

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 1-2009

The dangers of entering enclosed spaces

Side 6 – 11



IMO's arbeid med å redusere luftforurensing

Side 14 – 19

Fotokonkurransen for
sjøfolk

Side 38 – 43



At OSM we realise that who we are is not about how many ships we operate or how many offices we have. Those are only numbers, and the heart and soul of OSM is not about size. It's about people! We believe that we will continue to grow and strengthen our position as long as we always remember our mission: To make our customers successful.

OSM employs more than 5000 people around the world, delivering the best service money can buy in the following fields: Ship Management, Offshore Rig Management, Crew Management and Engineering.

www.osm.no, photo: Arild de Lange Nilssen

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

We have vacant positions for all officer categories to man our growing fleet of LNG, LPG, Oil and Chemical Tankers, as well as our Offshore Vessels (PSV, AHTS, Cable, FPSO, FSO, etc)

We are looking for people who enjoy the challenges of operating sophisticated tonnage in a multicultural environment.

For more information please contact our personnel department. Cvs can be sent to applications@osm.no, or you may register your application at www.osm.no.



The New Generation
in Ship Management

The OSM Group, Svinoddveien 12, 4857 Arendal, Norway. Tel. +47 37 07 38 00, www.osm.no

innhold

- 4 Leder: Etterlevelse av regler
- 6 Farene ved å entre lukkede rom /
The dangers of entering enclosed spaces
- 12 South Shields - home of the first self righting lifeboat
- 14 Seilas mot en grønnere fremtid
- 14 Sailing towards a greener future
- 20 Kontroll av fiskefartøy – Skuffa over resultatene
- 22 Fiskarkone med sans for sikkerhet
- 24 Norge uten negative anmerkninger
i oversikt over flaggstater
- 26 Sjøfartsdirektoratet foreslår mange tiltak
for ankerhåndteringsfartøy og flyttbare innretninger
- 29 Haugesundkonferansen – Muligheter i krisetider
- 30 Haugesundkonferansen – Er Norge en miljøsinke
eller pådriver i internasjonal skipsfart?
- 46 Skiftarbeid om bord på offshore fartøy
- 48 Shift work in the offshore vessel fleet
- 50 Forslag om ny forskrift om hurtiggående passasjerfartøy
- 52 Tiltak mot grunnstøtinger
- 54 En portugiser i Haugesund
- 56 For høyt svovelinhold i bunkers? / Non-compliant fuel
- 58 MLC ratifisert
- 60 Nytt fra IMO
- 62 Hva kan vi lære? / Lessons learned

Velferden/Leisure and cultural activities

- 32 Årets planer / Plans for the year
- 34 Filmtjenesten – Comeback for gamle helter /
Film service – Comeback for old heroes
- 38 Fotokonkurransen for sjøfolk 2008 – Blinkskudd til topps
- 41 Den nordiske fotofinalen 2008 – Endelig på pallen igjen
- 42 Kaptein Finn Jørgensen fra "Tor Viking II" slår til igjen
- 44 Det var den gang – The Battle of the Caribbean



Utgiver/Publisher: Sjøfartsdirektoratet/
Norwegian Maritime Directorate

Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:
Kommunikasjonsdirektør/Director of
Communication and Public Relations:
Eilif Fjon

Redaktør/Editor: Bente Amandussen
bente.amandussen@sjofartsdir.no

Øversetter/Translator: Bjørg Rossebø
Andrew Walls

Annons/Ads.: TerraMedia, Oslo
Tore E. Busengdal, Telefon: 22 09 69 18
Mobil: 90 08 18 02 – Telefax: 22 09 69 39
E-post: tore@media-team.no

Grafisk formgivning/Design and layout:
Reidun Nappen, Haugesund Bok & Offset

Trykk/Printed at: Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis
The Magazine is issued four times yearly

Opplag/Circulation: ca. 15 000

Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles 3 eksemplarer per fartøy utenriks, 1 per fartøy innenriks, foruten 1 til rederiet. 1 eksemplar tildeles kontrollpliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

Sirkulasjon om bord:
Skipsfører skal besørge distribusjon av det innstiftede bilaget om lover og forskrifter til besetningsmedlemmer i ledende stillinger. Skipsfører skal også besørge oppbevaring av bilaget. Samtidig anmodes skipsfører eller andre som mottar bladet, å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

Sjøfartsdirektoratet:
Besøksadresse/Visiting address:
Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund

Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Finn Jørgensen.

Redaksjonen avsluttet: 13. 03. 09

ISSN-nr 0804-4589



Etterlevelse av regler

Jeg tillater meg å ønske godt nytt år til alle Navigares lesere og annonsører, selv om vi skriver mars 2009. Omdømmemessig fikk året en svært god start i og med offentliggjoringen av International Shipping Federation (ISF) og International Chamber of Shipping's "rapport" om hvordan flaggstatene lå an hva gjelder sikkerhets- og regelverksarbeid samt implementering i nasjonal rett av viktige internasjonale lover og regler. Med en slik positiv omtale av Sjøfartsdirektoratet kan jeg fastslå at vi er på vei til å oppnå vår visjon om å være den beste flaggstatsadministrasjonen i verden.

Grunnstøtinger

Året startet også med god mediemessig dekning av vår bekymring hva gjelder grunnstøtinger. Riktignok gikk det faktiske antallet av grunnstøtinger ned, men for laste- og passasjerskip var det ingen slik nedgang. Som jeg varslet under Sjø sikkerhetskonferansen i Haugesund i september 2008 var vi i tenkemodus om hva som kan gjøres for å få ned antallet grunnstøtinger.

Ulykkesregisteret vårt viser at det i perioden 2006-2008 var 300 grunnstøtinger totalt. For brorparten av ulykkene er det ikke rapportert noe om at menneskelig svikt var årsaken. Det vi vet er at 32 grunnstøtinger skjedde der vakthavende navigatør har opplyst å ha sovnet på vakt. 17 av disse grunnstøtingene skjedde med mindre fartøy (dwt<500), mens de øvrige var med større fartøy. Av de 32 grunnstøtingene var det 26 NIS/NOR skip.

I Maritim Logg nr. 1/2009 skriver Norsk Sjøoffisersforbund om skip med bare to navigatører og peker tungt på tretthetsproblematikken (fatigue). Vi er ikke uenige med Norsk Sjøoffisersforbund om at fatigue er et problem, vi er bare ikke like enige i at den beste,

og tilsynelatende eneste, løsningen er tre navigatører. Det er nå engang slik at feilnavigering, eller feilhandling, i langt flere tilfeller er årsaken til grunnstøting. Faktisk oppgis det som grunn for antallsmessig langt flere grunnstøtinger enn "sovnet på vakt".

Årsaksforholdene knyttet til grunnstøtinger er således noe mer sammensatt enn det at tre navigatører på vakt alene ville ha forhindret alle grunnstøtingsulykkene. Slik vi ser det har vi et uttømmende regelverk for arbeids- og hviletid, vakthold og bemanning. Det statistikken viser er i hovedsak at manglende etterlevelse av disse reglene er den faktiske årsaken til grunnstøtinger.

Vi spør oss derfor om hvorfor hviletidsbestemmelsene brytes. Er navigasjonsutdannelsen god nok? Bli navigatørene opplært i bruke alt utstyr på bro? Hvorfor brukes ikke utkikk, eller hvorfor er utkikken opptatt med andre oppgaver enn utkikk? Hvorfor settes ikke sjøreisen ut i kartet før reisen begynner? Hvorfor tilpasser ikke reder bemanningen til de faktiske oppgavene som besetningen må løse (forseiling, lasting og lossing, vedlikehold osv.)? Hvorfor brukes uautoriserte kart, og

hvorfor er papirkartene ikke rettet? Rekken av spørsmål kan bli ganske lang.

Vårt foreløpige utspill er altså at vi vil kreve brovaktalarm på norske skip, særlig på NOR-skip, kanskje allerede fra 1.1.2010, som er noen år før kravet kommer internasjonalt. Samtidig vil vi forfølge problematikken i IMOs organer, for den løsningen som vi kan tiltre må gjelde for alle skip og ikke være et ensidig norsk krav i innenrikssjøfart.

Internasjonalt arbeid

Like sikkert som at vi er inne i et nytt år, så venter en lang rekke IMO- og EU-møter på at representanter fra Sjøfartsdirektoratet skal tilkjennegi hva Norge mener om de ulike sakene. En oversikt over når møtene er, og hvem som kan kontaktes i Sjøfartsdirektoratet om hvert enkelt møte er lagt ut på vår hjemmeside www.sjofartsdir.no under "internasjonalt arbeid og regelverk".

I 2009 er det et 80-talls enkeltreiser som skal gjennomføres i forbindelse med vårt internasjonale engasjement, og vi har lagt opp til samme brede deltagelse i år som i fjor.

Det spesielle for 2009 er selvsagt diplomatkonferansen i Hong Kong i mai, der konvensjonen om skipsopphugging (Ship Recycling Convention) forhåpentligvis blir vedtatt. I utviklingen av denne konvensjonen har Norge hatt en fremtredende plass. Blant annet har Sjøfartsdirektoratet ved Jens Henning Koefoed ledet arbeidsgruppen som har arbeidet i noen år med saken.

Mange av Navigares lesere kan ha benyttet seg av EMSAs "Rule Check", som er en god database om internasjonalt regelverk. Pågangen har vært så stor at EMSA har besluttet å innføre brukernavn og passord, på lik linje med

IMO-Doc, hva gjelder adgang til møte-dokumenter. Brukernavn og passord for "Rule Check" blir bare tildelt EU/EFTA sjøfartsadministrasjoner, og tilsvarende gjelder for IMO-basen. Vi har forpliktet oss til ikke å gi brukernavn og passord videre, derfor vil henvendelser om dette bli avslått.

Etatskonferanse

I perioden 23-25. mars arrangeres en intern konferanse for alle ansatte i Sjøfartsdirektoratet, den tredje i rekken. I disse dagene vil mange av våre medarbeidere ikke være på sitt vanlige arbeidssted og bemanningen på våre kontorer vil være minimal. Mitt råd er derfor å unngå å kontakte oss disse dagene, men må dere så skal vi nok klare å håndtere det også – om enn litt tregere enn vanlig.

Programmet for konferansen er omfattende og består av en felles del der alle deltar. Dag to og tre kjører vi mange parallelle sesjoner der deltagerne vil få faglig påfyll, opplæring og ikke minst informasjon om vårt nye kontrollsystem som vi skal rulle ut til høsten.

