

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Hvorfor skal arbeidsmiljøloven holdes borte fra sjøfarten?

Skipsbesøk i
Kristiansund

Sjøfarten og
arbeidsmiljøloven

OD og sikker-
heten i Nordsjøen

GRATIS SYNSPRØVE

SKAGA
ARMANI
BROOKS BROTHER

MIKKO
RAY-BAN
VERSACE

Vi har også vernebriller
Offentlig godkjent optiker - Husk timebestilling

Frank Olsen Brilleoptik
Kong Oscarsgt. 15, 3 etg. -
Tlf. 55 31 73 22
BRILLER - SOLBRILLER



Frank Olsen Brilleoptik
Marken nr. 13
Tlf. 55 31 43 70
BRILLER - SOLBRILLER
KONTAKTLINSER

SOF
ønsker
alle en
god høst



DRÅPEN

nr. 2 september – 2. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@sof.no

Internett:

http://www.sof.no

Forside foto:

SOF

Grafisk produksjon:

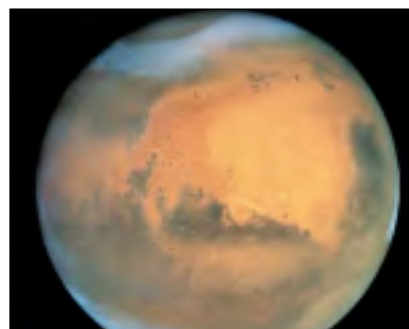
Scanner Grafisk AS

innhold

DRÅPEN NUMMER 2 – SEPTEMBER 2003



Norsk skipsfart fører an i miljø side 5



Den røde planet historisk nær side 12

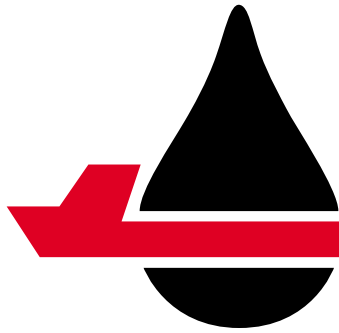


Norges Rederiforbund toner flagg side 21



Det maritime kulturlandskap side 27

Leder	side 4
Skipsbesøk i Kristiansund	side 6
Sjømannslegen	side 8
Sjøfarten og arbeidsmiljøloven	side 10
Mønstringskontorer i Nord Norge	side 15
Leserinnelegg	side 16
Helse og 6-6 vakter	side 18
Er OD den rette...	side 19
Manilla avtalen	side 20
Har vi ikke lært noe av historien...?	side 22
Norge vil ikke erkjenne fakta	side 25
Skader på offshore-service fartøyene	side 28



Nettolønnsordning!



Leif R Vervik
formann.

Første juli ble det et faktum. Vi har innført nettolønnsordning for norske sjøfolk i offshore/-serviceflåten.

Det skjedde selvsagt mot regjeringens stemmer. Hva skal vi med en regjering, som ikke ser forskjell på 9,2 milliarder og et beløp i underkant av tre hundre millioner? Det er nemlig det som er differansen mellom ledighet og sikre arbeidsplasser. Hadde regjeringen fått sin vilje, og ikke sikret norske sjøfolks arbeidsplasser, hadde det ikke stoppet med det. Det ville i samme slengen ha ført til at helt opp i mot 100 000 landbaserte arbeidsplasser, i løpet av en 4-5 års periode, hadde forsvunnet. Heldigvis hadde vi et samlet Storting som forsto alvoret i situasjonen.

Nettolønnsordning for sjøfolk, er navnet på den ordningen som sikret oss fortsatt arbeid, men er det egentlig nettolønn for sjøfolk? Nei det er ikke slik at sjøfolk over natta ble null skatteyttere. Så enkelt er det ikke, det er mange som reagerer på at det navnet brukes, for det er misvisende. Sjøfolkene betaler skatten sin slik de alltid har gjort, og ganske sikkert vil måtte gjøre i fremtiden. Selvangivelsen kommer også som før.

Vårt forslag til navn på ordningen må være, SOF (Statens opplagte forpliktelse), til å tilrettelegge langsiktige rammebetingelser for alle arbeidstakere.

Om ikke det navnet kan brukes, etterlyser vi et bedre. Et navn som ikke setter sjøfolk i ytterligere vanry, vi er ærlige og hardt arbeidende folk, som forlanger å bli behandlet som sådan.

Når det gjelder våre planer om sammenslåing med OFS, må vi bare beklage at det ikke har hendt noe i den retning i det siste. Det siste vi i SOF har hørt, er at OFS hadde bruk for flere informasjonen om oss, det har de fått, det var i februar. Siden har vi bare ønsket hverandre god påske. Med andre ord er vi like mye i det blå som dere.

Siden bladet gikk i trykken sist, har vi hatt større frekvens i innmeldingstakten. Det kan sikkert være mange årsaker til det, men vi tror at det vi fikk til i forbindelse med nettolønnsordningen er en sterkt medvirkende årsak. Videre har vi hatt bedre tid til å gå på flere skipsbesøk. Vi har også hatt med oss medlemmer som ønsker å benytte fritiden sin til dette formålet. Det er viktig for oss å møte medlemmer og andre, for å fortelle om hva vi har å tilby, og hva vi står for. Nå slår det positivt ut, det gjør det mye lettere å få til det vi har satt oss fore. Nemlig å samle alle seilende Oljearbeidere i et forbund, først da er det mulig å få fart på sakene.

Av saker vi arbeider med kan vi nevne; rettferdig pensjonsordning, innføring av arbeidsmiljøloven, bedre velferdspermisjoner, troverdig sikkerhet i Nordsjøen og mye mer.

Vi har også løst mange tvister mellom medlemmer og arbeidsgiver, de aller fleste i minnelighet. Det er slik vi helst vil løse saker, men er det nødvendig har vi jo juridisk hjelp, om det er påkrevd (noe dere kan lese om i forrige nr. av Dråpen).

Ellers vil vi bare oppfordre dere til å engasjere dere mest mulig i egen situasjon.

Uten engasjement vil hverdagen deres aldri bli noe bedre, det er opp til dere å gjøre noe med den. God Høst.

Leif R Vervik.

Norsk skipsfart fører an i miljøkampen

25. april i år kunne skuelystne på Bryggen i Bergen bivåne dåpen av verdens første gassdrevne lasteskip, Viking Energy.

Med det ble en ny æra innen norsk skipsfart innført, en ny teknologi ble tatt i bruk.

Med støtte fra Statoil kunne det Bømlo baserte rederiet Eidesvik, stolt vise frem det flotte resultatet av lang tids forskning. Ved selvsyn kunne vi konstatere at det var et førsteklasses skip. Ved

senere besøk fikk vi bekreftet førsteinntrykket. Også mannskapet er veldig fornøyde, og ikke minst stolte, av skipet "sitt".

Når Viking Energy, blir omtalt som et miljøbesparende skip, kan vi bekrefte det andre har sagt og skrevet. Vi kunne ikke se noen form for røyk eller eksos fra skorsteinene under manøvrering ved kai, eller ved avgang fra Bergen.

Når vi vet at en tilsvarende stor båt forurenser like mye som tusenvis av biler i

året, må man bare bli imponert av resultatet.

Som en miljøbevisst organisasjon er vi i SOF virkelig glade, og stiller oss i gratulantenes rekke. Lykke til.



Med baugen bokstavelig talt i kontorvinduene til SOF.

Foto: SOF.

Skipsbesøk i Kristiansund



Atle ved gangveien til Olympic Poseidon.

Mandag den 07. Juli, kjørte undertegnede til Kristiansund, for å gå på skipsbesøk sammen med Leif Vervik. Hentet Leif på Kvernberget om kvelden. Fikk litt bange anelser Mandag kveld, da jeg så at der kun var en båt inne, og den skulle seile samme kveld. Imidlertid så kom det nok båter på Tirsdag, til at vi fikk fullt opp å gjøre hele dagen. Den første vi besøkte var Northern Corona, og vi ble meget godt mottatt. Interessen for det vi holder på med var god, og vi fikk en innmeldelse umiddelbart, og vi hadde inntrykk av at det ville komme flere om ikke så lenge. Det var bred enighet om at det er mange forhold i offshore for skip som ikke er bra nok, og trenger forbedringer,- og at de tradisjonelle organisasjonene ikke gjør det som skal til overfor myndighetene, til å få rettet på dette,- at det er på tide med en solid organisasjon for alle departement ombord, som kan ta tak i dette. Det ble spurt om de vanlige tingene, slik som forhandlingsrett, og om vi kunne tilby forsikringsordninger, lignende det som Sjømannsforbundet har. Til dette kunne vi si at forhandlingsrett ville vi søke om når vi blir

større. Når det gjelder forsikringsordning, så arbeider et konsulentfirma med dette, om det blir noe av, så vil det bli noe lignende det Maskinistforbundet har gjennom YS; og det vil bli frivillig.

Da vi kunne fortelle om den viktige rollen SOF spilte i det å snu SV, i den såkalte Nettolønnsordningen, var alle like overasket, selv om noen hadde lest noe om det i Dråpen. Det kom også tips om at ordene "Nettolønnsordning for sjøfolk" burde forandres, og kalles noe annet, p.g.a. at folk flest ikke har satt seg inn i hva dette innebærer, og tror at vi sjøfolk ikke skal betale skatt mer. Det som er riktig, er jo at vi trekkes for skatt akkurat som før, og at dette trekket, sammen med arbeidsgiveravgift og div. andre sosiale utgifter, blir innbetalt til staten, hvor den delen som skal gå til kommunen, går til kommunen, og folketrygdavgiften går til folketrygden, akkurat som før. Det blir så betalt tilbake en viss % - sats til rederiene, noe som til en viss grad kan sammenlignes med statsskatten. Norge kommer til å legge seg på den samme modellen som Sverige, ca. 15 % refusjon.

Siden var vi på Stril Supplier, og Skandi Stord.

Her var det stort sett samme positive tonen. På Skandi Stord ble det snakket litt mer om sikkerheten med hensyn til beredskaps – situasjonen på Norsk sektor, og det var nokså bred enighet med oss i at det ikke er godt nok som det er i dag, og at det med såkalt områdebekredning vil bli enda dårligere. (Her kan det leses mye i Dråpen om hva vi synes om dette).

Da vi var ferdige med Skandi Stord, tok vi kveld, for sulten gnog, og vi var nokså utslitt. Vi trengte å ta oss inn igjen.

Tirsdag den 08. Juli opprant med paraplyvær, men dette stoppet ikke oss. Vi startet på Normand Flipper. Her ble vi sittende til over lunch, for det var mange som hadde mye å prate om. Vi ble like godt mottatt her, som på de tre vi besøkte dagen før. (Til tross for at vi hadde paraply)!!!

Da vi var ferdige med Normand Flipper, var det blankt solskinn, så



Leif og noen av mannskapet på Nomand Flipper.

