

SAFEelement

ET NYHETSBRØV FRA SAFE • 25. OKTOBER 2018 •
SAFE NO

SAFE inviterer til verneombudssamling i november.

Det 27. og 28 november inviteres verneombudene i SAFE til en samling på Sola Strandhotel hvor blant annet praktisk vernearbeid, varsling og arbeidsmiljøutfordringer skal diskuteres.

Vernearbeid skal prioriteres

SAFE har herved gleden av å invitere våre verneombud til SAFE verneombudssamling tirsdag 27. – onsdag 28. november 2018.10.22 Møtet holdes fra lunsj til lunsj på Sola Strandhotel ved Stavanger lufthavn. Vi starter klokka 11:30 tirsdag og avslutter klokka 12:00 onsdag.

SAFE dekker utgiftene til konferansen, og vi forventer reise på rimeligste vis ☺
Vi ønsker samlet påmelding via din klubb, så send påmeldingsinformasjon til klubbleder med kopi til Roy@safe.no. Klubber og verneombud har fått tilsendt invitasjon og påmeldingsskjema.

Vi vil be klubbene søke å få dekket mest mulig av utgiftene hos arbeidsgiver i tråd med målsettingen i

Arbeidsmiljølovens § 6-5 som blant annet inneholder følgende krav:

§ 6-5. Utgifter, opplæring mv.
(1) Arbeidsgiver skal sørge for at verneombud får den opplæring som er nødvendig for å kunne utføre vervet på forsvarlig måte. Verneombud har rett til å ta den nødvendige opplæring ved kurs som arbeidstakernes organisasjoner arrangerer. Departementet kan i forskrift stille nærmere krav til opplæringen.

For de som ikke klarer å få dette til, vil SAFE dekke utgiftene.

Flott ramme rundt konferansen

Sola Strandhotel er viden kjent for god mat, flott SPA-anlegg og flotte omgivelser på Sola-stranda. Vi ser med dette frem til å møte deg på årets verneombudssamling.

Utfordringer på HMS-fronten

HMS-utvalget i SAFE hadde møte i begynnelsen av oktober. Dagsorden var omfattende og utfordringene på HMS-fronten er mange.



Noe av det som må følges opp er disse: Kompetanse og opplæring hos både ledere, tillitsvalgte og verneombud, medfører at partsarbeidet lokalt fungerer dårlig mange steder. Det finnes hederlige unntak. www.rvk.no er en viktig arena for regelverksforståelse, men tid og økonomi medfører at det er lav oppslutning.



Noen selskaper har hatt felles kurs og seminar for å bygge en felles forståelse for partsarbeidet. Dette ser ut til å fungere godt for mange. HMS utvalget må sette fokus på hva

som hemmer- og fremmer partsarbeidet lokalt.

Siste tids nye kontrakter med flerfaglighet, crosstraining, skaper bekymring over svekkede rammevilkår og dårligere HMS forhold.

Utkast til mandat:

SAFE HMS utvalg er et rådgivende fora for å ta opp aktuelle HMS tema. HMS utvalget rapporterer til Forbundsstyret. HMS utvalget består 12 representanter fra SAFE HMS avdeling representanter fra SAFE for øvrig (HVO-er og TV).

Utvalget skal arbeide med strategier, tiltak og problemstillinger rundt:

- SAFE sin handlingsplan
- Aktuelle høringer og problemstillinger opp mot de sentrale tre-partsarenaer
- Innhold i opplæring innen HMS
- Representasjon i partssammensatte arbeidsgrupper
- HMS konferanser og temamøter i SAFE regi
- Tema for mediestrategi og faglig fokus i SAFE sitt HMS arbeid
- Følge opp vedtak i saker fra SAFE sine styrende organ
- Utvikle godt nettverk for HMS arbeid i SAFE og bidra til at HMS er fast tema i SAFE sine møtearenaer.

Utvalget skal arbeide for å bygge kompetanse, informasjonsflyt og forankring til både Forbundsstyret,

områdeutvalgene og klubbene i SAFE.

Utvalget skal også arbeide for å styrke samholdet mellom SAFE og vernetjeneste i petroleumsindustrien, slik at HMS kunnskap spers seg mellom alle ledd i organisasjonen.

Turøy-saken henlagt av statsadvokaten

Politiet har etterforsket ulykken uten å finne noe straffbart forhold, sier politiadvokat og påtaleansvarlig Trygve Ritland ved Vest politidistrikt. På bakgrunn av politiets etterforskning henlegger statsadvokaten saken mot Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) og Airbus.

Vi hadde en nesten tilsvarende ulykke i 2009, sier Roy Erling Furre, organisasjonssekretær HMS i SAFE.

- På bakgrunn av den ulykken burde vi ha sluppet Turøy-ulykken i slutten av april 2016 hvor 13 mennesker omkom. Etter ulykke nummer to ble Super Puma-helikoptrene satt på bakken.

Statens havarikommisjon la i juli i år fram sin rapport om ulykken.

Rapporten konkluderte med at utmattingsbrudd var årsaken til ulykken, og den inneholdt sterk kritikk både mot EASA og Airbus. Disse to var uenige i kommisjonens framstilling, og EASA, sammen med Luftfartstilsynet, opphevet forbudet mot å bruke helikoptrene.

- Kommisjonen var klar nok i sin konklusjon til at vi ikke vil se en Super Puma i luften igjen. Vi skal ikke risikere folks liv

for å ta en Super Puma i bruk igjen.

Dessverre er det flere land som likevel velger å bruke disse helikoptrene.

Både Island og flere østeuropeiske land bruker dem. I Norge og Storbritannia er de derimot ikke i drift.



Ansvar og skyld?

Ansvarsforholdene er klare, sier Furre. Alle involverte aktører har et formelt ansvar på sitt nivå. Skyldspørsmålet derimot, ligger nok hos Airbus som har utviklet et helikopter som ikke er sikkert. I granskingskommisjonens rapport har man vurdert skyldspørsmålet grundig, og frikjent både helikopterselskap, piloter og mekanikere. Man sitter da igjen med et ledd, nemlig produsenten. Det er ingen tvil om at nettopp produsenten Airbus ikke gjorde nok for å kartlegge årsakene til ulykken i 2009. Det slår Statens havarikommisjon fast. Skyld og erstatningsansvar er det derfor ingen tvil om, sier Roy Erling Furre.

Vi ønsker dere en god helg!

Vennlig hilsen

Mette Møllerop
Redaktør
SAFE