Bourbon Dolphin-ulykken

Sjøfartsdirektoratet fikk i oppdrag å gå gjennom kommisjonsrapporten etter ulykken. En engere gruppe i direktoratet har lagt ned svært mange timer i å vurdere de enkelte tilrådingene i kommisjonsrapporten sammen med skipskonstruktører, skipsutstyrproducenter og classeselskaper.

Den enkle fremstillingen er at vi gjør noe med det meste av det kommisjonen ga tilråding om, men ikke alt. Dette har vi lagt frem for støttegruppen for de pårørende og rederiet. Vår rapport ble offentliggjort 10. februar og er tilgjengelig på vår hjemmeside. □

Adhering to the rules

This year started well for Norway with the publishing of a report by the International Shipping Federation (ISF) and the International Chamber of Shipping on how flag states function as regards safety and the national implementation of international agreements and treaties. The report praised the Norwegian Maritime Directorate (NMD) for their work, and we are well on our way to achieving our intention of becoming the best flag state administration in the world.

There has been a reduction in the total number of ships running aground in Norwegian waters, but unfortunately not for passenger and cargo ships. In the years 2006 – 08 three hundred ships ran aground; in the majority of these incidents the reports do not attribute the cause to human error. We know that in 21 of these incidents the officer on watch fell asleep. Fatigue is indeed a problem on board vessels but we do not think that three officers on watch is the only solution to this problem. Far greater numbers of ships run aground due to mistakes in navigation or errors of judgement than when the officer on watch falls asleep. The causes of many these incidents are so complex that the provision of three officers on watch on its own would not have prevented all of these incidents.

We feel that we have a complete set of regulations for work and rest periods, watch periods and manning levels. Our statistics reveal that it is when these regulations are not adhered to that ships run aground. We are forced to ask why the rest period regulations are broken? Is navigational training not good enough? Are navigators not trained in the use of all equipment found on

the bridge of a modern ship? Why are lookouts not posted, or when they are, why is the lookout busy with duties other than keeping a lookout? Why is the ship's course not plotted prior to leaving port? Why does the shipowner not provide sufficient manning for the work the crew must carry out? Why are unauthorised charts used, and why are printed charts not updated? This list of questions is long, but it is our duty to ask them. We are considering requiring the installation and use of bridge alarms on Norwegian vessels, possibly as early as 2010, which is several years before this will be required by international regulations.

In meetings under the auspices of IMO and EU, representatives from the NMD will ensure that Norway's voice is heard on many different matters. In 2009 we will be as active as ever in these international fora. A high point will be the conference in Hong Kong in May when we hope that the Ship Recycling Convention will be adopted. Norway has been instrumental in the work leading up to this convention. The committee that has worked on this agenda for several years has been lead by NMD's own Jens Henning Koefoed. □

Farene ved å entre lukkede rom

Til tross for de velkjente farene forbundet med å entre lukkede områder om bord på skip, tar dette hvert år livet av flere sjøfolk. South Tyneside College utenfor Newcastle har derfor introdusert et spesialisert kurs for å gjøre næringen oppmerksom på hvor farlig det faktisk er å gå inn i rom som har giftig eller brannfarlig gass eller lavt oksygenivå.

Det finnes ingen statistikk som viser nøyaktig antall ulykker eller dødsfall som skyldes lukkede rom om bord på skip, men en rekke ulykkesrapporter illustrerer at dette faktisk er et stort problem for den maritime næringen.

Tall fra Marine Accident Investigation Branch (MAIB) viser at 15 dødsfall og over dobbelt så mange ulykker har blitt rapportert på britiskregistrerte skip

eller i britisk farvann alene, siden FNs sjøfartsorganisasjon IMO i 1997 vedtok sine anbefalinger for hvordan man skal entre lukkede rom om bord på skip.

Det er likevel bare toppen av isfjellet, om vi skal tro John Roach, leder for marin ingeniøravdelingen ved Tyneside College. – Mange hendelser blir ikke gjenkjent som forbundet med lukkede rom, og derfor blir de heller ikke rap-



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

portert slik, sier han. – Ser vi på hele verden vil jeg tro at ulykkestallene er astronomiske.

Behov for økt oppmerksomhet

– Kollegene mine omtaler meg som dommedagsprofeten, fordi jeg tegner et så mørkt bilde, sier Roach med et skjevt smil. – Men jeg prøver bare å øke oppmerksomheten rundt dette alvorlige

problemet. Femti prosent av ulykkene resulterer i et dødsfall, og jeg tror at mange av disse kunne vært unngått dersom folk bare visste hva de holdt på med.

Til tross for at temaet er dekket i utdannelsen til de fleste sjøfolk, finnes det likevel dem som er villig til å se bort fra regler, ta snarveier og entre rom, uten å følge prosedyrer eller å ta nødvendige forholdsregler.

For virkelig å understreke farene, har skolen nå laget et eget separat endags-

kurs som fokuserer spesielt på dette emnet. – Vi håper at kurset vil ha større gjennomslagskraft når det står alene, sier Roach.

Kurset inkluderer temaer som overvåking, ventilasjon, redning, klær og utstyr, korrosjonsfare samt hvordan man skal oppdage gass og måle oksygen. Etter endt kurs får deltakerne et sertifikat.

Fyller behov

South Tyneside College ligger i South Shields, en by på nordøst-kysten av

England, med en tradisjonsrik maritim historie. Elven Tyne løper like sør for de gamle romerske ruinene av Hadrian's Wall, og har vært en travel havn i årtusener. De siste århundrene har den vært senter for regionens maritime industri.

Selve skolen er 150 år gammel – det eldste marine colleget i verden. Den ble etablert den gangen dampskip var i ferd med å ta over for seil, for å heve kompetansen og sikkerheten i denne rask voksende delen av skipsfartsnæringen.

The dangers of entering enclosed spaces

Despite the well-known dangers of entering enclosed spaces aboard ships, this remains one of the greatest killers for seafarers. South Tyneside College outside Newcastle has therefore introduced a specialised course to raise awareness of just how dangerous it really is to enter spaces where there may be an oxygen depleted, flammable or toxic atmosphere.

There are no statistics showing the exact number of accidents and fatalities caused by entering enclosed spaces aboard ships but a number of accident reports show that this is in fact a major problem for the maritime industry.

Figures from the Marine Accident Investigation Branch (MAIB) show

that 15 fatalities and more than twice as many injuries have been reported on UK-registered vessels or in UK waters alone since the 20th Assembly of the International Maritime Organization (IMO) adopted the "Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships" in 1997.

However, this is just the tip of the iceberg according to John Roach, Head of the Marine Responsive Department at South Tyneside College. – Many incidents will not be recognised as having anything to do with enclosed spaces and consequently not be reported as such, he says. – Worldwide I believe the numbers are probably astronomical.

Need to raise awareness

– Colleagues refer to me as "Doctor Doom", because I'm painting such a black picture, says Roach with a wry smile. – But I'm just trying to raise awareness of this serious problem. Fifty percent of the incidents result

in a fatality and I believe that many of these deaths could have been prevented if only the people involved knew what they were dealing with.

Although the inherent dangers in entering enclosed spaces is included in most seafarers' training, too many peo-

ple are willing to disregard regulations, taking shortcuts and going in without following proper procedure and taking the necessary precautions.

To really hammer home the hazards the college has now created a separate one-day course that focuses specifically

on this topic. – We hope that when the course stands alone, it will have more impact, comments John Roach.

The course includes topics such as monitoring, ventilation, rescue, clothing and equipment, reactivity and corrosion hazards, as well as gas detection and



– Vi er selvfølgelig veldig stolte av arven vår, sier John Roach. – Skolen har alltid forsøkt å forutse og svare på næringens behov, og dette kurset er det virkelige behov for.

Han innrømmer likevel at responsen fra næringen hittil har vært lunken. – Vi har sterkstrømskurs også, noe som næringen nok ser på som mye mer sexy, ler han. – Men lukkede rom angår langt flere sjøfolk.

Demonstrerer farene

Hvert år går 700 kadetter gjennom sin læretid ved skolen. John Roach er bekymret for det han ser som en skremmende naivitet hos de unge kadettene når det gjelder lukkede rom. – Så vi prøver å bruke litt sjokktaktikk på dem, sier han.

På skolens område finnes det en gammel heissjakt som nå blir brukt til trening. – Den er veldig nyttig for



OXYGEN DEPLETED. An oxygen level of only 11 percent is guaranteed to get anyone into trouble.

OKSYGENMANGEL. Et oksygennivå på bare 11 prosent vil garantert gi problemer.

PHOTO: ANDREW WALLS

demonstrasjoner, så vi bestemte oss for å ikke ventilere den, men å beholde den som et farlig område, sier Roach, mens han viser vei gjennom skolens korridorer til en verkstedhall hvor sjakten befinner seg. Der venter teknisk assis-

tent, Steve Elliot, som sier seg villig til å gå ned i det mørke mannhullet for oss. Men først skal oksygenivået testes.

– Man bør alltid mistenke oksygenmangel i alle lukkede rom, forklarer John Roach. – Så før man entrer bør man teste atmosfæren for å forsikre seg om at oksygenivået er normale 21 prosent.

Her viser det seg å være 16 prosent, noe som er på grensen til å være farlig. Folk reagerer forskjellig på lite oksygen, men dette er lavt nok til at de aller fleste vil få problemer. Om nivået synker til mindre enn ti prosent oksygen vil man garantert miste bevisstheten. – Først blir du svimmel og ør, sier Roach. – Så kollapser du og faller ned til bunnen, der det selvsagt er minst oksygen.

Farlige redningsforsøk

Sjøfolk som blir overmannet av oksygenmangel eller av giftige gasser, set-

ter ikke bare sitt eget liv i fare. Altfor ofte vil kolleger prøve en ikke-planlagt redning og lide samme skjebne. Ved en anledning var det fire dødsfall – en etter det andre – før noen til slutt skjønnte hva som var i ferd med å skje.

– Slike uplanlagte redningsforsøk frustrerer meg noen aldeles forferdelig, sukker John Roach. – Det kan se ut som om all trening plutselig bare blir glemt. Men dette er jo selvsagt en naturlig menneskelig reaksjon. Du ser kollegaen din ligge der livløs, og alle instinktene dine sier at du skal løpe bort for å prøve å hjelpe.