Foto: SOF

paraplyen kom tilbake til sin plass på hattehylla i bilen. Vi tok middagspause.

Etter pause gikk vi omb. i Olympic Poseidon, som var kommet inn til byen på formiddagen. Her hadde jo undertegnede mange kjente, da jeg seiler i samme rederiet. Vi ble like godt mottatt her, og alle sammen var meget positive til det vi holder på med.

Vi hadde inntrykk av at de aller fleste ville enten komme til oss, eller bli i sine

organisasjoner. Håper vi klarte å overbevise de fleste om at det er hos oss framtiden ligger, og ikke i de tradisjonelle organisasjonene.

Til slutt besøkte vi Normand Atlantic. De lå ved Vestbase, og alle mann var så opptatt, at det var kun kokken, og et par fra frivakta vi fikk snakke med. Det begynte også å bli sent, så hvis undertegnede skulle rekke å kjøre hjem samme kveld, så måtte vi dra. Vi fikk imidlertid inntrykk av at de var interesserte,

de vi fikk snakke med, og vi fikk legge igjen noe informasjonsmaterieil.

Turen oppsummert kan betegnes som vellykket, og vi er godt fornøyde med det vi fikk gjort.

Atle Rusten.

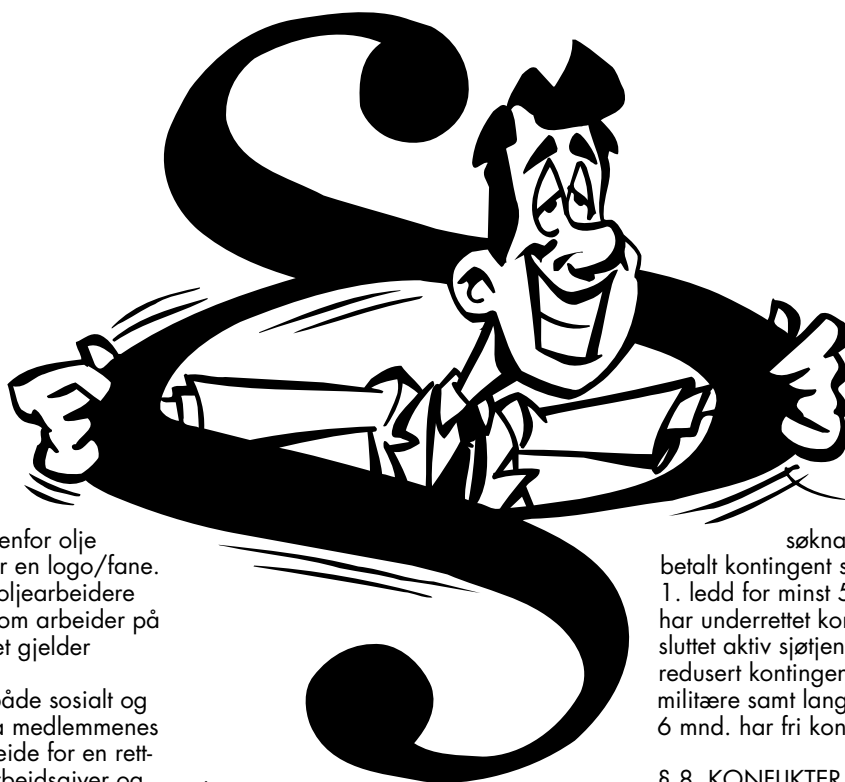
E-post:
info@sof.no

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



Northern Corona ved kai.

Foreningens vedtekter



§ 1. NAVN OG FORMÅL.

Seilende oljearbeideres forening har som formål:

Å samle alle seilende, offiserer og menige, innenfor olje industrien til havs. Under en logo/fane. Arbeide for at seilende oljearbeidere skal sidestilles med de som arbeider på plattform, både når det gjelder lønninger og fritid.

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

Å arbeide både nasjonalt og internasjonalt for å fremme sikkerheten til sjøs. Foreningen skal være politisk uavhengig.

§ 2. FORENINGENS MEDLEMMER.

Foreningens medlemmer skal bestå av alle om bord i oljerelaterte fartøyer. Æresmedlemmer kan opptas etter skriftlig forslag som må vedtas av 2/3 flertall av styret etter skriftlig avstemning. Forslaget fremlegges for landsmøtet, som avgjør forslaget ved simpelt flertall.

§ 3. SETE.

Foreningens hovedkontor skal ligge i Bergen.

§ 4. INN OG UTMELDelse.

Alle som ønsker det og som arbeider innfor ovenfor nevnte industri, kan melde seg inn i SOF. Skriftlig søknad sendes til foreningens hovedkontor. Medlemskontingenten fastsettes av styret. Utmeldelse skal skje skriftlig, og har virkning fra slutten av den kalender måned den ble mottatt.

Utmeldelse kan ikke aksepteres under en pågående konflikt eller en aksjon.

§ 5. EKSklusjon AV MEDLEMMER.

Medlemmer som oppfører seg på en slik måte at det er skadelig for foreningen,

kan ekskluderes dersom: Det fremmes skriftlig begrunnelse om dette fra minst 10 medlemmer utenfor styret eller av ethvert styremedlem. Etter at styret har hørt vedkommendes forklaring, kan styret med 2/3 flertall ta en beslutning om eksklusjon.

§ 6. KONTINGENT.

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret. Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekkordning kommer til anvendelse.

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

Medlemmer med 25 års medlemskap, som har fylt 65 år og har sluttet aktiv sjøtjeneste, er fri for kontingent. Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 12 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt.

§ 7. REDUSERT KONTINGENT.

Redusert kontingent fastsettes av landsmøtet etter innstilling fra styret. Medlemmer som har betalt kontingent som nevnt i § 6, 1. ledd for minst en måned og som på grunn av utdannelse, vernepliktjeneste, arbeidsledighet eller ved sykdom når vedkommende ikke op-

pebærer sykepenger i flg. bestemmelsene i folketrygden, kan innvilges redusert kontingent etter skriftlig

søknad. Medlem som har betalt kontingent som nevnt i § 6, 1. ledd for minst 5 år og som skriftlig har underrettet kontoret om at man har sluttet aktiv sjøtjeneste, kan innvilges redusert kontingent. Skoleelever og militære samt langtidssykemeldte over 6 mnd. har fri kontingent.

§ 8. KONFLIKTER/AKSJONER.

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

§ 9. STEMMERETT.

Alle medlemmer har stemmerett i foreningens anliggender.

§ 10. LANDSMØTET.

Landsmøtet er foreningen høyeste myndighet i alle saker som ikke er lagt til stemmeseddelen. Årlig landsmøte avholdes innen utgangen av November og innkalles med minst to måneders varsel. Følgende saker skal behandles: Valg av dirigent og vise dirigent. Arsberetning og regnskap. Referat fra stemmeseddelen punkter. Valg av valgkomiteer. Behandling av innkomne forslag. Eventuelt.

Alle medlemmer som i henhold til § 9 har stemmerett, har adgang til landsmøtet. Hvert medlem har en stemme og dersom ikke annet er bestemt i disse vedtekter, treffes avgjørelser med simpelt flertall. I tilfelle stemmelikhet har dirigenten dobbeltstemme. Saker som er ført på stemmeseddelen blir ikke gjenstand for behandling på landsmøtet. Saker som skal behandles på landsmøtet må være innkommet kontoret innen 1 April Forslag som kommer

inn etter 1 April Utsettes til neste landsmøte, med mindre styret bestemmer noe annet.

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

Landsmøte er beslutningsdyktig med minst 10 fremmøtte stemmeberettigede medlemmer. Er ikke 25 medlemmer tilstede, innkalles det til nytt landsmøte, med en måneds varsel. De fremmøtte vil da være beslutningsdyktige uansett antall.

Ekstraordinært landsmøte innkalles av styret eller på skriftlig begjæring av minst ... medlemmer som grunngir ønsket. Ekstraordinært landsmøte innkalles hvis mulig med 30 dagers varsel. Andre saker kan da ikke behandles. Ekstraordinært landsmøte innkalles av styret eller på skriftlig begjæring av minst 30 medlemmer, som grunngir ønsket.

§ 11. STEMMESEDDELEN.

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

Følgende saker skal alltid avgjøres ved stemmeseddelen:

Valg av medlemmer til styret med varamann.

Vedtektsendringer.

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

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

§ 12. STYRET.

Foreningen skal ha et styre bestående av 5 Medlemmer. Medlemmene skal være et representativt utvalg fra alle departementer, valgt for 2 år av gangen, og 2 varamedlemmer valgt for 1 år av gangen, således at halvdel av styremedlemmene og alle varamedlemmene fratrer hvert annet år.

Representantene kan sitte så lenge medlemmene vil ha vedkommende i styret.

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

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

Styrets formann leder styremøtene, og har i tilfelle stemmelikhet den avgjørende stemme. Er formannen fraværende så fungerer viseformannen. Er også

viseformannen fraværende, velger de fremmøtte styremedlemmer en setteformann.

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

§ 13. STYRETS MANDAT.

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

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

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

§ 14. VALG TIL STYRET.

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

Kandidater fra sitt distrikt.

Valgdistriktene skal være:

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

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

Distrikt 3: Sogn og Fjordane og Hordaland fylker.

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

Distrikt 5: Nordland, Troms og Finnmark fylker.

§ 15 FORENINGENS DAGLIGE LEDER.

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

Han har den daglige forretningsmessige ledelse etter instruks fra styret.

Daglig leder ansettes av styret, og avskjediges av landsmøtet etter forutgående innstilling fra minst 2/3 av styrets samtlige medlemmer.

§ 16. REVISOR.

Foreningen skal ha statsautorisert revisor.

§ 17. FORENINGENS SIGNATUR.

Foreningens signatur innehas av styrets formann.

§ 18. KRETSE.

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

§ 19. INHABILITET

Ingen må delta i avgjørelser i forening-

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

§ 20. ENDRING I VEDTEKTENE.

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

§ 21. FORENINGENS OPPLØSNING.

Foreningen kan besluttes oppløst når: Formålet er falt bort eller ikke lar seg gjennomføre av saklige eller økonomiske grunner. Når de interesser foreningen representerer etter foreningens egen beslutning skal ivaretas av en annen organisasjon. Forslag til oppløsning av foreningen kan fremsettes av styret eller minst 35 av foreningens medlemmer. Forslaget behandles av styret hvor saken refereres og drøftes i første møte, og hvor beslutning treffes i det følgende møte, som avholdes senest 3 måneder etter det første. Dersom styret med 2/3 flertall anbefaler forslaget, blir saken behandlet etter § 20. I tilfelle oppløsning skal foreningens midler etter landsmøtets nærmere bestemmelse anvendes til beste for medlemmene.

