningen.

Ved mer enn 4 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen = 6 G

Ved mer enn 8 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen = 8 G

(G = grunnbeløpet i Folketrygden).

Forsikringstilfellet inntreffer den dag "Udyktighetserklæring" blir utstedt med varig virkning av lege. Det betyr at det har ingen betydning fra hvilken dato man er sykemeldt.

NEDTRAPPING av erstatning ved økende alder er som følger:

Etterspørselen etter olje på verdensbasis er stigende.

Alder

til og med 50 år:	100%
51	90%
52	85%
53	80%
54	75%
55	65%
56	50%
57	20%
58	0%

Erstatning for tap av helseattest kommer kun til utbetaling EN gang. Det kan bety at dersom en sjømann har mistet helseattesten, det ble vurdert som v a r i g tap av helseattest og han derfor fikk erstatning, men mange år senere ble erklært frisk igjen eller fordi helseforskriftene endret seg, likevel kan ha en mulighet for å seile på sjøen igjen.

Men han vil da ikke komme inn under denne forsikringsordningen på nytt.



Etterspørselen av olje øker med to prosent i året.

HVA HVIS DU BLIR VARIG SYK MELLOM 58 ÅR OG FØR VANLIG PENSJONS-ALDER I FOLKETRYGDEN 67 ÅR?

Hvis du blir så syk at du ikke får helseattest, men så frisk at du ikke får sykepenger eller uførepensjon, stiller du svakt.

Fra 55 år kan du ta ut sjømannspensjon. Dersom du har 80 år, alder + fartstid, får du full sjømannspensjon. Dog blir det utbetalt kun 2/3-deler dersom du tar den ut før 60 år. Fra 60 år kan du få full sjømannspensjon OG tjene opptil 2G (i dag 113.000kr) per år uten at dette fører til reduksjon av sjømannspensjonen. På denne måten kan du opparbeide deg tilleggspoeng til vanlig alderspensjon i folketrygden.

MEN hvis du har mistet helseattesten, kan du IKKE arbeide og tjene pensjonspoeng.

Dersom du får sykepenger, har du også rett på sjømannspensjon fra 60 år. MEN husk at i det øyeblikk du går over på rehabiliterings- eller attføringspenger, har du IKKE rett på sjømannspensjon. Det hender for ofte at trygdekantoret utbetaler begge deler, rehabiliteringspenger OG sjømannspensjon. Enkelte sjømenn har da blitt



Ingen riggger bedriver i dag letevirsomhet på Norsk sokkel.

krevet av trygdekantoret eller sjømannspensjonsordningen om å tilbakebetale det trygdekantoret feilaktig har utbetalt for mye.

UFØREPENSJON + SJØMANNSPENSJON - Er det sant?

Du kan ikke få full uførepensjon og full sjømannspensjon.

Men det er mulig å få full uførepensjon + deler av sjømannspensjonen, dersom dette ikke overstiger det full sjømannspensjon ville kunne gitt alene. Altså er det sant.

UFØREPENSJON + FULL JOBB PÅ LAND: Er det sant ?

Ja, det er også sant.

Dersom du er arbeidsfør til annet arbeid på land, og inntektsreduksjonen i landjobben er mer enn 50%, da kan du få uførepensjon i forhold til sjømannsjobben og full lønn i landjobben. Disse to til sammen må ikke overstige den inntekten du hadde til sjøs.

KOMPLISERTE TING

Det er dessverre få sjømannsleger og andre som har satt seg inn i dette. Som enhver lege, har også vi sjømannsleger opplysningsplikt til våre pasienter om sjømannens rettigheter i folketrygden.

Mange leger, sjømannsleger og andre, opplever at sjømannen prøver å tjene seg noen ekstra kr når sjømannen prøver å ta opp med legen erstatning for tap av helseattest.

Likeens er det få saksbehandlere ved trygdekantorene som har satt seg inn i sjømannes økonomiske rettigheter i folketrygden.

De fleste sjømenn føler at de har betalt inn store beløp til sjømannspensjonen, men får lite eller intet tilbake.

Det er viktig at organisasjonen informere sine medlemmer godt om rettighetene.

Det er også viktig at sjømannen selv klart informerer sjømannslegen om hvor viktig det er å få utskrevet udyktighetsattest, hvis det er så at man først skal "avskiltes".

Dersom det er behov for mer informasjon, i den enkelte sak, vil jeg gjerne prøve å hjelpe.

I dag morges har heldigvis myndighetene uttalt at det er viktig og riktig at myndighetene bidrar økonomisk med lønnstilskudd for å få beholde, dere, våre dyktige og stolte sjøfolk !!

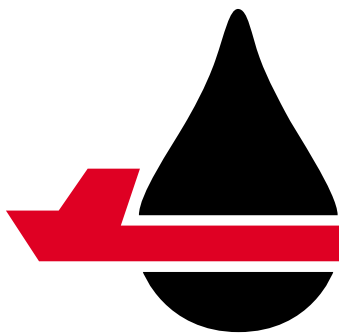
Hilsen fra Emmie på Møkster - den 17.02.2004.



Oljen må finnes, det skaper arbeidsplasser og sikrer den kompetansen Norge har.