Last og materiale stjeler oksygen

De fleste sjøfolk vil naturligvis ta de nødvendige forholdsregler når de vet at de skal gå inn i et rom hvor det er for lite luft eller farlig gass. – Problemet oppstår når man ikke oppfatter at det er farlig, sier Roach. – Oksygenmangel kan oppstå uten at noen er klar over det, og



RISKY. With only 16 percent oxygen inside, technical assistant Steve Elliot risks losing consciousness by entering into an unventilated shaft.

RISIKABELT. Med bare 16 prosent oksygen nedi, risikerer teknisk assistent Steve Elliot å miste bevisstheten ved å entre en uventilert sjakt.

PHOTO: ANDREW WALLS

oxygen analysers. Participants are given a certificate at the end of the course.

Responding to needs

South Tyneside College is situated in South Shields, a town on England's north east coast, boasting a rich maritime history. The river Tyne running just south of the old Roman fortification, Hadrian's Wall, has been a busy port for millennia. Over the last few centuries it has been centre to the region's thriving maritime industry. The Marine school is 150 years old and is in fact the oldest marine college in the world. It was established at the time when steamships were coming into use, in order to increase competence and safety in that fast growing segment of the shipping industry.

– We are of course very proud of our heritage, says John Roach. – The college has always tried to be responsive to industry needs, and this course is definitely something that is needed.

He admits that response from the industry has so far been mixed. – We also offer other courses, such as High Voltage Familiarisation, which I think



MEASURING OXYGEN LEVEL. Before entry the atmosphere should be tested to ensure that the normal oxygen level of 21% is present, says John Roach

MÅLER OKSYGENNIVÅ. Før man entrer bør man teste atmosfæren for å forsikre seg om at oksygenivået er på normale 21 prosent, sier John Roach.

PHOTO: ANDREW WALLS

the industry sees as a lot more "sexy", he laughs. – But enclosed spaces affect a greater number of people.

Demonstrating the danger

Every year a thousand cadets attend South Tyneside College. John Roach thinks there is a frightening naivety among the young cadets about enclosed spaces. – So we try to use a bit of shock tactics on them, he says.

On the school premises there is an old elevator shaft that is now used for training. – It is very useful for physical demonstrations, so we decided not to ventilate it and just leave it as a hazardous area, Roach says, as he leads the way through the corridors to a workshop where the shaft is to be found. Awaiting our arrival is technical assistant Steve Elliot who obligingly agrees to enter the uninviting manhole for us. But first, the oxygen level is tested.

– Oxygen deficiency should always be suspected in all enclosed spaces, explains John Roach. – So before entry the atmosphere should be tested to ensure that the normal oxygen level of 21% is present.

RECOMMENDATIONS FOR ENTERING ENCLOSED SPACES ABOARD SHIPS

IMO resolution A.864(20) adopted on 27 November 1997.

General Precautions

The master or responsible person should determine that it is safe to enter an enclosed space by ensuring that:

- potential hazards have been identified in the assessment and as far as possible isolated or made safe;
- the space has been thoroughly ventilated by natural or mechanical means to remove any toxic or flammable gases, and to ensure an adequate level of oxygen throughout the space;

- the atmosphere of the space has been tested as appropriate with properly calibrated instruments to ascertain acceptable levels of oxygen and acceptable levels of flammable or toxic vapours;
- the space has been secured for entry and properly illuminated;
- a suitable system of communication between all parties for use during entry has been agreed and tested;
- an attendant has been instructed to remain at the entrance to the space whilst it is occupied;

Here, there is only 16% oxygen, which is borderline dangerous. Susceptibility to oxygen depletion will vary between individuals but this is low enough to cause impairment. If you are exposed to an atmosphere containing less than 10% oxygen you will inevitably lose consciousness. – First you'll become faint and dizzy, says Roach. – Then you

collapse and fall to the bottom, where of course there is the least amount of oxygen.

Hazardous rescue attempts

Being thus overcome by lack of oxygen or toxic gases, a seafarer does not only put his or her own life at risk. All too often colleagues will attempt an unplanned

slik kan rom som tidligere var trygge plutselig bli farlige.

Visse typer last kan rett og slett bruke opp oksygen. Korn, olje og andre organiske materialer bruker oksygen når de modner eller råtner. På samme kan metall som oksiderer skape et alvorlig fall i oksygenivået.

– I følge MAIB var det en dødsulykke for bare et par måneder siden, forteller Roach. Noen menn entret et rom hvor rust hadde brukt opp oksygenet. Ingen sto utenfor og passet på, og mennene ble funnet døde flere timer senere.

– Det var altså opprinnelig et trygt område, men så skjedde det noe. Slik har ofte sjøfolk en falsk trygghetsfølelse. Tenk om de bare hadde vært klar over faren, sier han og ryster på hodet. – Jeg må bare si at dette nesten har blitt som et korstog for meg.

Undervisning om bord

Endags-kurset er åpent for alle som er interessert. På et par ukers varsel kan

skolen arrangere det nesten til enhver tid. – Det kan også holdes om bord på fartøy, sier John Roach. – Ikke bare i havnen her, påpeker han. – Vi har sendt folk til andre havner også.

– Når vi er på båter lærer vi sjøfolka å bruke det utstyret de har om bord, og det er veldig effektivt, sier han. – På den annen side så virker det som om folk synes at kurset er litt mer alvorlig om vi arrangerer det her på skolen. Det koster jo tross alt en del for rederiet å gi de ansatte fri til å reise hit for å gå på kurs.

Men om prisen for reise og opphold kanskje kan være høy, så kan ikke det samme sies om selve kurset. 660 britiske pund er alt det koster for opptil 12 deltakere, og det inkluderer læremateriell og lunsj.

– Akk ja, vi gjør jo ikke dette for pengenes skyld, smiler John Roach.

– Målet vårt er at så mange som mulig skal kunne delta. □



RAISE AWARENESS. Seafarers need to be made aware of just how hazardous it can be to enter enclosed spaces aboard ships without taking the necessary precautions, says John Roach of South Tyneside College.

ØKT OPPMERKSOMHET. Sjøfolk må bli klar over hvor farlig det faktisk kan være å entre lukkede rom bord på skip uten å ta nødvendige forholdsregler, sier John Roach ved South Tyneside College.

PHOTO: ANDREW WALLS

rescue and suffer the same fate. In one incident there were four fatalities – one after the other – before someone actually realised what was going on.

– Such unplanned rescues frustrate me terribly, sighs John Roach. – It seems that all training is suddenly forgotten. But this is of course a natural emotional human response. You see your colleague lying there unconscious and your instincts tell you to rush over to try and help.

Oxygen-depleting cargoes and materials

Most seafarers will obviously take the necessary precautions when they know they are about to enter a space where the atmosphere is not life-sustainable. – The problem is when it is not perceived as a hazard, Roach says. – Oxygen starvation can happen without anyone being aware of it, making previously safe spaces unsafe.

Certain cargoes can cause oxygen depletion. Grains, oils and other organic materials use oxygen when they decom-

pose. Likewise oxidation of metals can generate a serious drop in oxygen levels.

– According to MAIB there was an accident with several fatalities just a few months ago, says Roach. – Some men entered an area where rust had used up the oxygen. No one was outside to raise the alarm and they were found dead hours later.

– It was originally a safe area but then something happened. This way seafarers often have a false sense of security. If they only had been aware of the danger, he says shaking his head. – I have to say this has become almost a crusade for me.

On board training

The one-day course is open for everyone who is interested. Given a few weeks notice, it can be made available at almost any time. – It can also be held on board vessels, says John Roach. – Not just in Tyneside, he points out. – We have sent men to ports elsewhere as well.

– When we are on board a vessel, we are training people to use their own

equipment, which is very effective, he says. – On the other hand, the course seems to be viewed as more important if it is held here at the college. After all, it does cost a bit for the ship owners to give their employees time off work and send them here.

But while the price of travel and accommodation may be high, the same can certainly not be said for the course itself. 660 pounds is all it costs for up to twelve trainees. And that includes learning materials, lunch and refreshments.

– Ah well, we are not doing it for the money, John Roach smiles. – We just wish that as many people as possible should be able to take part. □



Bente Amandussen, editor Navigare

“Den norske los” er et nødvendig og viktig supplement til sjøkartene. For registreringspliktige skip er det lovfestet at publikasjonen skal være ombord, men også mindre fartøyer vil ha stor nytte av bøkene til planlegging og støtte under seilasen. Losen er tilrettelagt for også å dekke lystbåtflåten spesielle behov for informasjon.

Den inneholder seilingsanvisninger for de forskjellige skipsleier og gir opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser. Publikasjonen inneholder kart i stor målestokk over en mengde havner. Videre finnes flyfoto, skisser og landtoninger. Opplysninger om vind- og tidevannsstrømmer, værstatistikk for de siste 30 årene og natur-, dyrelivs- og sjøfuglreservater. Av andre opplysninger kan nevnes informasjon om skips- og båtverksteder, marinaer, bunkers, lokalt næringsliv, kailengder, kaidybder osv.

Farvannsbeskrivelsen gis ut i 8 bind, der Bind 1 gir generelle opplysninger av betydning for sjøfarende, mens bind 2-7 beskriver hver sin del av kysten.



STATENS KARTVERK
SJØ

Farvannsbeskrivelsen «Den norske los 2A» Svenskegrensen – Langesund

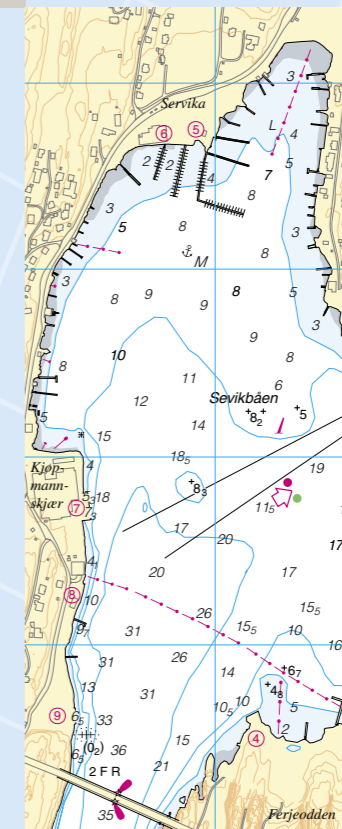
Bind 2A Svenskegrensen – Langesund foreligger i revidert utgave som erstatter utgaven fra 1993.