Leif R. Vervik
Formann

Harald Prytz
Vise formann

Atle Rusten
Kasserer

Svein Aase
Sekretær

Lennart Moltu
Styremedlem.

info@sof.no

Sjøfarten og arbeidsmiljøloven

Man kan lure på hvem som tjener på at arbeidsmiljøloven glimrer med sitt fravær til sjøs. Det er i alle fall ikke skattebetalere, staten eller forsikrings-selskapene. Også kilder innen statsforvaltningen bekrefter at det som foregår innen sjøfarten på dette området er oppsikt-svekkende. Faktisk er det skremmende, når vi vet at våre egne fagforbund også glimrer med sitt fravær med hensyn til spørsmål om arbeidsmiljøloven.

Unnskyldningen for at arbeidsmiljøloven ikke er innført innen sjøfarten er at det selvsagt vil koste penger å innføre en ordning som sikrer arbeidstakerne. Derfor ønsker rederne at forsikringsselskapene skal betale det ulykkene og dødsfallene koster. Det er billigere med en forsikring enn å ta ansvar for sine ansatte.

I dag har man sjøfartsloven, som skal i vareta arbeidstakernes rettigheter, problemet med den er at viktige elementer er utelatt, sammenlignet med arbeidsmiljøloven som gjelder på land. Blant annet er formålsparagrafen tatt ut. Den lyder som følger:

1. å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med verneteknisk, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet,
2. å sikre trygge tilsetningsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker,



3. å gi grunnlag for at virksomhetene selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndighet.

Hva er i veien med en slik formålsparagraf, gir den de ansatte for mye å innflytelse over sin egen livssituasjon?

Videre mangler også paragrafene 12, 14 og 16 i sjømannsloven. Disse paragrafene omhandler tilrettelegging av arbeidet (§12), arbeidsgiverens plikter (§14) og arbeidstakernes plikter (§16).

Det er bekymringsfullt at arbeidstakergrupper som sjøfolk og fiskere er utelatt. Innen EU er arbeidsmiljølovgivningen tverrfaglig. Med andre ord det samme regelverk på land som til sjøs. Og dette er naturligvis det eneste rette, for i arbeidssammenheng er det eneste som skiller arbeidstakere på sjø og land, det rent geografiske, samt at sjø-

folk og fiskere bor på arbeidsplassen sin. Det siste må og bør veie tungt i arbeidsmiljøsammenheng.

I perioden 1975 til i dag viser en grovtelling at ca. 2 300 sjøfolk og fiskere har omkommet under utøvelse av yrket. I samme periode er det registrert nærmere 90 000 skadede. Her kan vi også konstantere en betydelig grad av underreportering. Fra de siste 10 årene vet vi at hele 33% av sjøfolkene og over 70 % av fiskerne blir avmønstret etter ulykker. I fiskeri vet en også at 10% blir arbeidsuføre. Siden 1990 til i dag er det mer enn 400 sjøfolk og fiskere som er omkommet, og mer enn 19 000 som er skadet. Dette er offisielle tall.

Samfunnsøkonomisk er dette av kjempemessig betydning. Det er nok å konstatere at i dag koster en dødsulykke samfunnet ca. 20 millioner kroner, og en gjennomsnittlig ulykke ca. 1,5 millioner kroner (fra den helt banale ulykke som koster svært lite til den katastrofale som kan komme opp i store summer). De katastrofale ulykkene kan for eksempel være dersom ulykken medfører 100% uførhet for den forulykkede. Med døgnkontinuerlig behov for hjelp og tilsyn vil den uføre koste samfunnet over 100 millioner kroner i løpet av livsløpet.

Vi skal være oppmerksomme på at Staten og personen det gjelder (inklusive familie) dekker 90% av alle kostnader ved ulykkene. Rederiene er forsikret mot dette og kostnadene for dem er derfor marginale. De norske P & I-klubbene (forsikringsselskapene) har årlige utbetalinger for skader og ulykker for

sjøfolk, repatriering av forulykkede og skadede og erstatning med nye mannskaper i størrelsesorden 100 millioner kroner for hver klubb. Her må det også skytes inn at disse beløpene også er forsikrede på utenlandske skip.

Det er derfor bemerkelsesverdig at en fra politisk hold ikke satser større summer på forebygging, for senere å unngå de kostnadene som dette påfører samfunnet og enkeltindividene som utsettes for ulykken. Her er det store summer å spare for ikke å snakke om individer og mannskap.

I desember 1985 ble arbeidsmiljøloven innført på kontinentalsokkelen, med visse begrensninger. Kontinentalsokkelen omfatter faste installasjoner. Senere er det kommet til betydelige endringer offshore, senest som et resultat av Stortingsmelding nr 7-2001-2002 "Om helse, miljø og sikkerhet i petroleumssektoren". Ingen deler av dette er gjort gjeldende for sjøfolk og fiskere. Og når stasjonære rigger blir mobile oppheves arbeidsmiljøloven, og sjømannslovgivningen gjelder også her. Etter at omtalte Stortingsmelding nr. 7 for offshore forelå, foreslo ledelsen i Rådet for arbeidstilsyn på skip, at Rådet fremmet forslag om tilsvarende Stortingsmelding for sjøfart- og fiske. Igjen ble dette motarbeidet av Norges Rederiforbunds representant i Rådet. Saken er ennå ikke avsluttet.

Som et resultat av EØS bestemmelsene og påpekninger om forskjellen mellom arbeidsmiljøloven og sjømannsloven, ble det fra Sjøfartsdirektoratet utarbeidet forslag til endringer i sjømannsloven slik at den skulle bli på linje med den øvrige arbeidsmiljølovgivningen. På forespørsel til departementet får vi opplyst at departementets skipsfartsseksjon hadde gjennomgått dette nye forslaget og fremmet dette for politisk ledelse. Den politiske ledelsen på sin side stoppet forslaget for mer enn et år siden. Og der står saken i dag. Aner vi

lobbyvirksomhet bak den politiske avgjørelsen?

Vår kontakt sentralt kan fortelle at i et brev sendt til Nærings og handelsdepartementet datert 29.01.99, påpekte Rådet for arbeidstilsyn på skip, at sikkerheten til sjøs ikke var tilfredsstillende. En analyse foretatt av Rådet viste at sjøsikkerheten var skremmende dårlig. Rådet ba om at departementet nedsatte et hurtigarbeidende, bredt offentlig utvalg med



mandat til å vurdere nødvendigheten og fremme forslag til en "handlingsplan for utvikling av arbeidsmiljø, verne og sikkerhetsarbeid i skipsfart og fiske og fangst etter år 2000". Dette forslaget ble avvist både fra Norges Rederiforbund og Sjøfartsdirektoratet, som begge hevdet at Rådets tall ikke

Årsaken til det forskjellige tallmaterialet er at Norges Rederiforbund kun regnet med personer som var omkommet ved havari og forlis - og utelot de som var omkommet ved arbeidsulykker. Til tross for disse uoverensstemmelsene og de feilaktige tallene fra Norges Rederiforbund ble Rådets forslag om en handlingsplan ikke iverksatt. Dessverre måtte vi ved "Sleipner" ulykken samme høst konstatere at sjøsikkerheten ikke holdt mål.

Tallene for 1990-2000 som Rådet la frem viste for øvrig at det årlig i denne perioden omkom i snitt 34 personer i sjøfart og fiske - med andre ord forulykkede tilsvarende to "Sleipner" ulykker. Men dette var sjøfolk, ikke passasjerer. Er det forskjell på menneskeverdet?

Det er med undring vi konstaterer, at i arbeidet med å opprette en ny havari-kommisjon har man bare lagt tallene for havari og forlis til grunn for arbeidet som skal utføres av den nye kommisjonen.

I dag skal som kjent alle ulykker med omkomne og alvorlig skadede etterforskes ved sjøforklaring. Her er det noe som ikke stemmer, og som vil få store konsekvenser for sjøfolkene.

Med ovenstående opplysninger i mente, er det skremmende å kunne konstatere at vi som seiler, rett og slett en ubetydelig samling mennesker. Tilsynelatende kan vi skaltes og valtes med av våre arbeidsgivere og direktoratet som skal ivareta vår sikkerhet. Nok er nok:

Nå er det på tide at kynismen viker plassen for litt moral.

info@sof.no

medførte riktighet til tross for at det kun var offisielle tall fra Sjøfartsdirektoratet som lå til grunn for analysen. Departementet kontrollerte tallene og fant tallmaterialet korrekt. Norges Rederiforbund på sin side, hevdet at tallmaterialet var fullstendig feil fordi det i 1994, 1995 og 1996 bare var omkommet 1 person på norske skip. I virkeligheten var det årlig var omkommet 17 personer.

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

Den røde planet historisk nær



Mars er en av de mest spennende planetene i Solsystemet. I august får vi se den finere enn noen gang tidligere i menneskehetens historie.
Foto: STScI/NASA

I slutten av august er planeten Mars nærmere Jorden enn den har vært noen gang tidligere i menneskehetens historie! Vi kommer til å kunne se planeten klarere og flottere enn vi noen gang tidligere har gjort og noen gang igjen vil få gjøre.

I 2003 og 2004 ligger de store astronomiske begivenhetene i kø. Det neste høydepunktet kommer i slutten av august i år da planeten Mars kommer nærmere Jorden enn den har vært på hele 60 000 år!!! Aller nærmest er Mars den 27. august kl. 11.51 norsk tid, men hele perioden fra nå og ut september er Mars nærmere enn vanlig. Allerede nå kan man derfor se de hvite polkalottene på den ellers røde planeten med en liten kikkert - etterhvert som nettene blir mørke nok.

På det nærmeste er avstanden til Mars 55 748 231 kilometer. Sist gang avstanden var så liten var for 59 620 år siden. Neste gang blir i år 2285. Det er meget vanskelig å regne ut planetenes posisjoner og avstander i detalj så langt tilbake i tid. Tidligere i år så det ut til at det var 73 000 år siden sist gang Mars var like nære som den kommer nå.

Intens rød prikk

Når nettene i Sør-Norge gradvis mørkner i slutten av juli, kommer Mars til syne som en intens lysende rød prikk på sør-himmelen midt på natten.

Med et gitt instrument vil vi kunne se Mars flattere enn noen gang tidligere med det instrumentet (enten det er med øynene eller med kikkert). Med små stjerneblikkerter vil vi kunne se overflatedetaljer på planeten.

I hele perioden står planeten lavt på himmelen i Norge. I Sør-Norge når den en høyde på rundt 14 grader (sett fra Oslo) 27. august. I Nord-Norge blir Mars såvidt synlig utover i august mens den stryker over horisonten i sør. På grunn av lav høyde vil lufturo kunne viske ut overflatedetaljer vi ellers kunne sett gjennom kikkert. De beste forholdene er lengst sør i landet og spesielt i sørligere land.

