



Vi vil hindre rasering av verneregelverket

Dnmf vil, sammen med internasjonale samarbeidspartnere, hindre at lov- og regelverk på sjøen raseres slik at sikkerhets- og vernereglene blir permanent dårligere.

■ JÓGVAN H. GARDAR (tekst)

■ VIGDIS ASKJEM (foto)

Allerede i mars, da Norge og mange andre land ble stengt ned på grunn av koronapandemien, var Dnmf i gang med å kartlegge konsekvensene av dette for sjøfolk. Den 19. mars ble den første bekymringsmeldingen sendt til norske myndigheter, der forbundet peker på flere viktige punkter, og understreket at forbundet er bekymret for at myndighetene åpnet opp for å gjøre endringer i sikkerhets- og vernereglene for arbeidstakere på skip.

- Norge er en av de ti mektigste flaggstatene i IMO, og da vi allerede i mars så at myndighetene tillot flere kritiske unntak fra regelverket, da måtte vi reagere, sier fagsjef i Dnmf, Odd Rune Malterud. Derfor ble bekymringsmeldingen sendt den 19. mars.

De viktigste punktene i bekymringsmeldingen er:

- Sikkerhet generelt er tatt vekk til fordel for smidige, praktiske og pragmatiske operasjoner. Det betyr at rederiene kan tilside sette SOLAS og over styre skipsledelsen om bord.
- Sikkerhetsbemanningen kan bestemmes av rederiene etter behov, og ufaglært personell kan benyttes.
- Hviletidsbestemmelsene kan tilside settes.
- Vedlikehold og oppgradering av kompetanse og helsesertifikater, samt skipets sertifikater utsettes. Dette fører til svekket sikkerhet, og i verste fall



FOTO: VIGDIS ASKJEM

- Det gjelder det å stå samlet, nasjonalt og internasjonalt, for å bevare helse, miljø, sikkerhet og fremtidige arbeidsplasser på sjøen, sier fagsjef i Dnmf, Odd Rune Malterud.

arbeidstakere som står uten sertifikat når de blir oppsagt.

- Nye, såkalte miljøskip, med energikilder det ikke finnes regelverk for, hverken på drift eller opplæring, settes i drift.
- Bruk av Computer Based Training (CBT) for sikkerhets- og sikkerhetsopplæring om bord på vakta.
- Bruk av fjerninspeksjoner hvor mannskapet i tillegg til vakt må bistå med gjennomføringen.

Dette var det Dnmf hadde registrert allerede etter en uke med nedstengning. Ifølge Malterud har tiden siden vist at forbundet hadde rett.

- Vi får daglig beviser for at myndighetene i Norge og i andre land nå tøyser regelverket, og gir permanente unntak, sier han.

Malterud sier at konsekvensene av å tilside sette sikkerheten og det indre miljø er at den ekstra belastningen som pålegges de som er om bord fører til fatigue, mentale helseproblemer og kriminalisering.

- Den bekymring som ble fremsatt den 19. mars var også at disse «force majeure tiltakene» ville bli permanente, og det er de nå blitt ikke bare i Norge, men også resten av verden, sier han.

Dnmf tok saken med inn i det internasjonale arbeidet, og har stått i spissen for å få belyst og avdekket det som skjer, og ikke minst komme med konkrete innspill.

- Av den grunn og i kraft av å lede ITF MSC har nå også ITF innlemmet denne krisen i sin kampanje «nok er nok» slik at det verneregelverket vi har brukt nærmere 100 år på å få på plass, kan gjenerobres, og sikkerheten både for personell og arbeidsplasser kan forsvares, sier Malterud.

Den internasjonale aksjonen ledes av ITFs maritime koordinator, Jacqueline Smith, leder av ITF Seafarers Section, David Heindel, og leder av ITF Maritime Safety Committee, Odd Rune Malterud.

Kampanjen fra ITF vil dermed bli utvidet til å ikke bare gjelde mannskapsskifte, men også regelverket generelt. Eget brev er sendt til samtlige fagforbund verden over samtidig som de enkelte tema vil bli prestert på ITF Global Web og tas med i møter med våre sosial partene og myndigheter.

- Nå gjelder det å stå samlet for å bevare helse, miljø, sikkerhet og fremtidige arbeidsplasser, avslutter fagsjef i Dnmf, Odd Rune Malterud.