Bind 2B Langesund-Jærens rev

Bind 4 revidert utgave Stad-Rørvik

Bøkene utgis i A4 format og er enspråklig, noe som gjør de mer oversiktlige og brukervennlige. De inneholder mange nye kartskisser og et stort utvalg av oversikts- og flybilder.

Bøkene kan kjøpes hos våre forhandlere.



www.sjokart.no

South Shields - home of the first self righting lifeboat

South Shields is a town situated at the mouth of the river Tyne on the northeast coast of England. The town is strongly associated with the development of the lifeboat, an invention many seafarers owe their lives to.

Towards the end of the 1700's there was much traffic in and out of the river Tyne. Many of the ships carried coal dug from the mines that lay on both banks of the river and traffic was around 5000 ships per year. This heavy traffic combined with the lack of piers and the severe winter storms lead to frequent shipwrecks. On the 14th of March 1789 the brig "Adventure" was wrecked on a shoal only fifty meters from the coast. A large crowd gathered on the beach and were treated to the ghastly spectacle of the crew being washed off the ship one by one by the towering waves. By the time the storm subsided only seven of the crew of thirteen were left alive.

Prize winning ideas

A committee was formed of local businessmen who offered a prize of two guineas for the plan "of a boat capable of containing twenty four persons and



HAZARDOUS WATERS. "A wreck off the South Pier, South Shields, 1861", by John Scott, depicts the dangers of shipping in those days.



LIFESAVER. More than a thousand seafarers owe their lives to the lifeboat "Tyne", which is the second oldest surviving lifeboat in the world. It stands in pride of place just where South Shields' Ocean Road reaches the sea. Incidentally, the world's oldest lifeboat "The Zetland", which was also built in South Shields, is at Redcar, only 40 miles down the coast.

PHOTO: ANDREW WALLS

calculated to go through a very heavy broken sea – the intention of it to preserve the lives of seamen from ships come ashore in hard gales or wind." There were many entries, but only two were seriously considered. Parish clerk William Wouldhave proposed a boat made from copper sheeting clad with cork, with buoyancy tanks fore and aft. These tanks would have made the boat self righting. Local boatbuilder Henry Greathead proposed a more conventional design based on a Norway Yawl that would float even when swamped. As each idea had



COAT OF ARMS. The town of South Shields proudly presents the lifeboat in its coat of arms.

its merits, each man received one guinea. The committee combined these two ideas, and Greathead was commissioned to build the lifeboat. The wooden boat was 30 feet long, with a beam of 10 feet and cost £91 to build. The lifeboat was capable of rescuing 20 people and was symmetrical with no rudder, being steered by an oar. It had a steeply curved keel and was propelled by 10 short oars, these being easier to handle in a storm. The gunwales were clad with 350 kg of cork and this made



LONGLIVED. The "Tyne" has survived centuries of wear and tear, including being bombed in World War II.

the lifeboat self righting. The lifeboat named "Original" was launched on the 30th of January 1790 and was crewed by river Tyne pilots. Greathead went on to build another 30 lifeboats following much the same pattern as the "Original".

Savings thousands

The "Original" served until 1830, when it was broken in two under a rescue mis-

sion, with the loss of two of the crew. It was replaced by the lifeboat "Tyne" which served until 1882 and which saved no less than 1028 lives during its long career. The lifeboat crews worked voluntarily, and the lifeboat was maintained by a due of 31 shillings (£1.55) paid by each ship entering the river Tyne. In 1894 the "Tyne" was given to the town of South Shields where it can still be seen on display on the town's sea front.

In 1826 South Shields boat-builder James Mather invented a smaller self righting lifeboat designed to be carried on board a ship. His father's ship the "Mary" was fitted with this, the very first ships lifeboat. It saved the lives of the entire crew when the ship sunk in the Baltic Sea later that year.

It is little wonder that when the town of South Shields was incorporated in 1850, the lifeboat was put into the town's coat of arms. □



Andrew Walls,
higher executive officer,
NMD

South Shields - hjemmehavn for den første

selvrettende livbåten

På Englands nordøstkyst kan stormene blåse hardt i blant. Hyppige forlis med mange døde gjorde at man i 1789 utlyste en konkurranse om hvem som kunne konstruere en selvrettende livbåt.

Blant mange forslag var det to som utpekte seg. William Wouldhave foreslo en båt av kobber, kledd med kork og flytetanker forut og akter. Den lokale båtbyggeren Henry Greathead var mer konvensjonell, og bygget sin design på en tradisjonell norsk yawl som fløt selv om den var oversvømmet. Resultatet ble en kombinasjon, og Greathead fikk oppdraget med å bygge båten.

Trebåten var 30 fot lang, kledd med 350 kg kork, og i stand til å redde 20 skipbrudne. Den fikk navnet "Original" og var i bruk til 1830. Den ble erstattet med "Tyne", som frem til 1882 reddet ikke mindre enn 1028 menneskeliv. Da ble den gitt til byen South Shields hvor den fremdeles ligger utstilt.

I 1826 utviklet James Mather fra samme by en mindre selvrettende livbåt beregnet til bruk ombord på skip. □



ADVERTISING. This painting by Joseph Atkinson, was exhibited at the principal sea-ports of Great Britain, as part of Greatheads publicity campaign. It was quite effective and the boat-builder was fully occupied for several years.

Seilas mot en grønnere fremtid

Eivind Vågslid,
Head of the
Chemical and
Air Pollution
Prevention
Section in the
Marine
Environment
Division, IMO



IMOs arbeid for å redusere luftforurensning og for å få kontroll med utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart

FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) har en ambisiøs arbeidsplan for klimagasser, som er ment å kulminere i 2009 med godkjenningen av en tiltakspakke konstruert for å redusere påvirkningen skipsfarten har på miljøet.

Skipsfart er en miljøvennlig og svært drivstofføkonomisk transportmetode. Selv om lastevolumet som transporteres globalt hvert år er enormt, er skipsfart kun en beskjeden bidragsyter til det totale volumet av skadelig utslipp til

luft. Reduksjon i utslipp og økt drivstoffeffektivitet er oppnådd gjennom de siste tiår ved forbedringer av hovedmotor og fremdriftssystem, i tillegg til skrogkonstruksjon. Større skip og mer rasjonell bruk har også bidratt be-

tydelig til reduksjon av energibehovet pr. transportert lasteenhet. Ikke desto mindre er det viktig at internasjonale tilsynsmyndigheter setter standard for reduksjon av utslipp fra skip, slik at næringen bidrar generelt til reduksjon av luftforurensning.

Arbeidet for å forhindre luftforurensning og kontrollere utslipp av klimagasser fra skip i internasjonal fart, startet i IMO på slutten av 1980-tallet. Første skritt var utfasingen av ozon-nedbrytende stoffer i kjøle- og brannslukningssystemer. Senere ble det lagt vekt

Sailing towards a greener future

IMO's work on reduction of air pollution and control of greenhouse gas emissions from international shipping

The International Maritime Organization has an ambitious GHG work plan, which is due to culminate in 2009 with the adoption of a package of measures designed to reduce the impact of shipping on the environment.

Shipping is a clean, environmentally-friendly and very fuel efficient mode of transport. While huge volumes of cargo are transported globally each year, shipping is only a modest contributor to the total volume of atmospheric emissions. Reduced emissions from ships and increase in fuel efficiency have been achieved over the past decades through improvements in engine and propulsion

system efficiency as well as in hull design. Larger ships and more rational utilization of vessels have also contributed significantly to reducing the amount of energy needed to transport a given unit of cargo. Nonetheless, it is important for the international regulatory regime to set the standard for reducing ship emissions in order to contribute to the overall reduction needed in atmospheric pollution.

Work on prevention of air pollution and control of greenhouse gas emissions from ships engaged in international trade started within the International Maritime Organization (IMO) in the late 1980s. The first steps were out-phasing of ozone depleting substances both as refrigerant gases and in fire fighting systems. Later prevention of air pollution in form of cargo vapours and exhaust gas were targeted by, inter alia, adoption of limits for nitrogen and sulphur oxides in ship exhaust gas by adoption of Annex VI to MARPOL in September 1997. In recent years the focus has been on control of greenhouse gas (GHG) emissions from ships and

på å forebygge luftforurensning i form av avgasser fra last og eksos, blant annet ved å innføre grenser for innhold av nitrogen og svoveloksid i avgass fra skip gjennom ratifisering av Vedlegg VI til MARPOL i september 1997. I senere år har fokuset vært på å regulere utslipp av klimagasser (GHG) fra skip, og IMOs miljøvernkomité (MEPC) har en ambisiøs arbeidsplan som er ment å kulminere i 2009 ved godkjenningen av en pakke bestående av spesifikke tiltak.

Revisjon av MARPOL Vedlegg VI
MARPOL Vedlegg VI som regulerer forurensende utslipp til luft fra skip, trådte i kraft i mai 2005 og har så langt blitt ratifisert av 54 land, hvilket repre-

senterer omlag 83 % av verdensflåten bruttotonnasje. Åtte år etter ratifiseringen, men bare to måneder etter at den trådte i kraft, besluttet MEPC 53 (juli 2005) at den skulle revideres. Beslutningen ble tatt på grunnlag av ny informasjon om den skadelige virkningen dieseleksos har på økosystemene og menneskets helse, samt at teknologisk utvikling vil kunne resultere i betydelige forbedringer av gjeldende standarder.

Etter tre år med intensivt arbeid og hundrevis av anførsler, ble det reviderte Vedlegg VI enstemmig vedtatt under MEPC 58 i oktober 2008, sammen med den nært beslektede NOX-koden 2008, som begge trer i kraft 1. juli 2010. Dette var en enestående bragd ettersom

mange av spørsmålene var svært kontroversielle, og gjenstand for en svært polarisert debatt.

De viktigste endringene i Vedlegg VI vil gi en skrittvis reduksjon i utslipp av svoveloksid (SOx) fra skip, hvilket vil redusere det globale svoveltaket fra nåværende 4.50% til 3.50% gjeldende fra 1. januar 2012, og videre til 0.50% fra 1. januar 2020. En gjennomførbarhetsstudie skal gjøres innen 2018. Gjeldende grenseverdier i kontrollområder for utslipp av svovel (Sulphur Emission Control Areas, SECAs) vil bli redusert fra nåværende 1.50% til 1.00% fra 1. juli 2010 og videre ned til 0.10% fra 1. januar 2015. Det ble også enighet om skrittvis reduksjon i utslipp



GÅR PÅ GASS. "Stril Pioner".