Seilende Oljearbeideres Forening mener at vi må komme i gang med leteboring nå!

e-post: info@sof.no – Internett: www.sof.no



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:

BRETT HER

SOF
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

Refser den norske selvgodheten

Hva er menneskeverd? Hvem skal prissette et menneskes verdi, og hva skal kriteriene være? Skal normen være at det er kapitalen eller moralen som avgjør prisen? Uansett hva en svarer, så har pionerdykkerne blitt sviktet.

Les hva jurist Gro Hillested Thune og dykker Jan Christian Warloe skriver om saken. Les om hvordan nordmenn blir oppfattet i utlandet og hvordan dykkerne egentlig blir behandlet.

LRV.

Av: Gro Hillestad Thune

Hvordan er det mulig å fastholde et system som forhindrer oss i å gi oppreisning til nordsjødykkerne som alle mener fortjener det? spør Gro Hillestad Thune

VI ER VERDENSMESTERE i menneskerettighetsspørsmål på bortebane, men langt mindre suverene hjemme, mener Gro Hillestad Thune. I 15 år hadde Hillestad Thune anledning til å se Norge utenfra som representant i Europarådets kommisjon for menneskerettigheter i Strasbourg. Nå jobber juristen ved Norsk senter for menneskerettigheter i Oslo. Hun synes ikke vi har grunn til å slå oss på brystet.

- Ta pionerdykkerne i Nordsjøen som eksempel. Nå må vi være i stand til å

overse byråkratiske hindringer og skjære igjennom. For meg er denne saken selve prøvesteinen på om vi er i stand til å håndheve menneskerettighetene, sier hun.

- DE FORTJENTE

å få heder, men er i stedet blitt møtt med en kald skulder. Man trenger ikke være ekspert verken på menneskerettigheter eller juss for å forstå at vi her er i kjernen av det menneskerettigheter handler om. Den som setter seg inn i denne saken, oppdager fort at det ikke handler om respekt, medmenneskelighet, innlevelse eller anstendighet fra samfunnets side. Dette er en lang og trist historie full av unnfalighet, ansvarsfraskrivelse, inhabilitet og svik.

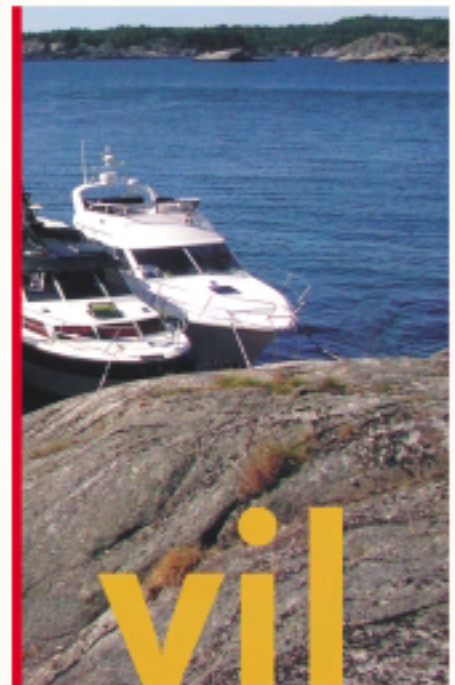
- Vi må erkjenne at dette er en skamplett i moderne historie.

Urettferdigheten bør berøre oss alle, og vi må ta konsekvensen ved å støtte opp om kravet om et raust oppgjør som dykkerne selv opplever som rimelig kompensasjon for det de har ofret.

MENNESKERETTIGHETER

ute er noe snilt - internasjonal solidaritet og støtte til mennesker i nød. Menneskerettigheter hjemme er mer brysomt, fordi det begrenser myndighetsutøvelse. Erna Solberg henviser til den politikken hun mener det er nødvendig å føre. Poenget er at så lenge hun og hennes departement opererer i et land som har sluttet seg til menneskerettighetene, betyr det at hun må bedrive sin politikk innenfor disse grensene. Ellers må vi være ærlige nok til å melde oss ut eller reservere oss overfor andre land, sier Gro Hillestad Thune.

*SOF ønsker alle
en god vår!*



når båt og utstyr er tilpasset forholdene, kan du seile dit du vil - og reisen blir like spennende som målet.

Det er ikke enkelt å orientere seg innen dagens utvalg av maritim elektronikk. Vil du kun ha et billig produkt – eller en sikker investering?

God kvalitet - rimelige produkter som er enkle å betjene - gratis oppdateringer - et sted hvor du kan ringe når du behøver hjelp - kundebehandlere som har mer enn 20-års erfaring og som vet hva de snakker om?

Er svaret ja - så er valget enkelt, **velg ProNav!**

ProNav AS distribuerer for følgende leverandører :

JRC - Seiwa - Navicom - ComNav - SG Brown - OceanMedia (AST) - KVH - AC Marine - Airmar - C-Map

Ta kontakt for å få tilsendt årets katalog!



ProNav AS

Fiskarvik Maritime Senter 4370 Egersund
Telefon 51 49 43 00 - Telefaks 51 49 21 00

E-post: mail@pronav.no

www.pronav.no