

SAFEelement

Uenighet mellom SAFE og Norges Rederiforbund i mellomoppgjøret



Lønnsforhandlingene mellom SAFE og Norges Rederiforbund (NR) endte uten enighet natt til 21. mai.

Forhandlingene startet 20. mai i Oslo, og omfattet rundt 3300 SAFE-medlemmer på flyttbare offshoreinnretninger og i boring og forpleining på permanente innretninger på norsk sokkel.

SAFE stilte forberedt til årets mellomoppgjør og hadde klare forventninger til et godt resultat, særlig med tanke på den positive utviklingen i riggbransjen. Til tross for konstruktive samtaler, førte ikke forhandlingene frem.

– SAFE er skuffet over at partene ikke kom i mål i årets mellomoppgjør. Det betyr at vi nå må ha hjelp av Riksmekleren til å finne en løsning, sier forhandlingsleder Raymond Midtgård.



Neste steg er mekling hos Riksmekleren. Kommer partene ikke til enighet der, kan det bli konflikt i NR-området.

Livet på havet: En krevende hverdag



Hvordan er det egentlig å jobbe på forsyningsbåt på norsk sokkel? Våre medlemmer på båt lever en hverdag som krever utholdenhet, tilpasning og styrke, både fysisk og mentalt.

På en typisk PSV (plattform supply vessel) jobber man fire uker på, fire uker av. Om bord deles mannskapet inn i vakter, ofte seks timer på og seks timer av, døgnet rundt. Det betyr lange arbeidsdager, ofte i røffe værforhold, og med søvn som sjelden blir dyp eller langvarig.

Uten disse båtene stopper olje- og gassproduksjonen opp.

– Å sove på en PSV i dårlig vær kan sammenlignes med å ta berg-og-dalbane på Tusenfryd midt på natten, forteller Tor-Arne Jakobsen fra SAFE i Tidewater.

Jakobsen forteller at under seilasen er hovedoppgaven trygg navigasjon, men parallelt pågår det en rekke andre kritiske oppgaver, ofte uten pause.

– Vi har folk som har forstuet ankler og brukket armer på grunn av urolig sjø. Og mange ganger har vi seilt i uker uten en eneste natt til kai, sier han.

De siste ti årene har hverdagen blitt enda mer krevende. Mange melder om at klassing, kvalitetssystemer og oppfølging til rederi legger press på bemanningen, uten at bemanningen øker.

– Når vi planlegger lasting, skal vi gjennom en hel rekke sjekklistor, kontrollere tankene, segregering av farlig gods, stabilitet, værforhold og alt skal dokumenteres i interne og eksterne systemer. Samtidig ringer telefonen, vi får e-poster, og nytt personell skal læres opp. Det er intenst, sier Jakobsen.

Men den kanskje største helsemessige utfordringen er søvnmangel.

– Det er galskap med tanke på levealder og sykdomsrisiko. Dette er ikke en belastning som ville blitt akseptert på land. På et fartøy er søvnen ofte oppstykket og av dårlig kvalitet, spesielt i dårlig vær. Og når været roer seg, må mann bruke tiden til oppgaver som har hopet seg opp, i stedet for å hente seg inn med sårt tiltrengt hvile, påpeker Jakobsen.

Mats Thune, forbundssekretær i SAFE, vil at bransjen skal fokusere mer på sjøfolkets hverdag og forbedre arbeidsvilkår, som blant annet inkluderer turnusordning.

– Våre folk på sjøen står i en av de mest krevende arbeidshverdagene i bransjen, og

det er helt avgjørende at vi retter et sterkere søkelys mot søvn, helse og bemanning fremover, understreker Thune.

Ammeфриloven ikke for alle



19. mai 2025 har Gro Gullhaug fra SAFE og Hege Herø fra YS vært i møte med Barne- og familiedepartementet v/statssekretær Helge Flø Kvamsås.

Tema for møtet var ammeфри-loven for offshoremødre.

– Vi kontaktet YS v/Hege Herø, som har hjulpet oss videre på vår vei til et møte med Barne- og familiedepartementet i dag, forteller Gullhaug.

Ammeфри-loven er umulig for energibransjen å tilrettelegge og gjennomføre, så lenge mor jobber offshore. Det er umulig for far å reise til kvinnens arbeidsplass for at hun skal kunne amme barnet.

SAFE og YS ønsker derfor med dette møtet å fremme forslag til tiltak som kan både hjelpe og støtte småbarnsmødre i offshoreyrket, slik at de kan fortsette i jobben uten at det går på bekostning av helse, familie og økonomi.

Les mer på safe.no eller skann QR-koden.



Med vennlig hilsen SAFE



@safe.fagforbund