Fra Sør-Norge blir planeten i dagene rundt 27. august finest å se rundt kl. 01.30-01.50. I f.eks. Tromsø er det beste tidspunktet rundt kl. 01.

Hvorfor skjer dette nå?

Banene til både Mars og Jorden rundt Solen er avlange. Minsteavstanden mellom planetene varierer derfor. Dersom Mars, som går i bane utenfor Jorden, er

så nær Solen som den kan komme og Jorden samtidig er så langt fra Solen som vi kan komme, passerer planetene uvanlig nær hverandre. Avstanden kommer ned i ca. 56 millioner km. Mars er ganske nær Jorden med 15 - 17 års mellomrom. Sist gang var i 1988 og før det i 1971 og 1956. Sist gang planetene kom uvanlig nær hverandre var i 1925. Denne gangen kommer imidlertid Mars enda litt nærmere enn den var ved alle de anledningene.

Selv om vi med øyet ikke kan se særlig forskjell fra passasjen i 1925, er dette derfor en historisk hendelse. Benytt anledningen til å studere Mars med øyet og i kikkert. Mars vil være meget lyssterk, og faktisk skinne enda kraftigere enn Jupiter har gjort nå i vinter.

Den røde planet er fortsatt omgitt av mye mystikk. Mens vi i dag vet at det ikke er eller har vært små grønne menn på Mars, har vi oppdaget en rekke spor etter rennende vann. Til tross for at Mars er langt mindre enn Jorden, har den en del likhetstrekk: Den har to polkalotter av is, den har nesten samme døgnlengde og den er den mest loven-

Førrige gang Mars var relativt nær Solen i sin bane, fikk den ekstra solvarmen i gang støvstormer som dekket hele planeten.

Foto: STScI/NASA

June 10, 2001



July 31, 2001



de planeten i Solsystemet for å finne primitivt liv.

Flere romsonder, deriblant den europeiske Mars Express, er sendt mot Mars for å utnytte den historisk korte reiseavstanden. Disse skal lete etter is, vann og spor etter liv på Mars og kommer frem rundt og like etter nyttår.

Også fra bakken vil vi se Mars flottere enn noen gang tidligere i menneskehetens historie, men i Norge vil Mars stå såpass lavt på himmelen at den blir vanskeligere å observere enn fra sydlige breddegrader. Dersom man vil ta rekordklare bilder med teleskop, kan det derfor lønne seg å reise til sydlige land rundt 27. august.

Vil Mars virkelig bli flott?

Store områder på Mars er dekket av rustrød sand. Planeten kalles derfor "Den røde planet". Mars har en forholdsvis avlang bane som med jevn mellomrom fører den noe nærmere Solen enn vanlig. Den lille ekstra soloppvarmingen forårsaker av og til støvstormer på Mars-overflaten. Dette skjedde sist gang i juni 2001. I løpet av bare et par uker vokste stormene eksplosivt og dekket hele planeten. Sett fra Jorden ble "Den røde planet" til "Den gule planet". Alle overflatetrekk ble visket ut.

Mars kommer nå stadig nærmere Solen og er aller nærmest 28. august, dagen etter at Mars er nærmere Jorden enn på 59 620 år. Mange har gledet seg til dette historiske øyeblikket da vi vil se planeten som aldri tidligere. Med små kikkerter vil vi kunne se de hvite polkalottene og hvis forholdene i Jorden atmosfære er gode, andre detaljer på Mars-overflaten. Eller vil vi det?

Problemer i vente?

I begynnelsen av juli begynte store støvstormer å utvikle seg på Mars. Slike stormer kan utvikle seg eksplosivt, slik som i 2001, eller dø ut. Dersom stormene blir globale, vil overflatedetaljene bli så utvisket at vi neppe



Natt til 28. august står Mars lavt på sydhimmelen sett fra Norge. Planetens lysstyrke er da større enn vi noen gang tidligere har opplevd.

Illustrasjon: Norsk Astronomisk Selskap

vil kunne skjelle særlig mye fra Jorden under nærpassasjen. Noen måneder senere skal en liten armada av romsonder lande på planeten. Disse får også problemer dersom ikke stormene har gitt seg.

Den første "alvorlige" stormen utviklet seg i Hellas-bassenget og ble sett 1. juli. Med amatørteleskoper har den vært synlig som en diffus, lys flekk. Man er nå meget spent på den videre utviklingen til denne og andre stormer på planeten.

Uansett lønner det seg å følge nøye med på Den røde planet i ukene som kommer, gjerne med en liten kikkerter hvis det er tilgjengelig.

Noen andre bemerkelsesverdige fenomener i 2003 og 2004:

9. november 2003: Total måneformørkelse midt på natten. Denne er langt gunstigere fra Norge enn måneformør-

kelsen 16. mai. 4. mai 2004: Flott og langvarig total måneformørkelse. 8. juni 2004: Venuspassasje. Dette er et ekstremt sjeldent fenomen! Planeten Venus passerer foran solskiven. Sist gang skjedde dette i 1882 og ingen nålevende mennesker har derfor sett fenomenet! Dette blir første gang folk flest har kunnet se Venus foran solskiven. Aldri tidligere har vi hatt enkel tilgang på nødvendig utstyr (f.eks. solformørkelsesbriller). Venuspassasjene kommer i grupper av 2, så neste gang blir i 2012. I Norge vil den bare kunne sees fra Nord-Norge. 28. oktober 2004: Total måneformørkelse

Mer informasjon om alle disse fenomenene finnes på nettstedet www.astronomi.no.



I juli i år begynte store støvstormer igjen å utvikle seg på Mars. Vil de vedvare og spre seg?

Foto: D.C. Parker

Mønstringskontorer i Nord Norge

Det er en tendens til at flere og flere mønstringskontorer legges ned. Spørsmålet er om det kan være å fremme sjøfarten når det ene mønstringskontoret etter det andre blir nedlagt? Fra Trondheim til Kirkenes har vi i dag kun få mønstringskontorer igjen. Tidligere hadde vi mønstringskontorer nesten over alt, i dag har Nord Norge mønstringskontorer i Hammerfest, Tromsø, Narvik og Bodø. Disse skal betjene alle sjøfolk i hele regionen. At det ikke er behov for like mange kontorer som før, forstår vi. Det vi i SOF lurar på er likevel om det kan være en langsiktig strategi å fjerne alt som har med sjømannsyrket å gjøre?

Etter samtale med et av Aetat's kontorer som før hadde oppgaven med mønstring, får vi opplyst at det er unødvendig tungvint for de som skal mønstre. "Vi har nok av folk og det kan ikke være så vanskelig å kurse noen, som kan ta seg av den oppgaven", får vi opplyst fra Aetat

Bor man i Finnmark, må man til Hammerfest for å mønstre. Tilsvarende bor man i Troms nordlige del må man til Tromsø, bor man i Vesterålen eller Lofoten, må man til Narvik eller Bodø. Det gjøres ikke lett for de som skal mønstre av eller på. Det kan ikke være meningen at man i enkelte tilfeller skal

være nødt til å overnatte, for noe så enkelt som å mønstre på en båt.

Det minste antall kontorer man kan kreve er ett mønstringskontor i hver by i hele kyst-norge.

SOF oppfordrer de rette myndigheter, i anstendighetens navn, å utstyre de lokale arbeidskontorer med kompetanse og et stempel. Så enkelt kan det gjøres for å lette prosessen til sjøfolk som skal mønstre!

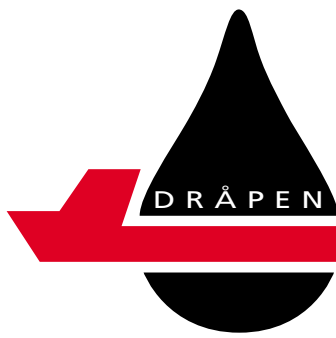


**Brilliant
Impressive**



XEROX
Partner

Tlf. 55 59 07 10
firmapost@xpartner.no



Kjenner ikke politikerene de internasjonale konkurransereglene?

Gjennom EØS-avtalen legges norske arbeidsplasser ut for fri konkurranse på det europeiske arbeidsmarked. Bondeviks regjering tar ikke de grep som er tillatt innenfor internasjonalt konkurranseregelverk for å hindre utflagging og kompetansetap, tvert imot styrer de norske arbeidsplasser ut av landet.

Arbeidsmarkedet er aldri statisk, men i kontinuerlig forandring. For Norge lå det stor gevinst i å fase ut deler av arbeidsplassene til sjøs for å få arbeidskraft til virksomheten i Nordsjøen. Norske skipsverft ble omgjort til off-shoreverft, og norske sjøfolk var pionerene blant oljearbeidere. Vi fikk en ny kunnskapsutvikling der Norge kom i verdenstoppen på stadig flere felt i en integrert oljeindustri. Norge ble oljeavhengig i den forstand at store deler av vår arbeidsstyrke ble knyttet til olje og gass, og gjennom Statoil som folkets oljeselskap skulle både arbeidsplasser og avkastning sikres for Norge. Dette fungerte utmerket, helt til utenlandsgjelden var nedbetalt og de store overskuddene kom. Hvorfor har vi ikke lenger råd til å beholde arbeidsplassene i Norge?

"Det kommer ikke sykepleiere opp av borehullene", sa Jens Stoltenberg i 1997. Erfaringene har vist at hans utsagn var feil. Det kommer sykepleiere opp av borehullene. Både sykepleiere

og leger kan hentes inn fra utlandet etter behov, men behovet kan reduseres, dersom større del av oljeinntektene brukes til investeringer som kan rasjonalisere driften og forbedre behandlingsresultatet ved våre helseinstitusjoner. Det er dårlig økonomi i å styre arbeidskraft fra effektive produksjonsenheter i konkurranseutsatte næringer til ineffektive tjenesteområder innen omsorgssektoren.

Nå henter vi inn feil arbeidskraft. Vi henter inn for mye billig arbeidskraft til verdiskapningsnæringene, mens arbeidsmarkedet for nordmenn blir stadig smalere, og vi mister den fordelingsverdien av oljeproduksjonen som ligger i trygge arbeidsplasser. Både nåverdien og fremtidsverdien av oljevirkosomheten vil øke ved at større deler av avkastningen tilbakepøyes til nødvendig infrastruktur og sikre arbeidsplasser i Norge, mens den reduseres tilsvarende ved utflagging av arbeidsoppgavene og sentralisering gjennom manglende investeringer i infrastruktur.