FOTO: WALDERHAUG, GIJENGITT MED TILLATELSE AV SIMON MØKSTER SHIPPING A/S

IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) is working in accordance with an ambitious GHG work plan, which is due to culminate in 2009 with the adoption of a package of specific measures.

Revision of MARPOL Annex VI
MARPOL Annex VI Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships entered into force in May 2005

and has, so far been ratified by 54 countries, representing approximately 83 percent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Eight years after its adoption but only two months after it entered into force, MEPC 53 (July 2005) decided that it should undergo a general revision. The decision was based on new knowledge of the harmful impact diesel exhaust has on ecosystems and human health and recognized that

technological developments would enable significant improvements over the current standards.

After three years of intensive work and hundreds of submissions, MEPC 58 in October 2008 unanimously adopted the revised Annex VI and its closely related NOX Technical Code 2008 both of which will enter into force on 1 July 2010 under the tacit acceptance procedure. This was an outstanding

av nitrogenoksid (NOx) fra skipsflåten dieselmotorer, med de strengeste kontroller på såkalte "Tier III" motorene, det vil si de som er installert på skip bygget etter 1. januar 2016 og som opererer i kontrollområdene for utslipp.

De godkjente endringene utgjør et bemerkelsesverdig skritt i retning av å etablere nye globale standarder. De godkjente endringene er på ingen måte minste fellesnevner – heller standarder

som vil pålegge bruk av avanserte behandlingsteknologier og andre tiltak som straks de er implementert vil gi betraktelig reduksjon av skadelige utslipp.

Klimaforandring – vår tids største utfordring

Klimaforandring er en av de alvorligste truslene mot bærekraftig utvikling, med negativ innvirkning på miljøet, menneskets helse, sikker matforsyning, økono-

misk aktivitet og fysisk infrastruktur. Vitenskapsmenn er enige om at den stigende konsentrasjonen av menneskeskapt klimagasser i atmosfæren fører til klimaforandringer. I følge det internasjonale klimapanelet er klimaforandring allerede observert, og vitenskapelige funn viser klart at det haster med å gjøre tiltak.

Den internasjonale politiske responsen til klimaforandringene begynte med

ratifisering av FN's Rammekonvensjon om klimaendring (UNFCCC) i 1992. UNFCCC legger et rammeverk for handling rettet mot å stabilisere atmosfæriske konsentrasjoner av klimagasser for å unngå farlig menneskeskapt innblanding med klimasystemet. UNFCCC trådte i kraft i 1994, og har nå 192 parter som årlig samles til konferanse (COP/Conference of Parties).

I desember 1997 kom delegater ved COP 3 i Kyoto til enighet om en protokoll som forplikter 37 industrialiserte land og land i overgang til markedsøkonomi til utslippsreduksjon. Disse landene har avtalt å redusere sine generelle utslipp av seks klimagasser til gjennomsnittlig 5.2% lavere enn 1990-nivået mellom 2008-2012.

Utslipp fra internasjonal sivil luftfart og maritim transport utgjør en av de eldste sakene på UNFCCCs agenda, der fordeling av utslipp har vært den største utfordringen. Eierforhold og ledelse omkring drift av skip kan involvere mange land, og skip i internasjonal fart tilbringer sitt økonomiske liv i bevegelse mellom domsmakter, ofte langt fra eierland eller registreringsland. Man

bør merke seg at en overveldende andel (77% tonn dødvekt) av hele handelsflåten som er engasjert i internasjonal handel, er registrert i utviklingsland (ikke-Vedlegg I land).

Utslipp fra internasjonal sivil luftfart og maritim transport ble ikke omfattet av forpliktelsen til reduksjon i Kyoto-protokollen fordi man ikke klarte å enes om fordelingsproblemet. Artikkel 2.2 i Kyoto-protokollen lyder:

"Partene oppført i vedlegg I skal søke å begrense eller redusere utslipp av klimagasser som ikke reguleres av Montrealprotokollen og som stammer fra drivstoff fra fly og skip, ved å arbeide gjennom henholdsvis Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon og Den internasjonale skipsfartsorganisasjon."

Klimaforandring – en utfordring for IMO også

I desember 2003 ble Resolusjon A.963(23) om klimagassutslipp fra skip vedtatt av IMO Assembly, med anmodning om at MEPC fastsetter og utvikler de nødvendige mekanismer for å oppnå begrenset eller redusert GHG-utslipp fra internasjonal skipsfart og at

metodiske aspekter overveies for rapportering. Selv om det enda ikke er godkjent et eneste obligatorisk GHG-instrument for internasjonal handel, har MEPC tatt saken opp til grundig vurdering og arbeider nå etter en ambisøs arbeidsplan, ment å kulminere i 2009 med godkjenningen av en tiltakspakke.

Bruk av GHG-reduserende tiltak

En tilbakevendende debatt i IMO er diskusjonen rundt hvordan Artikkel 2.2 i Kyoto-protokollen skal tolkes og hvordan prinsippet om 'felles men differensiert ansvar' for industrialiserte land og utviklingsland (Vedlegg I kontra ikke-Vedlegg I), besluttet ved UNFCCC, skal gjelde for et GHG-regime for internasjonal skipsfart i stedet for IMO's grunnleggende prinsipp om ikke-diskriminerende regelverk for alle skip i internasjonal handel, uavhengig av flagg.

Flere delegasjoner fastholder at ethvert GHG-reduserende tiltak som godkjennes av IMO kun skal være gjeldende for Vedlegg I partene, i overensstemmelse med prinsippet om 'felles men differensiert ansvar'. Etter deres mening



RUNS ON GAS. Supply ship "Viking Queen".

FOTO: GJENGITT MED TILLATELSE AV EIDESVIK AS

achievement since many of the issues had been highly controversial with extremely diverse set of opinions and a very polarized debate.

The main changes to Annex VI will see a progressive reduction in sulphur oxide (SOx) emissions from ships, with the global sulphur cap reduced from the current 4.50% to 3.50% effective from 1 January 2012, and further to 0.50%, from 1 January 2020, subject to a feasibility review to be completed by 2018. The limits applicable in Sulphur Emission Control Areas (SECAs) will be reduced from the current 1.50% to 1.00% from 1 July 2010 and further to 0.10%, effective from 1 January 2015. Progress-

sive reductions in nitrogen oxide (NOx) emissions from marine diesel engines were also agreed, with the most stringent controls on so-called "Tier III" engines, i.e. those installed on ships constructed on or after 1 January 2016 and operating in Emission Control Areas.

The adopted amendments represent a remarkable step towards establishing new global standards responsive to the air quality problems experienced in coastal areas across the globe, the approved amendments are not in any way the least common denominator – rather they are standards that will apply advanced treatment technologies and other measures, that once implemented,

will significantly reduce harmful emissions to air from ships.

Climate change – the defining challenge of our time

Climate change is one of the most serious threats to sustainable development, with adverse impacts expected on the environment, human health, food security, economic activity, natural resources and physical infrastructure. Scientists agree that rising concentrations of manmade greenhouse gases in the atmosphere are leading to changes in the climate. According to the Intergovernmental Panel on Climate Change, the effects of climate change are already

observed, and scientific findings clearly indicate that precautionary and prompt action is urgently needed.

The international political response to climate change began with the adoption of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) in 1992. The UNFCCC sets out a framework for action aimed at stabilizing atmospheric concentrations of greenhouse gases to avoid "dangerous anthropogenic interference" with the climate system. The UNFCCC entered into force in 1994, and now has 192 Parties that convene annually in a COP (Conference of Parties), the latest of which were held in Poznan, Poland in December 2008.

In December 1997, delegates at COP 3 in Kyoto, Japan, agreed to a Protocol to the UNFCCC that commits 37 developed countries and countries in transition to a market economy to achieve emissions reduction targets.

These countries agreed to reduce their overall emissions of six greenhouse gases by an average of 5.2% below 1990 levels between 2008-2012 (the first commitment period), with specific targets varying from country to country.

Emissions from international civil aviation and maritime transport constitute one of the oldest items on the UNFCCC agenda, where allocation of the emissions has been the paramount challenge. The ownership and management chain surrounding ship operations can span over many countries and ships in international trade spend their economic life moving between different jurisdictions, often far from the country of ownership or registry. It should be noted that an overwhelming portion (77% of the tonnage by dead weight) of all merchant vessels engaged in international trade is registered in developing (non-Annex I) countries.

Emissions from international civil aviation and maritime transport were

not included in the reduction obligations under the Kyoto Protocol as no agreement could be reached on the allocation issues. Article 2.2 of the Kyoto Protocol reads:

"The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively."

Climate change – a challenge for IMO too

The IMO Assembly adopted, in December 2003, Resolution A.963(23) on "IMO Policies and Practices related to the Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships", urging the MEPC to identify and develop the mechanisms needed to achieve limitation or reduction

har UNFCCC sluttet seg til dette prinsippet og det bør holdes fast ved i alle internasjonale forhandlinger angående klimaendringer. Andre delegasjoner er av den mening at med den globale myndighet som IMO har, bør rammelovgivningen rundt GHG-utslipp gjøres gjeldende for alle skip, uten hensyn til hvilket flagg de seiler under. Ettersom trekvart av verdens handelsflåte seiler under flagg fra utviklingsland som ikke er opplistet i Vedlegg I til UNFCCC, har det vært fremholdt at ethvert reguleringsregime for reduksjon av GHG fra skip vil være resultatløst dersom det

bare gjøres gjeldende for Vedlegg I land, som samlet bare utgjør 25% av flåten.

Tekniske og driftsmessige reduksjonstiltak

Den siste GHG-debatten i IMO var i oktober da MEPC 58 gjorde stor fremgang i arbeidet med å utarbeide tekniske og driftsmessige reduksjonstiltak. CO2-indeksen for design av nye skip (The Energy Efficiency Design Index - EEDI) ble videreutviklet og MEPC 58 vedtok en utprøving av en foreløpig kalkulasjonsmetode med henblikk på videre forbedring. Komiteen fort-

satte også sin gjennomgang av den operasjonelle CO2-indeksen (Energy Efficiency Operational Index - MEPC/Circ.471), men kunne ikke ferdigstille arbeidet på grunn av tidsnød, og satte derfor ned en korrespondansegruppe koordinert av Japan. Grunnlaget for et drivstoffeffektivt styringsverktøy og en veiledning for beste fremgangsmåte for drivstoffeffektiv drift av skip ble også videreutviklet og det var enighet i Komitéen om at den veiledende teksten kunne godkjennes og tas i bruk i forbindelse med vurderingen av et skips CO2-plan (Energy Efficiency Management Plan).