Ulike næringer har internasjonalt ulike konkurransevilkår, da må konkurranse-rammene tilpasses næringens art. Næringsnøytrale konkurranse-rammer betyr på kort sikt nedleggelse av de fleste norske konkurranseutsatte arbeidsplasser. For sjøfolk er konkurranse-rammene definert gjennom EUs anbefaling om nettolønn for nasjonale sjøfolk. Anbefalingen kom etter sammenbruddet i øst, da det ble klart at vest-europeiske arbeidsplasser kom under press fra europeiske lavkostland. Satsing på nasjonale sjøfolk var en erkjennelse av den maritime kompetan-

sens betydning som kjernekompetanse for en rekke tilknyttede næringer. I Norge innbefatter det oljerelaterte næringer. Økende antall polske og baltiske sjøfolk på norske skip begynner å vise igjen på andre områder i Nordsjøen. Kampen for norske sjøfolk på norske skip angår alle som ønsker et bredt verdiskapende arbeidsmarked i Norge, fordi utfasing av norske sjøfolk drar med seg andre arbeidsområder der Norge i dag har spisskompetanse. Det er ikke uten grunn at norske nærings-parker i Baltikum er fulgt opp med "norsk" sjømannsutdanning der.

Norge har en spesiell økonomi fordi så stor del av vår verdiskapning har utgangspunkt i sjøtransport og ressursene fra hav, havbunn og vannkraft. Norsk kraftkrevende industri er basert på rimelig og ren kraft, og vi har i dag verdens reneste smelteverksproduksjon. Dette settes i fare ved at kraften selges ut av landet samtidig som miljøromantikerne forhindrer utbygging av norske gasskraftverk. EU krever at våre konsesjonslover forandres slik at utenlandske oppkjøp i norsk vannkraft ikke skal rammes av hjemfallsretten. Regjeringen tar ingen kamp mot EU, de legger seg flate og vil gjennomføre lovendringer som betyr at våre etterkommere står uten eiendomsrett til verdiskapningsgrunnlaget når oljealderen ebber ut. Å selge norske fornybare ressurser ut av landet, er tyveri fra de kommende generasjoner.

Statoil som norsk selskap skulle sikre at investeringene i Nordsjøen gav arbeidsplasser og fremtidig verdiavkastning til Norge. Nå ser vi virkningene av delpri-



Foto: Alfred Aase.

vatisering og økt bruk av internasjonale anbud, arbeidsplassene forsvinner gradvis ut av landet. Med tilknytning til EU, enten gjennom EØS-avtale eller ved medlemskap, vil denne utviklingen akselerere. Med den politisk styrte kompetanseforskyvningen fra Norge til Polen og Baltikum vil vi innenfor EUs regelverk ikke kunne beskytte oss mot at våre arbeidsplasser overtas av billigere arbeidskraft fra EUs nye medlemsland, på samme måte som spanske verft gjennom skjulte subsidier har overtatt store deler av verftskontraktene.

Med store oljeinntekter kommer verdien av våre fiskeressurser lett i skyggen, men den norske nasjonalstat forvalter Europas viktigste fiskeressurser og mest produktive kystfarvann. Ved siden av oljen er dette vår største eksportnærings, men vi har en historieløs regjering som uten konsekvensutredninger legger seg opp i fanget på Frp og legger til rette for å selge de norske ressursene til høystbydende. Slik vil de bane veien for et norsk EU-medlemskap som vil

gjøre oss til verdens rikeste u-land, for det er bare u-land som selger fornybart ressursgrunnlag til høystbydende. Men vi er bare rike så lenge oljeprisen er høy og oljeressursene blir definert som norske.

Det er bare som selvstendig nasjonalstat vi kan forvalte våre ressurser og inntektene av norsk oljevirkosomhet til beste for det norske folk og våre etterkommere. Innefor EU vil våre naturressurser bli definert som felleseuropeiske ressurser som alle skal ha lik rett til å høste utbytte av. Det er en konsekvens av fri kapitalvandring som EU-tilhengerne ikke vil snakke om. Hvis vi ser på utviklingen etter -94, ser vi klart at Norge har behov for å beskytte seg mot oppkjøp, og vi har behov for å fritt å kunne disponere landets inntekter i et langsiktig perspektiv der det investeres i næringsutvikling i hele landet. Alle andre europeiske industriland gjør sitt beste for å beskytte egne næringer, bare pengeblinde norske politikere sitter med hendene i fanget og hodet i Brussel mens arbeidsplassene forsvin-

ner ut av landet. Norge vil være bedre tjent med en samhandlingsavtale med EU enn med en husmannskontrakt som EØS-avtalen eller nasjonalstatlig utsletting gjennom EU-medlemskap. Kystpartiet vil kjempe mot pengeblindhet og alleuropeisering av norske grunnressurser. Vi vil basere norsk markedstilgang på de handelsrettigheter som nedfelles gjennom GATT og WTO. Vi vil satse på norsk næringsliv og norsk kultur i likestilt og utviklende samspill med andre. Europa trenger våre ressurser, men vi skal selv ta ut verdiskapningen gjennom meningsfylte arbeidsplasser i hele landet, til det trenger vi oppslutning fra alle dem som ønsker en politikk der mulighetene utnyttes i Norge og ikke selges bitevis til utlandet.

Den 25. juni i år sendte NRK et intervju med en IT-ingeniør som hadde fått ny jobb. Han var blitt den syngende kamel i Kardemommeby!!!

Inger Stolt-Nielsen
Kystpartiet

Helse og 6-6 vakter

Med tillatelse fra redaktør Erik Lie i magasinet "Diabetes" sakser vi en artikkel fra siste utgave av bladet:

"Den dype søvnen påvirker sukkerstoffskiftet, og for lite søvn kan være med på å gi høyt kolesterol, fedme og diabetes 2, leser vi på nettstedet forskning.no. Myster man verdifull drømmesøvn, går det i tillegg utover konsentrasjonen, hukommelsen og evnen til å bearbeide problemer.

I dyp søvn skilles det ut vekst-hormoner som reparerer kroppen, og cortisol som er nødvendig for at immunforsvaret skal virke skikkelig. Det viser seg at mennesker som får for lite dyp søvn lettere pådrar seg infeksjoner, og mye tyder på at søvnmangelen også kan virke ugunstig i forhold til utvikling av kreft."

Når vi i dag har så god dokumentasjon om hva mangel på søvn kan føre til, er det skremmende at man fortsatt

benytter seg av 6-6 vakter i oljerelatert skipsfart. For de som arbeider med 6-6 vakter er det umulig å få mer enn 4 - 4,5 timer sammenhengende søvn mellom vaktene. Det sier seg selv at det må bli et underskudd på søvn i løpet av en måned ute. Det har lenge vært



snakket om å få ned ulykkestallene i Nordsjøen, spesielt i offshoreflåten. Mange av problemene kan fjernes ganske enkelt ved at man går over til 12-12 vakter. På installasjonene fungerer det med 12 timers vakter og mannskapet blir derfor ikke sløvet av søvnmangel

6-6 vakter blir et tema hver gang vi er på skipsbesøk, og mange spør oss om vi er kapable til å gjøre noe med det. Det gjør vi blant annet med å opplyse de ansvarlige om problemet. Det er ikke enkelt å opplyse de ansvarlige fordi ordningen selvsagt vil koste penger, blant annet ved å få forandret en innarbeidet praksis. Som alle vet er det de tingene som koster det er vanskeligst å gjøre noe med, selv om problemene med for lite søvn, og skadene det medfører, er vel dokumentert og kostbart for samfunnet og enkeltindivider.

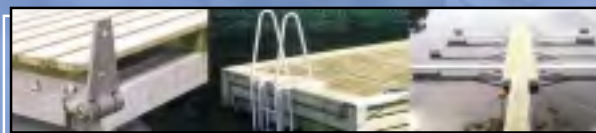
Nå vet vi også at tilfellene med diabetes 2 er økende, også i de lavere aldersgrupper. Vi vet også at for lite søvn er med på å øke problemet med fedme, noe mange har fått erfare ved at de har måttet slutte i jobben på grunn av for høy vekt. Det er ikke bare spisevanene som er årsak til problemene.

Vi i SOF mener at problemet med for lite søvn må tas på alvor.

LILAND-bryggen



Markedets eneste brygge som kan leveres flatpakket for selvmontering. Bryggene består av kraftig bjelker i galvanisert stål der uteriggere og bommer kan justeres trinnløst. Dekket er av impregnert trevirke eller strekkmetall. Bryggene leveres i standardmålene 2 x 6 meter, men kan også spesialtilpasses. Skjøtes med spesialkoblinger for lydløse bevegelser og redusert slitasje på stålet.



Vi leverer også komplette havneanlegg, betongbrygger, bryggeleidere og landganger. Kontakt oss for nærmere opplysninger.

Flytebrygge Liland AS

Sandbrekkeveien 98, 5225 Nesttun • Tlf. 5592 5113, Fax 5592 5117
www.flytebrygge.no • mail@flytebrygge.no

Er OD den rette til å passe sikkerheten i Nordsjøen?



Foto: SOF

Den 21. februar i år hadde vi kontakt med Oljedirektoratet og stilte spørsmål om antallet plattformer/rigger som opererer i Nordsjøen pr. dags dato. Videre spurte vi om hvor mange beredskapsfartøyer det var i alt.

Svaret var mildest talt urovekkende:

De visste det ikke.

Det de derimot visste var hvor mange felt som hadde innført områdeberedskap. De vet med andre ord hvor det går an å spare penger, på sikkerhet.

Når ikke kontrollinstitusjonen OD har kunnskap om hvor mange som opererer på sokkelen, hvem skal da vite dette?

Vi i SOF har i lang tid hevdet at den sikkerheten som tilbys oljearbeiderne på installasjonene i Nordsjøen, langt fra er god nok. Når en i tillegg kan høre på nyhetene (26.04.03) at OD mener at sikkerheten på de samme installasjonene nå er så prekær at det kan gå liv tapt om ikke noe umiddelbart blir gjort, da kan man begynne å lure på om det er den samme institusjonen som har svart på våre spørsmål.

OD står frem i nyhetene og hevder at mange av plattformene er så gamle og nedslitte at de er en fare for liv og helse. Da må de også ta konsekvensene av sine egne utsagn. Oppgrader beredskapsflåten, få minimum ett fartøy ved hver plattform/rigg. Øk minimumsbemanningen på hvert beredskapsskip fra 6 til 11 mann, slik det er på engelsk sektor. Få større og bedre utrustede skip, som kan handle og bidra dersom ulykken skulle inntreffe. Vi må ikke ha en ny Alexander Kielland-ulykke for å innse at det er billigere med en troverdig sikkerhet enn staffasje på havet.

På engelsk sektor har man en minimumsbemanning på 11 mann, inkludert en sykepleier (medic). På dansk sektor har man 9 mann, mens vi i Norge er helt nede i 6 mann. Er vi nordmenn så mye flinkere å svømme enn våre kolleger fra andre land, eller kan svaret være at vi ikke vil bruke så mye penger? Om det siste svaralternativet er riktig mener vi at de ansvarlige for den politikken burde straffefølges. Når man i tillegg, svart på hvitt, får svar fra OD om at de ikke vet hvordan redningsmulighetene er for norske oljearbeidere, da mener vi det er kriminelt.

At OD er med på å innføre områdeberedskap, da mener vi at de ikke har satt seg inn i forholdene på sokkelen. Skal beredskapsskipet ligge i midtposisjon, med en maksimums selingstid på 45 minutter til den fjerneste installasjonen på feltet, er den med på å uthule en allerede dårlig beredskap. Et beredskapsskip har ikke bare oppgaven med å plukke folk opp fra havet, om noen faller fra en installasjon, de skal også utføre nærberedskap dersom det foretas arbeid over åpent vann. Det betyr i praksis at skipet ikke kan ligge i midtposisjon hele tiden.

Skjer det en ulykke på den andre siden av feltet er ikke maksimums seilingstid på 45 minutter lenger, men kanskje det dobbelte. Hvor lenge tror OD det er mulig å overleve i stormfullt hav en vinterdag i Nordsjøen?

Vårt råd til OD er:

Ta ansvar! Innfør minimum et oppgradert beredskapsskip med tilstrekkelig mannskap og utstyr ved hver plattform/rigg.

Manila- avtalen

Vi har fått mange henvendelser når det gjelder Manila-avtalen, og dens innhold. Vi velger derfor å presentere den for våre lesere.

- Manila-avtalen mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund.
- Etableringen av bemanningskontoret, NFD International Manning Agents Inc. i Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først å fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.
- Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115 kroner per måned per mann samt 1600 kroner per mann per år til ITFs velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15 000 dollars per skip eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD.
- Tariffavtalen for Norsk Sjømannsforbund og ITF ble en lukrativ butikk med nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk Sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.
- Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene og hyrekontoret, ble den økonomiske hverdagen en annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norsk skip gjennom kontoret: Hyrene filippinerne på denne måten fikk, utgjorde nemlig bare rundt halvparten av normal norsk hyre, og lå også langt under de offisielle ITF hyrene i Manila.

Nettolønnsordningen er i boks!

Etter samtale med Stortingsrepresentant Bendiks H Arnesen (AP), har vi fått bekreftet at nettolønnsordningen har fått gjennomslag i revidert statsbudsjett.

Ordningen er innført fra 01.07.03.

Det er avsatt 120 millioner kroner til ordningen for inneværende år, beløpet for neste år er ikke klart på nåværende tidspunkt.

Det som nå gjenstår er å få ordningen inn i lovsform. Vi i SOF lover å stå på like hardt i fremtiden for at det skal skje.

Arbeidsplassene i offshore/serviceflåten er reddet.

Norges Rederiforbund toner flagg

Nå har vi fått bekreftelse på det vi lenge har hatt mistanke om. Norges Rederiforbund har ikke hatt noen interesse for at det skulle innføres nettolønns ordning for norske sjøfolk, de har tvert i mot, brukt påskuddet for å ha rene hender når de flagget ut. De trodde nemlig ikke at SV ville snu i debatten om nettolønn.

Etter mange måneders arbeid for å påvirke SV, klarte vi å få SV til å forstå alvoret, om det ikke ble innført nettolønn på linje med resten av Europa. Da SV fikk flertall i Stortinget, for sitt eget forslag til nettolønn, fikk Rederiforbundet planene sine forpurret. De ville innerst inne ikke ha nettolønn, for Rederiforbundet er norske arbeidere for dyre uansett.

Det spiller ingen rolle hvor store overskudd de har, det er likefullt for lite der i gården. Rederiforbundet blir tydeligvis ikke fornøyd før de får gratis arbeidskraft. Kampen for nettolønn (en kamp de ikke trodde ville føre frem), var bare et skalkeskjul, for å vise at de var ansvarlige og moralske.

Heldigvis er det ikke bare redere med skipene sine i NIS registeret, som er medlemmer i Norges Rederiforbund, men også mange andre fra resten av landet. Nå har de fått øynene opp for hvordan ledelsen, med Marianne Lie i spissen, arbeider.

I følge Haugesunds Avis, føler mannskapssjefen i Solstad Shipping, Jon Ståle Egge, seg kraftig lurt av Norges Rederiforbund. Han har på oppdrag for Rederiforbundet, reist land og strand

rundt, for å få ungdom til å velge sjømannsyrrket, ganske enkelt for at det er stort behov for dem.

Mannskapssjef hos Eidesvik, og resten av næringen på Vestlandet, er like rasende som Jon Ståle Egge, over at Oslo-rederne tilsynelatende prøver å kompromisere med regjeringen og



Marianne Lie.

Foto: NR

forundret over Rederiforbundets snuoperasjon.

Øystein Djupedal (SV), sier til BT 28.05.03. "Det hun (Direktør i Norges Rederiforbund, Marianne Lie) ser for seg er jo en ren apartheidordning, en sosial dumping på norske skip".

Når Norges Rederiforbund sier at det kun er toppoffiserene de vil ha nettolønn for, tenker de ikke på rekrutteringen. Det de ser for seg er en overgangsfase med norske offiserer, siden blir det billig utenlandsk arbeidskraft. Alle med litt sunn fornuft, ser at det ikke kan gå i lengden, med utelukkende norske toppoffiserer. Et sted må rekrutteringen komme fra. Når dagens offiserer når aldersgrensen, hvem skal da ta over? Når det ikke finns jobber, blir det heller ingen som vil utdanne seg, om det fremdeles skulle finnes maritime skoler igjen.

kuppe nettolønnsordningen. Administrerende direktør Lars Peder Solstad i Solstad Shipping lover å kjempe mot forslaget fra sitt eget forbund.

Samtlige politiske partier, som sto bak flertallet på Stortinget, har bekreftet til SOF, at de står helt og fullt bak avgjørelsen i Stortinget den 27.02.03.

Politikerne vi har vært i kontakt med er



Har vi ikke lært noe av historien...?

For ca to tusen år siden benyttet Julius Cesar seg av splitt og hersk teknikken, for å kunne kontrollere sine generaler. I dag har Norges Rederiforbund finslipt den samme strategien, noe som har umuliggjort at våre respektive forbund er i stand til å utrette noe som helst. Når vi også hører at det blir avholdt hemmelige møter mellom de samme parter, da er det grunn til å undre seg over om våre forbund gjør seg fortjent til tiliten og kontingenten medlemmene betaler.

I BT i dag 29.07.03, kan vi lese at fagforbundet TAFO (Tekniske Avdelingers Forening) og Bergen Brannkorpsforening, har søkt medlemskap i DNMF, og er allerede ønsket velkommen inn.

DNMF er allerede en fraksjonert organisasjon, nå blir det en ytterligere utvanning av sjømenn i forbundet. *Slå seg sammen med Sjøoffisersforbundet ville de ikke, men med landbaserte forbund er det helt ok.* Er det bare gruppen av landbaserte medlemmer som bestemmer der i gården?

Er det bare medlemstilgang og kontingent, som betyr noe, har de glemt de seilende medlemmene?

Alle husker med gru hva som skjedde i 1986, da NIS registeret ble opprettet. Ti tusenvis av norske sjøfolk mistet arbeidet, til fordel for billigere utenlandsk arbeidskraft. Hadde vi vert ett forbund den gang, tviler vi på at det hadde blitt noe NIS register. Sammen kunne vi avverget det.

Noe som kanskje ikke er fullt så kjent er at Det norske sjømannsforbund, startet arbeidet med å opprette et mønstringskontor for Filippinere, allerede i 1983.

Viste de at det skulle opprettes et register som skulle radere bort norsk sjømannstand fra kartet?

Økonomisk har de i alle fall ikke tapt noe. (Se Manila avtalen)

Sjøoffisersforbundet har i alle år vert hellig overbevist om at deres jobber var sikre. Etter 1986, ble nok troen noe svekket. Men hukommelse har den vel signelse at den ikke plager en lenge. Det kan se ut som om alt omkrig NIS registeret var glemt i kampen for nettolønnsordning. De trodde fremdeles at ingen ting kunne ramme dem. Det var vel grunnen til den lave profilen de holdt i den kampen.

Vi har i alle år vert en splittet yrkesgruppe, skal vi fortsette på samme måten?



Typisk eksempel på skip hvor forskjellige ansettelseskontrakter florerer.

Uten samhold vil vi fortsette å være en splittet gruppe, "bare sjøfolk". Det er mange fordeler ved å stå sammen.

I dag er situasjonen at vi har alt for mange fagforbund knyttet til skipsfart. Med en forening hadde vi talt med en stemme og blitt hørt. Vi hadde fått gjennomslag for de sakene vi brenner for. Slik det er nå, er vi avhengige av tre store og fraksjonerte forbund, som sliter i hver sin retning.

Samtidig har vi løsningen i et mindre forbund (SOF), dannet av sjøfolk for sjøfolk. Et forbund for fremtiden.

Vi vil på det sterkeste oppfordre alle til å tenke nytt og fremtidsrettet, la oss få ett forbund, som tar seg av de seilendes rettigheter. Da kan vi få gjort noe med mye, da snakker vi ut fra et felles ønske om en bedre og rettferdig fremtid.

Vi kan bla. få gjort noe med; pensjonsordningen, velferdspermisjoner, pappa permisjon, arbeidsmiljøloven, arbeidstiden, ferie, utdanning, sertifikatpliktig fartstid, hyrene, rammebetingelsene, sikkerheten i Nordsjøen og mye, mye annet.

Når det gjelder å få rammebetingelser, som vi kan stole på, er det ikke bare de seilende vi tenker på, men like mye arbeidsgivernes våre. Uten dem ingen sjø-

folk, uten sjøfolk ingen redere. Så enkelt er det.

Skal vi få det til, er den letteste veien å gå gjennom et felles forbund. Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) er et slikt forbund. Et forbund for alle, fra kaptein til lærling. *Et forbund med en mening i diskusjonen om en bedre, sikrere og mer rettferdig fremtid for oss alle.*

Ta ansvar for dine egne meninger, meld deg inn i dag!

Hemmelig møte!