Det vil bli jobbet videre med de tekniske og driftsmessige tiltak på det andre GHG-møtet (Intersessional Meeting of the Working Group on Greenhouse Gas Emissions from Ships) som avholdes i mars 2009. Målet er å ferdigstille en pakke med reduserende tiltak under MEPC 59 i juli 2009.

the UNFCCC, any regulatory regime on the reduction of GHG from shipping would become ineffective for the purpose of combating climate change, if applicable only to Annex I countries, which collectively flag only 25% of the fleet.

Technical and operational reduction measures

The latest GHG debate within IMO took place in October when MEPC 58 maintained its momentum and made substantive progress in further developing the technical and operational reduction measures. The Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships was further developed and MEPC 58 approved the use of the interim method of calculation for trial purposes with a view to further refinement and improvement. The Committee also continued its review of the Energy Efficiency Operational Index (MEPC/Circ.471) but was unable to finalize the work due to time constraint and established an intersessional correspondence group co-ordinated by

Markedsbaserte mekanismer

Tekniske og driftsmessige tiltak vil muligens ikke være nok til å redusere den ønskede mengde GHG-utslipp fra internasjonal skipsfart. MEPC har derfor vurdert markedsbaserte mekanismer i henhold til Resolusjon A.963(23). En markedsbasert mekanisme vil ha to hovedhensikter; utligne de økende utslipp fra skip i andre sektorer og være et insitament for næringen til å investere i mer drivstofføkonomiske skip og til en mer effektiv drift. I tillegg kan de markedsbaserte mekanismene som vurderes, for eksempel en global drivstoffbegrensning eller en driftskonto for utslipp fra skip, gi midler som kan brukes til forskjellige formål slik som tilpasning og overføring av teknologi til utviklingsland.

Skipsfart og bærekraftig utvikling

Skipsfart er en svært positiv kraft i bærekraftig utvikling, og bidrar sterkt til

Japan. Further development of the basis for a fuel efficiency management tool and guidance on best practices for fuel-efficient operation of ships also took place and the Committee agreed that the guidance text had been finalized and could be used in conjunction with the ship's Energy Efficiency Management Plan under consideration.

The technical and operational measures will be further refined at the second Intersessional Meeting of the Working Group on Greenhouse Gas Emissions from Ships that will be held in March 2009 with a view to finalization of a package of reduction measures at MEPC 59 in July 2009.

Market-based mechanisms

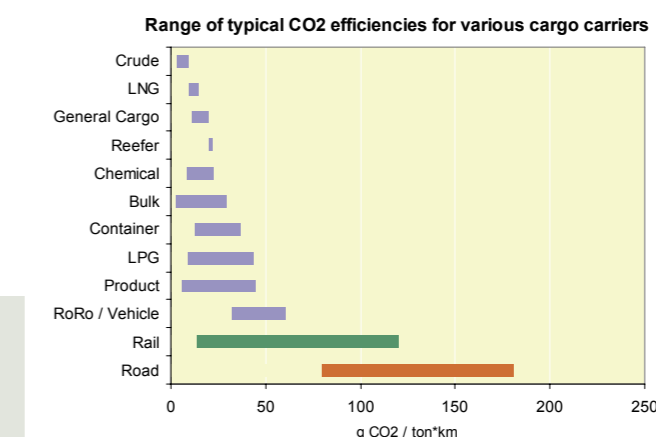
Recognizing that technical and operational measures may not be sufficient to reduce the desired amount of GHG emissions from international shipping, market-based mechanisms have been considered by MEPC as called for by resolution A.963(23). A market-based mechanism would serve two main purposes; off-setting of growing ship

den globale velstand med bare en marginal negativ innvirkning på det globale miljøet. Så vel fattig som rik nyter godt av handel til sjøs. Takket være skipsfarten, kan dessuten utviklingsland bli store aktører i selve næringen, og ved å bli det skaffe seg inntekter og nasjonal rikdom.

Til tross for imponerende arbeidsresultater i forhold til fortsatt miljøbevissthet, bekymring, handling, reaksjon og andre relevante suksesser oppnådd i IMO, det maritime fellesskapet og den maritime næringen i mange år, er det fremdeles mye som

gjenstår. IMO fortsetter å arbeide etter en langsiktig strategi for å sørge for at skipsfarten forbedrer sitt bidrag til global bærekraftighet, en strategi som involverer regjeringer, skipsfartsnæringen, miljøinteresser, maskinfabrikanter, oljeprodusenter, forskere og alle andre relevante interesser, slik at alle parametre kan tas i betraktning når beslutninger fattes og implementeres.

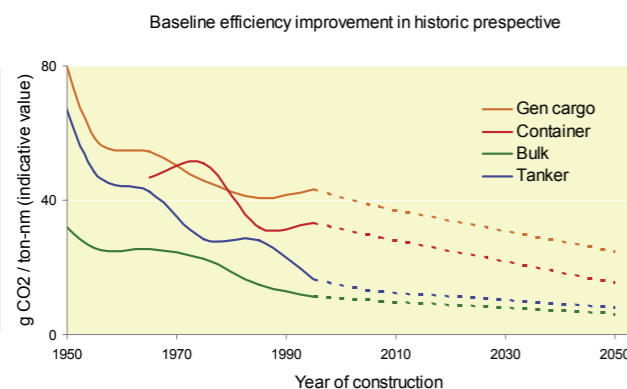
IMO vil fortsette å arbeide for å redusere skadelige utslipp fra skipsfarten, en transportnæring som er nødvendig for så vel verdenshandelen som bærekraftig utvikling. □



The world fleet of merchant vessels consists of about 100,000 ships above 100 GT. As shipping is a global industry and ships are competing in a single global market, it must be regulated at the global level to maintain a level playing field for all ships, irrespective of flag, so as not to distort global competition.

Motorår 2 stempelslag lav hastighet

1970-1983	180-200 g/kWh
1984-2000	170-180 g/kWh
2001-nåtid	165-175 g/kWh



of GHG emissions from international shipping and to consider the methodological aspects related to reporting. Although to date no mandatory GHG instrument for international shipping has been adopted, MEPC has given extensive consideration to the matter and is currently working in accordance with an ambitious work plan, due to culminate in 2009 with the adoption of a package of specific measures.

Application of GHG reduction measures

A reoccurring debate within IMO is how the wording of Article 2.2 of the Kyoto Protocol should be interpreted an whether the principle agreed under UNFCCC of 'common but differentiated responsibility' for developed and developing countries (Annex I versus non-Annex I) should apply to a GHG regime for international shipping in-

stead of IMO's basic principle of non-discriminatory regulation of all ships engaged in international trade irrespective of flag.

A number of delegations have maintained the view that any GHG reduction measures to be adopted by IMO should only be applicable to Annex I parties to the UNFCCC in accordance with the principle of 'common but differentiated responsibility'. In their view, this principle was adopted by the UNFCCC and should be upheld in all international negotiations regarding climate change. Other delegations have expressed the opinion that, given the global mandate of IMO, the regulatory framework on GHG emissions should be applicable to all ships, irrespective of the flags they fly. It has been stressed that, as three-quarters of the world's merchant fleet fly the flag of developing countries not listed in Annex I to

Kontroll av fiskefartøy

Skuffa over resultatata

Dei seks første vekene med kontroll av fiskefartøy gir ikkje grunn til begeistring. 134 fartøy ble kontrollert, noko som medførte heile 726 pålegg som måtte utbetras før fart. 55 av fartøya ble tilbakeholdt.

- Dette er skuffande og forsterkar trenden frå den første veka, seier underdirektør i Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy, Lars Alvestad. Han er skremt over at dette er gjeldande for alle fartøysstørrelser.

Ikkje bagatelliser!

- Vi ser av mange kommentarar at ein del av fiskarane og andre i næringa bagatelliserer sikkerheitsgraden i pålegga som er gitt, og dette er nok dessverre ein del av den haldninga som gjer at vedlikehald av utstyr og rutinar ikkje vert fylgt i den grad vi hadde håpet, seier Alvestad. - Når vi legger frem resultatata av kampanjen seinare i vår håper vi at vi kan vise til at dei forskjellige pålegga som er gitt kan være avgjørande risikofaktorar når ulukka inntreff. Vi tror

telliserer sikkerheitsgraden i pålegga som er gitt, og dette er nok dessverre ein del av den haldninga som gjer at vedlikehald av utstyr og rutinar ikkje vert fylgt i den grad vi hadde håpet, seier Alvestad. - Når vi legger frem resultatata av kampanjen seinare i vår håper vi at vi kan vise til at dei forskjellige pålegga som er gitt kan være avgjørande risikofaktorar når ulukka inntreff. Vi tror

at fiskarane og reiarane då vil forstå viktigheita av dette, og at det må ein haldningsendring til for deira eigen del.

- Sjøfartsdirektoratet kan ikkje være med på at dårlige haldningar til sikkerheit fortsetter, seier underdirektøren. - Vi håper at vi med god dialog og haldningsskapande kampanjar kan få ein forandring i dette. Spesielt tror vi på at arbeidsgruppa som er nedsett med eit bredt mandat frå Sjøfartsdirektoratet vil gjøre ein god jobb.

Gruppa har representantar frå dei forskjellige organisasjonane og forsikringsselskapa, samt skole- og forskningsmiljø, og skulle ha ein god føresetnad for å lykkes. - Vi håper og tror at

også Noregs Fiskarlag vil bestemme seg for å vere med i denne gruppa, seier han.

Vil reagere med overtredelsesgebyr

Sjøfartsdirektoratet har nå stor pågang frå reiare og fiskarar som ønskjer å få sine fartøy i forskriftsmessig orden. - Dette er meget oppmuntrande, meiner Alvestad. - Vi gir derfor villig råd og avklarande samtaler for å mogleggjere at fartøya vert oppgradert i henhold til relevant regelverk før dei møter våre inspektørar ute. Då har vi oppnådd noko av det som var formålet med denne aksjonen.