Det har akkurat kommet meg for øret at Norges Rederiforbund (NR) og Norsk Sjømannsforbund (NS) i August 2000 hadde et **hemmelig møte** på Ringholmen Sjøhus på Tustna. *Ja, du leser riktig; et hemmelig møte.* Dette er fra en absolutt 100 % sikker kilde, men jeg vil ikke si noe mer om den. Det var nemlig presisert til betjeningen der at møtet skulle være hemmelig. (Kilden har ingenting med Ringholmen Sjøhus å gjøre). Dette finner jeg meget besynderlig. Når slike ting dukker opp, så dukker det også opp en del spørsmål som det skulle vært interessant å få svar på. Jeg håper rette vedkommende leser dette, og er tøff nok til å gi endel svar og forklaringer. Det første som slår meg er; - hvorfor et hemmelig møte mellom 2 motparter? Hvorfor har ikke medlemmene av NS fått visst noe om det? (Jeg har nemlig forhørt meg litt). Her var overhørt en samtale mellom forbundsleder Erik Brattvold i NS og Jørgen Vatne, en av lederne i NR, hvor den ene av dem hadde sagt noe slikt som; "- det er ikke dagens medlemmer vi må satse på, men dem vi har om 10 - 15 år, som må stå i fokus -". Her kan det være nærliggende å spørre; - er det Norske eller utenlandske medlemmer de her snakker om? - En god begrunnelse for et slikt spørsmål er at vi som har levd noen år, husker så alt for godt hva som skjedde på -80 tallet da NS opprettet kontor i Manilla, og alt "taskenspilleri" som tilsynelatende foregikk i forkant av opprettelsen av NIS. (Her var forresten også Høyre og Arbeiderpartiet sterke pådrivere). Begge deler ting som var til stor ulempe for den Norske sjømannsstand, og som førte til ganske mye utmagring av sysselsettingen av Nordmenn på Norske skip. Derfor er det all grunn til å være i fullt beredskap når man får høre slikt. Jeg vil ikke - i denne omgang - spekulere mer detaljert om hvilke flere spørsmål som melder seg, men jeg vil håpe at en eller annen som vet hva som har foregått, kan komme ut med en forklaring, d.v.s. en forklaring som er "spiselig", og akseptabel. I motsatt fall kommer undertegnede til å nøste videre i saken, helt til vi får noen svar.

Med Vennlig Hilsen
Atle Rusten
Sandshamn
Kasserer SOF

SPØRREKONKURRANSE

1. Hvilke to EU-land er ikke med i Schengensamarbeidet?
2. I hvilket land ligger Waterloo?
3. I hvilket land er Ringenes Herre-filmene spilt inn?
4. På hvilken øy ligger Nordkapp?
5. Hvor gammel var Mozart da han døde?
6. Hvem sang Another Day in Paradise og satte fokus på de hjemløse i USA?
7. Hva heter de første menneskene på jorda ifølge norrøn mytologi?
8. Hvor mange farger er det i regnbuen?
9. Hvem spiller de fleste hovedrollene i Borettslaget?
10. Hva heter katten Garfield på norsk?

Svaret sendes til:

SOF

Slottsgaten 1, 5003 Bergen

Innen 01.010.03

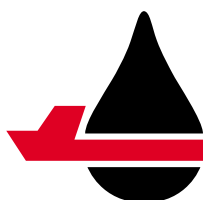
2 premier a` 5 Flax lodd.

Vinneren av konkurransen forrige gang var:

Goran Olsen, Stavanger

Rolv Pettersen, Jørpeland

info@sof.no



SOF

medlemskontingent satser pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

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



BERGEN ELEKTRO & KJØLESERVICE AS

Alt innen

- Storkjøkken
- Kjøl og frys
- Salg og service

Spesialfirma for levering og reparasjon av utstyr for gatekjøkken og storkjøkken.
Salg og reparasjon av alle typer kjø- og fryseanlegg.

DØGNVAKT TLF. 55 19 36 80

Liamyrane 6 - 5132 Nyborg - Tlf. 55 19 36 80 - Telefax. 55 19 66 20

Norge vil ikke ta inn over seg og erkjenne fakta



III. foto. Foto: SOF

Av Tom Engh og Rolf Guttorm
Engebretsen, talsmenn for
Nordsjødykker Alliansen

En ny rapport om Nordsjødykkerne er kommet, fra Haukeland universitetssykehus denne gangen, som viser at ennå en gang har dykkerne hatt rett i sine påstander om at de er blitt skadet som en følge av sin yrkesutøvelse. Alle alternative "forklaringer" som myndighetene og oljeselskapene har kommet med, er nå blitt luket bort, og det burde være lite diskusjon om resultatet. Men dykkerne er ikke fornøyd med situasjonen i kardemomme-landet, og det er flere ting som bør fremheves i denne sammenheng.

"Historien" bak de fakta som ligger på bordet idag er fremdeles en "offentlig

løgn", som ser ut til å leve sitt eget liv. Offisielt skal det visstnok være bare den siste tiden at en har funnet ut om dykkernes problemer, og disse er kun relatert til dykkingen på 70-tallet. Etterhvert er også dykkingen på 80-tallet kommet med, men ikke et ord om det som skjer idag.

Livsviktige spørsmål som har vært diskutert i bransjen i 30 år, og den intense kampen de siste 15 årene for å få fakta frem i lyset, blir oversett og gjort til et "ikke-tema". Informasjon som er blitt hemmeligstemplet, og personer som er blitt uglesett og har mistet stillingene sine på grunn av at de har tatt opp disse problemene, skal helst glemmes. Personer og familiemedlemmer som både har blitt utsatt for drapsforsøk og truet med kidnapping for å

våge å kjempe denne kampen, hører ikke med i det offisielle bildet.

Rapporten fra Haukeland er "snill" og konservativ, og den reelle situasjonen er mye verre enn det som kommer frem.

Når en tar funnene blant de 81 dykkerne som er undersøkt, og sier at dette representerer alle funnene blant de totalt 350 dykkerne, er dette for optimistisk, selv om de 81 er såkalt henvist til sykehuset på grunn av identifiserte "funn". Det er mange "funn" som ikke er klart registrert av verken dykkerne selv eller deres lokale leger ennå. Men etter som tiden går, vil disse og nye funn komme til overflaten. Når rapporten videre diskuterer mulig-

heten for "situasjonsbetinget overrapportering av helseplager", men ikke engang nevner muligheten for underrapportering, viser det at legene ennå mangler innsikt i psyken til de menneskene det angår.

Nå som Ola Normann kommet hjem fra sommerferien, bør han begynne å stille spørsmål til makthaverne om hva som har skjedd i denne saken gjennom alle disse årene. Dette er ikke en kamp som dykkerne bør kjempe alene lenger, den angår alle. Kanskje holdningen til noen av NSDAs rådgivere og støttespillere kan være et eksempel for andre: "Vi ønsker ikke å bo i et land hvor slikt kan få lov til å skje".

Vi ser i avisene at Jens Stoltenberg tar til orde for at regjeringene i dette landet skal få mer makt i fremtiden. Han bør straks få svar på tiltale. Vi har her et eksempel på grovt og langvarig marktmisbruk fra mange regjeringer. Det er opposisjonen og kontrollorganene på Stortinget som de siste årene har hjulpet oss med å tvinge frem fakta, men mye gjenstår fremdeles. Kanskje regjeringene i Norge har hatt for mye makt, spesielt de regjeringene som har sittet med makten i lange uavbrutte perioder, og dermed har sentrale personer fått utvikle og drive sitt usunne maktpill. Se her.

6. JANUAR 2003: Staten har erstatningsansvar for Nordsjø-dykkerne

(Granskningskomisjon ledet av lagdommer Lossius).

27. JUNI 2003: Staten har ikke erstatningsansvar for Nordsjø-dykkerne

(Stortingsmelding fra staten v/AAD).

Stortingsmelding nr.47 (2002-2003) fra Arbeidsmiljø- og sikkerhetsavdelingen i AAD er et eneste stort prosedyre-innlegg til fordel for staten. Det staten legger opp til her, er at dykkerofrene får stå pent med lua hånden mens de utfører en øvelse i å vise «velvilje», mener Jakhelln.

Myndighetene konkluderer altså selv med at de ikke har noe rettslig ansvar for de påkjenningene som Nordsjødykkerne ble utsatt for, samtidig som de hemmeligholder dokumentene som kan begrunne standpunktet.

Dette avsløre hvordan myndighetene ved Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD) har manipulert og jobbet aktivt for å frikjenne Staten fra erstatningsansvar overfor Nordsjødykker-ofrene.

- Jeg er oppgitt over myndighetens saksbehandling i denne saken. Dette er en skammelig og pinlig oppførsel, sier jusprofessor ved Institutt for offentlig rett, Henning Jakhelln.

Dette viser at "dykkersaken" gjelder ikke bare dykkerne, men for alle våre oljearbeidere og ikke minst Norge som oljenasjon.

Vi må få alle fakta og systemfeil på bordet, slik at vi unngår at nye generasjoner dykkere blir utsatt for den behandlingen vi ble.

Kunnskap om dypdykkingen, metoder og dybdefarer er fortsatt i uforsvarlig grad ufullstendig. Alle har vært opptatt av å tildekke sine posisjoner, og da mistes muligheten til å lære av de dyrekjøpte erfaringene

Nordsjødykkeralliansen stiller tre spørsmål: - Bør man ikke i Norge få greie på på hvor mange som døde for den norske oljeformuen?

Eller fryktet myndighetene at det norske folk ikke ville akseptert en så høy pris i død og lemlestelse for å bli verdens rikeste land?

E-post:

info@sof.no

Internett:

http://www.sof.no



Seilkurs for voksne

Nybegynner

Videregående

Kombi

Havseilas

Seil og riggtrim

Teori



Normar Adventure AS - Sletta Næringspark - Postboks 18 - 1556 Son - Tlf. 64 98 54 10
Fax 64 98 54 11 info@normar-sailing.com - www.normar-sailing.com

Det maritime kulturlandskapet

Arild Marøy Hansen og Lilli M. Ingvaldsen, Bergens Sjøfartsmuseum

Langsmed kyst og fjord – både over og under vann - finnes utallige kulturminner som vitner om menneskets bruk av sjøen til alle tider. Sammen utgjør alle disse kulturminnene det vi kaller for det maritime kulturlandskap. Dette kulturlandskapet er kanskje noe usynlig for de fleste, både fordi kulturminnene ofte er små og vanskelig å få øye på, og fordi de gjerne ligger under vann, eller andre vanskelig tilgjengelige steder. I det følgende skal vi se nærmere på enkelte av de kulturminner som påtreffes i det maritime kulturlandskap. Dette er langt fra en fullstendig

oversikt, men en liten smakebit på hva dette spennende landskapet har å by på. La denne artikkelen være en oppfordring til å skjerpe sansene neste gang du er i båt eller ferdes langsmed kyst og fjord. Kanskje du vil oppdage kulturminner du ikke har sett tidligere.

Naust og sjøhus

De mest iøynefallende av de maritime kulturminnene er bygningene ved sjøkanten, slik som naust og sjøhus, beregnet på lagring av redskap eller fangst, eller produksjonslokaler med kai. De eldste bygningene ligger gjerne

best i ly for vær og vind. Kaiene viser at sjøen var den viktigste transportveien for tyngre varer. Enkelte av bygningene har også en marin del, dvs. en del som befinner seg i sjøen. Det kan være deler av kaier, hvor de fint huggede frontsteinene er satt ned i sjøen. På samme måte har mange av naustene vrorer eller små steinmoloer som utgjør en båtstø. Her ble båtene sjosatt, og her ble fangst og redskap tatt ut før båten skulle opp igjen på land.

Sjømerker

Sjømerker kan være så mangt. Gamle steinvarder, støpte jernstaker og fyrlykter av ulik alder, eller de nyeste former for leimerking, med hurtigblinkende lykter og indirekte belysning av fremstikkende nes. Noen av sjømerkene kan fortelle en egen historie. Ved Kvernflu i Kvern fjorden, mellom Håøy og Alverstraumen nord/nordvest for Bergen, står en liten kvernstein som sjømerke. Ved nærmere undersøkelse ser vi at den har erstattet en eldre steinvarde. På sjøbunnen rundt skjæret ligger nemlig rester etter det sjømerket som stod her tidligere; en røys av stein og en rund helle med et hull i midten. Kjentfolk i området kan fortelle at steinvarden stod her til en gang i mellomkrigstiden, da den ble rent i senk av en båt.



Fig. 1

Fig. 1 og 2
Fortøyningsring. Slike var i bruk allerede på 1500-tallet. På fjellet ved siden av var det malt en blink. Dette er små, men betydningsfulle kulturminner.



Fig. 2

Fig. 3



Fig. 3
Såkalte "bartemannskrukker" av rhinsk steingods, fra perioden 1500-1800. Slike krukker ble brukt til oppbevaring av vin eller olje, og mang en dykker har kommet over slike på sjøbunnen. Legg merke til det skjeggete mannsansiktet på krukens hals, derfor navnet "bartemannskrukke".

Fortøyningsbolter

De nedborete fortøyningsringene og -boltene med rester av en tilhørende blink, malt på fjellet ved siden av, er små men betydningsfulle kulturminner. Mens ringene fantes allerede på 1500-tallet, kommer de fint T-formede boltene i bruk i årene etter 1800. De varsler om at en med rimelig sikkerhet kan fortøye der. Noen bolter ble, i likhet med kraftige trær og steiner, brukt til varping av fartøyer. Det betyr at tau ble rodd i land og festet, hvoretter fartøyet ble trukket frem ved hjelp av spillet om bord. Varping kunne også foregå ved at små ankre ble rodd ut med båt.

Marine kulturminner

Dersom et fartøy seiler langs leia, vil sporet etter fartøyet forsvinne i det baugbølger og kjølvannstripe er borte. Det som vitner om ferdselen er mer varige spor, for eksempel at mannskapet har kastet eller mistet noe over bord, eller at hele fartøyet har sunket. Slike kulturspor under vann kalles marine kulturminner, og er en viktig del av det maritime kulturlandskap. På grunn av pelemarken og andre treborende organismer, vil treverk og organiske stoffer raskt forsvinne. Bare last eller ballast vil være synlig på sjøbunnens overflate. Nede i bunnmassene, hvor det ofte er fritt for pelemark og andre organismer som trenger oksygen, kan det derimot være gode bevaringsforhold. Treverk, skipsutstyr og mannskapenes eiendeler kan ligge godt bevart i mange hundre år.

De marine kulturminnene forteller ofte om utstrakt handelssamkvem med inn- og utland. En svært vanlig funnkategori er de såkalte "bartemannskrukkene". Disse er av rhinsk steingods og kan med rette kalles fortidens emballasje. Dette er rett og slett tomflasker fra

perioden 1500 – 1800. Rhinsk steingods ble fabrikkert i byene Köln og Frechen, og store mengder krukker og kanner ble transportert ned Rhinen til nederlandske havner, hvor de ble fylt med vin eller olje og skipet ut. Vi har både fragmenter og hele eksemplarer av disse krukkene med tidens vanlige forsiring; et skjeggete mannsansikt.

Råvarer og –materialer ligger også igjen på sjøbunnen, for eksempel ansamlinger av teglstein. Et slikt kulturminne forteller at skip har forlist, og dyrebar last gått tapt. Ikke sjelden kan

gjenstandene opphavsbestemmes til utlandet, men norske varer forekommer selvsagt også. Et funn av en kvernsteinslast i Alverstraumen, hentet fra de rike kvernsteinsbruddene i Hyllestad kommune i Sogn og Fjordane, utgjorde forsiktig anslått mer enn fire årsverk. Forliset som medførte tap av hele lasten på flere hundre kvernstein, må derfor ha vært meget følbart for de involverte parter...

Fig. 4
Lokale sportsdykkere fant en last med kvernstein fra Hyllestad ved Alverstraumen i 1990. Kvernsteinseksport fra dette området kan dateres helt tilbake til 800-tallet. Foto: Inge Kolstad.



Fig. 4

Velfredspermisjon

I sjømannslovens § 11, står det at velfredspermisjon, **har bare den rett på, som har mistet foreldre, kone eller barn.**

Når det gjelder velfredspermisjoner ved dødsfall, eller alvorlig sykdom i familien har mange tatt kontakt med oss, på grunn av det de mener ikke kan være riktig.

Når det gjelder nærmeste pårørende, er det kun den nærmeste familie det gjelder. Kone, foreldre og barn. Mange føler at det er frustrerende at det ikke også gjelder svigerfamilie og søsken.

Har man svigerfamilie, vil det jo være ens egen ektefelle som er hardt rammet og trenger støtte.

Det er spesielt dette vi i SOF, mener det må gjøres noe med.

Alle vet at når noen i nærmeste familie faller fra, er det en stor påkjenning for alle de etterlatte, ikke bare de mann har direkte blodsband med. Vi vet alle at det er både tungt og vanskelig å sitte om bord, når vi er avskåret fra å kunne holde rundt ens nærmeste og trøste, når det trengs som mest.

Man er ikke bare far/mor, sønn/datter eller bror/søster, men også onkel/tante, svoger/svigerinne eller fetter/kusine. For mange er dette veldig nære slektninger, som står en svært nær. Når så en av disse faller fra, kan dette gjøre sterke inntrykk og i situasjonen virke uoverstigelig. Det vet alle som har mistet noen man er glad i.

På denne bakgrunn mener vi i SOF, at velfredspermisjonsordningen må revurderes og at det utvises et godt skjønn i hvert enkelt tilfelle.

Har vi fri rett til fagforeningsvalg i Norge?

Det er på høy tid at noen tar opp dette spørsmålet.

Slik det er i dag har kun de som har forhandlingsrett med rederiforbundet, rett til å ha seilende medlemmer i NIS. Vi har en del medlemmer på bøyelastere i NIS registeret, de må betale kontingent til de tradisjonelle sjøfartsforbundene, selv om de er medlemmer i SOF. Det ligger nemlig innbakt i avtalen, enten du er medlem eller ikke, må du betale kontingent til de andre forbundene.

Har mann da noe reelt valg i forhold til hvilket forbund mann foretrekker?

Slik vi ser det, har mann ikke det. Skal en være medlem i SOF, må mann samtidig betale til en av de andre foreningene.

Er man nødt til å betale til andre forbund enn det man selv ønsker, har man ikke frihet til å velge selv.

E-post:
info@sof.no

Internett:
<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 185, 5162 LAKSEVÅG
Tlf: 55 94 80 50 Fax: 55 94 80 60
Internett: www.vtt.no



Bekreftelser fra skipsfartspolitiske talsmenn

Fredag den 28.05 hadde vi kontakt med de skipsfartspolitiske talsmenn for fem partier på stortinget. Partier som alle stemte for nettolønnsordningen.

På vårt direkte spørsmål om de fremdeles sto på sitt standpunkt, hva nettolønnsordningen angår, svarte alle **ja**.

De politikerne jeg snakket med, var som følger:

Hallgeir Langeland.	SV
Bendiks H Arnesen.	AP
Øystein Hedstrøm.	Fr.p
Odd Roger Enoksen.	SP
Steinar Bastesen.	KP.

Alle som en, sa at de ville presse igjennom deres avgjørelse fra 27.02.03. Det skal innføres nettolønnsordning for offshore/service flåten.

Øystein Hedstøm sa at det som fikk flertall i Stortinget ville bli resultatet, om ikke et bedre forslag dukket opp.

Videre ville de ovennevnte politikere arbeide for at nettolønnsordningen skal innføres ved lov. Med andre ord, ingen behandling og forandring, ved hver budsjettforhandling.

Samtlige utalte likelydende forbauselse over Norges Rederiforbunds siste utspill, nettolønn bare for toppoffiserer. De lurte virkelig på om NR hadde ment det de sloss for, i prosessen frem til flertallet for nettolønn i Stortinget.

Videre har vi snakket med Terje Breivik i Statoils maritime avdeling, han uttrykker stor støtte både for norske sjøfolk, nettolønnsordningen og at det skal benyttes et skandinavisk språk på sokkelen.

Når det gjelder Norsk Hydro, sier Øyvind Straume til SOF, at de ikke tatt noe standpunkt. Det eneste de vektlegger er at innleide supply fartøy skal beherske et skandinavisk språk, eller engelsk. Hva norske sjøfolk eller nettolønnsordningen angår, har de ingen mening om.

E-post:
info@sof.no

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

Kan det være Norges ansvar?

Det blir hevdet, at om utlendingene i handelsflåten får norske vilkår og hyrer, vil landene de kommer fra bli utsatt for lønnspress og sosiale uroligheter.

Vi mener at alle utlendinger, mønstret på norske skip, fortjener lik lønn for likt arbeid. Om det fører til lønnspress der de kommer fra, kan det umulig være vårt problem. Arbeider de ombord i norske skip, sammen med andre nordmenn, fortjener de norske vilkår.

Eneste grunnen til at norske redere og andre, foretrekker utlendinger er rett og slett lavere lønnsutgifter. Det er med på å rangere sjømenn i forskjellige klasser, noen med "gode" forhold, andre med uverdige forhold.

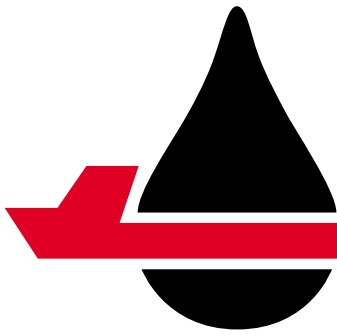
I dag er situasjonen at det opereres med mange forskjellige kontrakter om bord i samme skip, både hva hyrer og selingstid angår.

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

Alt innen
helikoptertransport

NorCopter

www.norcopter.com. Tlf. 88 00 13 13 / 88 00 14 14



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.

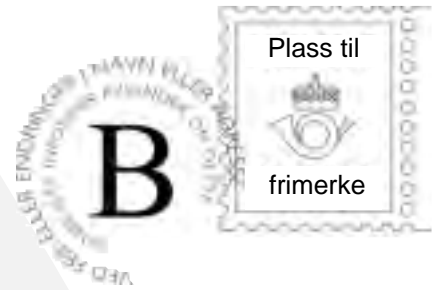
Sted: Dato: Underskrift:

B-blad

RETURADRESSE:
SOF
Slottsgt. 1
5003 Bergen

---BRETT HER---

SOF
Slottsgt. 1
5003 Bergen



---BRETT HER---