Men dette er dessverre ikkje nok. Sjøfartsdirektoratet har i henhold til skipssikkerhetslova nå anledning til å gje administrative sanksjonar – ein reaksjon som ikkje fantes i den tidlige sjødyktighetslova. Overtredelsesgebyr kan gis både til reiarlag og skipsfører eller andre om bord, dersom dei forsettlig eller uaktsomt overtrer visse bestemmelser i skipssikkerhetslova. Vidare kan det gis tvangsmulkt dersom ikkje pålegg oppfylles til tidsfristen. Dette er eit prioritert arbeid i direktoratet.

Beveger oss mot Røst

- Vi legger opp til å være rundt i området ved Røst når flåten beveger seg den vegen, forteller Alvestad. - Derfor har vi varsle fleire tilsynsmyndigheter om å være beredt til å støtte opp med å avklare og signere ut pålegg, slik at vi ikkje får ekstra belastning på fiskarane, all den tid det ikkje er mogleg å tilkalle disse på kort varsel. Vi vil likevel presisere at pålegg som er av ein slik art at dei krevjas utført før fart, eller gjer grunn til tilbakeholdelse, vil bli gitt i same grad som før. Skulle det være særlige forhold som gjer at fartøyet må gå til verkstad eller annen hamn for å utbetre pålegget, vil vi gi eigen fartstillatelse for denne bestemte reisa, såframt vi ser det som sikkerheitsmessig forsvarlig.

Media hjelper

- Denne aksjonen har fått stor merksemd i media, og det er vi veldig glade for, då det bidrar til bevisstgjøring om sikkerheit, seier Lars Alvestad. - Ikkje minst gjelder det familie og vener som ønskjer sine kjære heim frå havet, og dermed kan vere med å påverke den



GEMYTTLIG. Tonen er oftest god mellom inspektørar og dei som kontrolleras.

enkelte fiskar. Dei vil dessutan få betre forståing for fiskarens kvardag.

- Vi er også veldig nøgde og stolte på fiskaranes vegne når vi kommer om bord i fartøy heilt utan, eller berre med mindre, forseelser, seier han. - Det gjer at vi ser at det går an, og ikkje minst vil den enkelte fiskar også sjå at det nytter å følgje regelverket både for sin eigen sikkerheits skyld og ikkje minst for å bevisstgjøre andre om at dette er mogleg.

- Aksjonen vil fortsette framover mot våren, og Sjøfartsdirektoratet håper

at vi vil sjå ein forbetring då fleire og fleire nå er merksame på at vi er til stades, seier Alvestad. Dei ønskjer jo å ha ting i orden før vi kommer. □



Dag Inge Aarhus, nettredaktør Sjøfartsdirektoratet



KONTROLL. Sjøfartsdirektoratets inspektørar om bord i eit av dei mange fiskefartøya som vart kontrollert i storaksjonen.

TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuoikkan

Fagskolen i Troms
Tromsø Maritime Skole

Skipsoffiserutdanningen i fagskolen

Vil du bli Navigatør, sjøkaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?

Utdanning for dekk- og maskinoffisersertifikat kl 4 og 1.

Kurs innen sikkerhet eller radiokommunikasjon eller andre kurs relatert til skipsfart / offshore / fiske - ta kontakt med oss.

Informasjon om utdanning og kurs finner du på: www.tos-mar.vgs.no

Kontakt gjerne skolen for nærmere informasjon.
Tromsø maritime skole
Postboks 6341, 9293 Tromsø.
Telefon 77 78 87 10, Faks 77 66 63 35
e-post: post.maritime@troms.vgs.no

Søknadsfrist: 15.april



Fiskarkone med sans for sikkerhet

PÅ FISKE. – Det er nok ikkje berre lett å sitje heime og vente, trur fiskar Roy Martin Ellingsen. – Kona må stole på at eg er trygg, derfor har eg investert i godt sikkerhetsutstyr.

– Eg vil jo være sikker på at eg får mannen min heim igjen frå fleire veker med fiske, aleine på havet, seier Janniche Gjøn Ellingsen. Ho besøkte Sjøfartsdirektoratets hovudkontor i januar, etter at ho leste om dårlig sikkerhet på enkelte fiskefartøy.

I januar starta Sjøfartsdirektoratet sin kontrollaksjon retta mot fiskeflåten. Og det gikk ikkje mange dagane etter kontrollane starta før man så ein noko dystre utvikling. Svært mange båtar fekk påpekt manglar, mange av dei direkte relatert til sikkerhet. På Bømlo sitter Janniche Gjøn Ellingsen og lesar sakene i fiskeribladet "Fiskaren" og andre medier. Mannen skal snart nordover i sin sjark for å delta i torskefisket ved Lofoten og Senjahopen. I samråd med ektefellen drar ho nokre mil i bil, for å oppsøke Sjøfartsdirektoratets hovudkontor i Haugesund og få ein innføring i sjekklisene som er utarbeidet og for å

forsikre seg om at dei har gjort det dei skal for å gjøre turen nordover så sikker som mogleg.

Starta på nettet

I forkant av besøket i direktoratet, hadde ekteparet Ellingsen gått gjennom sjekklisene som dei fant på Sjøfartsdirektoratets nettside. Dei to har alltid vore opptatte av sikkerheit, spesielt med tanke på at Roy Martin stort sett er aleine om bord når han fiskar. – Det var vel ein kombinasjon av ønske om å vite meir, samt noko usikkerheit knytte til enkelte punkt, som gjorde at vi ble einige om at eg skulle dra til Sjøfarts-

direktoratet, seier Janniche. Ho synes sjølv listene var opplysnande, men legger ikkje skjul på at ho meiner dei nok kunne vore litt enklare.

Deler alt – også sikkerheitskultur

Roy Martin Ellingsen seier at han alltid har vore opptatt av sikkerheit og har i fleire tilfeller investert i utstyr som han mente var nødvendig for å ivareta best mogleg sikkerhet, sjølv om det då ikkje var eit krav om det. Gummimatter på dekk og sklisliske varmestøvlar er blant dei tinga han trekker frem som har betra sikkerheta for ham om bord. Og sikkerheta deler han med ektefellen. – Eg veit kva eg helde på med når eg er på havet, ho må stole på at eg er trygg og derfor snakkar vi ofte om dette med sikkerhet, seier Roy Martin. Han tror alle fiskarar kan tene på meir openheit rundt dette med god sikkerheitskultur, spesielt i forhold til dei næraste. – Det



SJEKKLISTENE er opplysnande, men kunne godt ha vore noko enklare, meiner Janniche Gjøn Ellingsen.

er nok ikkje alltid like lett for dei heime å sjå mann eller barn dra på sjøen aleine, når man vet dei farane dei utsettas for, seier han. For Janniche betyr det ein ekstra sikkerhet bare det å ha ein openheit dei i mellom rundt dette.

Roser unge fiskarar

Etter 25 år i yrket har Ellingsen sett alt frå dei som gir blaffen til dei som verkeleg tar sikkerheit på alvor. Men utviklinga føler han er betre enn det man har fått inntrykk av i rapportane frå kontrollaksjonen i vinter. – Mange unge fiskarar er flinke til å tenke sikkerhet, seier Ellingsen, og legger til at fiskarane kanskje kunne vore flinkare til å dele erfaringar og lære av kvarandre. Vert det meir vanlig å snakke om sikkerhet og tryggleik, så vil dette også lettare ligge i underbevisstheta til den enkelte fiskar.

Forbetringsmoglegheiter for alle

Fiskarane bør ta sin del av ansvaret for å betre sikkerheta, samtidig som



VIL HA MANNEN TRYGT HEIM. Janniche Gjøn Ellingsen tek aktivt del i sikkerhetsarbeidet på sjarken til mannen bennar.

myndighetene også har eit ansvar, påpeker Ellingsen. Han synes aksjonane til Sjøfartsdirektoratet er positive, men etterlyser eit litt enklare regelverk å forhalde seg til. Han viser til eksemplar der han sjølv har gjort tilpasningar for å betre sikkerheta, men som ikkje er blitt godkjent. – Eg forstår at inspektørane har eit regelverk å forhalde seg til, men saknar kanskje ein moglegheit til å søke om å få godkjent innretningar som ikkje er "butikkvare", seier Ellingsen. Han meiner også at det bør være eit større

fokus på båtane som er under 10,67 meter.

Når kursen nå settes nordover, er han trygg på at sikkerheta er ivaretatt. □



Dag Inge Aarhus, netredaktør Sjøfartsdirektoratet

OF NORWAY
Regatta
Safe at Sea



Ny redningsvest fra Regatta først ute med United States Coast Guard godkjennelse

Redningsvesten «Kon Tiki Royal US» er etter omfattende testing godkjent av US Coastguard i henhold til den nye standarden MSC 200(80) som trer i kraft fra 2010. Dette er den første og eneste redningsvesten for passasjerskip som så langt har oppnådd denne godkjennelsen.

For mer informasjon: www.regatta.no | tel. 70 17 69 00 | office@regatta.no



Norge uten negative

anmerkninger i oversikt over flaggstater

Norge er sammen med Tyskland, Hong Kong og England de eneste flaggstatene uten negative anmerkninger i oversikten som er utgitt av blant annet International Shipping Federation (ISF) og International Chamber of Shipping for 2008.

Listen tar for seg viktige elementer innen sikkerhets- og regelverksarbeid, samt implementering av viktige internasjonale lover og regler i den enkelte flaggstat. I oversikten legges det vekt på at de punktene som de har valgt å teste de ulike flaggstatene på, er viktige for å sette gode standarder innen sikkerhet,

miljø og arbeids- og levestandarder om bord i skip.

- Norge og Sjøfartsdirektoratet har hatt som mål å være den fremste innen sjøsikkerhet i internasjonal målestokk. At dette nå vises på en så konkret måte er selvfølgelig hyggelig, men ikke minst

en anerkjennelse av viktigheten av det målrettede arbeidet vi har utført, sier fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude.

Også våre naboland, Danmark og Sverige, kommer godt ut av undersøkelsen med kun én negativ anmerking hver. □

QMA Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:
23/03-27/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, Sertifisering
Uke 16-2009: Oppdateringsdag for sertifiserte QSM, QA og RM
28/04-30/04: **Grunnkurs i ISM revisjon**, Oslo
04/05-08/05: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
25/05-29/05: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
15/06-19/06: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
07/09-08/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
09/09-11/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
14/09-18/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering

For mer informasjon, se på WWW.QMA.NO, eller ta kontakt på OFF@QMA.NO.



FURUNO

It matters to us.

We have multi-layered Service Provision System in place because

comprehensive back-up scheme for our customers in time of equipment failure is essential for ensuring safety and efficiency at sea. We have set in place the service framework by which all the service works can be systematically carried out so that we could minimize the halt in operation even in time of unexpected misfortune.

At the end of the day, it is our vested interest, for it is our mission to seek customers satisfaction. It matters to us all.

FURUNODEEPSEA.COM

 **FURUNO NORGE A/S**
www.furuno.no

Sjøfartsdirektoratet foreslår mange tiltak

for ankerhånderingsfartøy og flyttbare innretninger

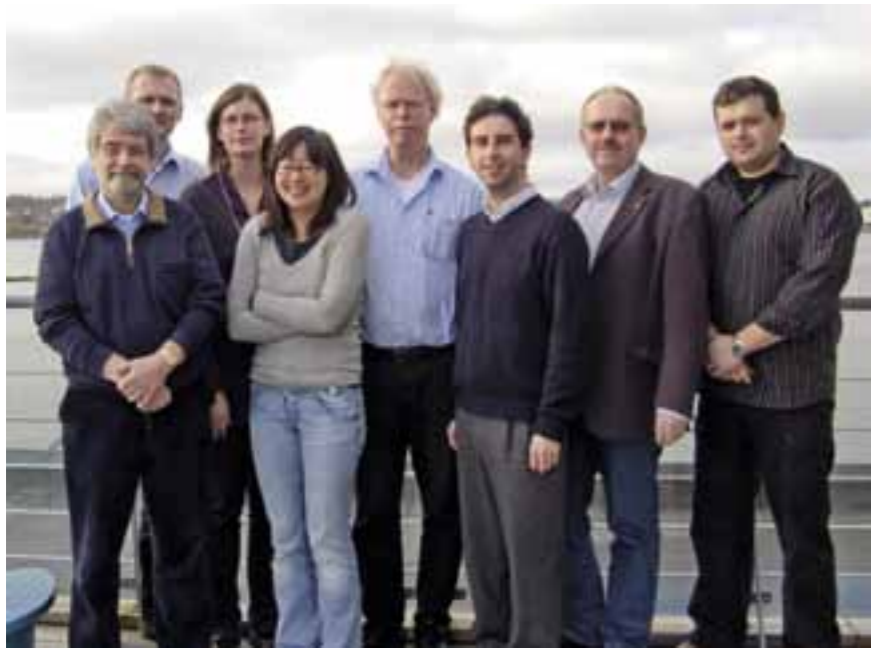
Den 10. februar overleverte fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude en rapport om tiltak etter ulykken med Bourbon Dolphin til statssekretær Rikke Lind. Et omfattende arbeid er lagt ned for å finne hensiktsmessige forbedringer på regelverk og for å konkretisere behov for tiltak innen kontroll og oppfølging.

Ulykken med Bourbon Dolphin har avdekket mangler i forhold til overholdelse av lovgivning og retningslinjer, herunder utarbeidelse og etterlevelse av planer og prosedyrer, spesifiserte krav til ankerhånderingsfartøy, samt oppfølging og revisjon av sikkerhetsstyring. Dette gjelder både på operatørnivå, rigg og fartøy.

Etterlevelse

Selv om rapporten foreslår mange nye tiltak er det ikke først og fremst mangel

på reguleringer og prosedyrer – men etterlevelse av slike – som preget ulykesbildet. Dette skaper utfordringer for myndighetene når det gjelder å bidra til at det i fremtiden ikke skjer lignende ulykker, og i forhold til å utnytte erfaringene for å bidra til at sikkerhetsstyringen generelt blir bedre. Det er ikke ønskelig eller styringsteknisk riktig å gå for langt i å detaljregulere, da dette lett medfører sterkt fokus på å tilfredsstille enkeltpunkter i reglene, fremfor å vurdere sikkerheten helhetlig.



ARBEIDSGRUPPE. Sjøfartsdirektoratets oppfølgingsarbeid har vært organisert i en arbeidsgruppe som har vært ledet av teknisk direktør Lasse Karlsen. Gruppen har i tillegg bestått av (fra venstre) Bjørn Vik Mjeltebakk, Arne Bakkevig, Bodil Pedersen, Mona Kristensen, Torgeir Bjørntvedt, Ian C. Burman, Lasse Karlsen og Ole Morten Fureli. Per Jostein Breivik og Per Morten Tennøy var ikke til stede da bildet ble tatt.

For å oppnå sikkerhet må imidlertid den opparbeidede kompetansen som ligger i mål- og funksjonsbasert regelverk, og fremfor alt næringens egne retningslinjer og prosedyrer, styre bransjens daglige aktiviteter. Dette gjelder i alle ledd, også i designfasen, slik at for eksempel kompromisser med hensyn til operasjonell fleksibilitet ikke går ut over nødvendig innebygd sikkerhet. Rederienes ansvar for dette er klart definert i den nye Skipssikkerhetsloven.

Tiltak for økt sikkerhet

De foreslåtte tiltakene spenner fra planlegging og opplæring, via nye tekniske krav til innskjerping av sikkerhetsstyring. I forhold til maritim virksomhet dekker tiltakene både krav til fartøy og flyttbare innretninger. For å oppnå en helhetlig sikkerhetsstyring må flere av tiltakene også gjenspeiles i petroleumslovgivningen. Samlet vil tiltakene bidra til bedre sikkerhet for ankringsoperasjoner og drift av ankerhånderingsfartøy.

Rapportens anbefalinger er planlagt å resultere i konkrete forslag til endringer i internasjonalt og nasjonalt regelverk, og vil sammen med tilhørende konsekvensvurderinger bli sendt på høring på vanlig måte.

Parallelt med nasjonal høring vil forslag som berører internasjonalt regelverk bli presentert for relevante fora i IMO og EU. Samtidig må det tas stilling til om det skal innføres norske særkrav i påvente av de internasjonale prosessene.

Sjøfartsdirektoratet har i arbeidet med tiltakene hatt en utstrakt møtevirksomhet med næringen og relevante aktører, herunder vinsjprodusenter, skipsdesignere, rederier, britiske

FORESLÅTTE TILTAK

Tiltakene for fartøy bygger videre på strakstiltakene og omfatter:

- Innskjerping av Sjøfartsdirektoratets og klassens praksis ved kontroll, godkjenning og tilsyn av skip
- Nye stabilitetskrav med nytt krav til restareal og flere obligatoriske kondisjoner som skal godkjennes
- Krav til forbruksplaner og operative restriksjoner med avbruddskriterier i forhold til sidekrefter
- Innskjerping av krav til at skipsfører skaffer seg informasjon om krefter og kontrollerer at fartøyet kan håndtere disse
- Krav til tilleggsopplæring innen planlegging, manøvrering og stabilitet
- Krav til at fartøy skal kunne frigjøres fra kregende last på 3 sek
- Krav til opplæring og sertifisering av vinsjefører
- Nye krav til friflytfunksjonen for flåter i forhold til kantring
- Forslag til bedre plassering av redningsdrakter og forslag om prosjekt for å utrede funksjonskrav til fottøy og påkledningstid
- Krav til ekstra nødpeilesender og friflytfunksjon i forhold til kantring
- Krav til ferdskrifer for fartøy ned til bruttotonnasje 300, med friflyt datalagringsenhet integrert i friflyt nødpeilesender
- Innskjerping av kravet til fartøyspesifikk ankerhånderingsprosedyre
- Innskjerping av kravet til overlapp, familiarisering og overlevering
- Innskjerping av kravet til identifisering av kompetanse og opplæring
- Krav til planlegging og utførelser av tandemoperasjoner
- Krav til lastkalkulator på fartøy med bruttotonnasje over 500 og tilhørende opplæring.

I tillegg er det gjennom forslag til ny ankringsforskrift for flyttbare innretninger stilt følgende krav:

- Planlegging som skal omfatte alle krefter inklusive alle miljøkrefter og totalaster inkludert dynamiske tillegg.
- Planleggingen skal gjennomføres i samarbeid med de som skal delta i operasjonene.
- Definerings av avbruddskriterier i forhold til utgangspunktet for beregning av laster og øvrige sikkerhetsforhold
- Samarbeid og kommunikasjon under utførelsen av operasjoner.
- Definerte oppmerksomhetssoner for iverksetting av alternative tiltak.



"RAPPORT om tiltak for ankerhånderingsfartøy og flyttbare innretninger" finnes på vår hjemmeside www.sjofartsdir.no.

myndigheter og Petroleumstilsynet. Den interne prosjektgruppen i Sjøfartsdirektoratet har også samarbeidet med Det Norske Veritas (DNV). Sistnevnte har hatt som målsetting å utarbeide en frivillig ankerhånderingsnotasjon. □



Lasse Karlsen, teknisk direktør Sjøfartsdirektoratet

Green ship Waste Handling Systems

Waste handling solutions for ships and offshore installations. Indoor and outdoor waste compactors, balers, shredders etc. DnV unit certification & EeX versions available

We can help you customize your onboard waste handling system. Please contact us for more information

Delitek as

Moloveien 1 • N-8432 Alsvaag • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77
E-mail: mail@delitek.no • Web: <http://www.delitek.no>

Konferansen avholdes en gang i året. Den har som formål å bringe sammen mennesker som vet mest om sikkerhet, trafikk og miljø innen maritim virksomhet, og fokusere på de tiltak som kan bidra til fortsatt bedring av sikkerhet. Haugesundkonferansen skal samtidig bringe ny viten videre til alle som har sitt arbeid innen maritim virksomhet. Konferansen skal være en årlig, nasjonal begivenhet preget av høy kvalitet.

Siden starten i 1993 har oppslutningen om konferansen økt fra år til år, frem til dagens status som landets viktigste maritime møteplass. For politikere og andre nøkkelpersoner som ønsker å nå frem til hele det maritime miljøet, er konferansen derfor blitt et av landets viktigste fora.

Build the requirements of the **future** into your fleet today.

It's about leadership.

"No one knows what the future holds." Actually, in shipping we do know quite a bit. We know it will hold more regulations and more demands for environmentally sustainable and efficient operations – in short more challenges to deal with. Your vessels may be intended for 30 to 40 years of operation. As a leading classification society, DNV is at the forefront of developments. We can help you build the requirements of the future into your fleet today, so you can go ahead – with confidence.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry
www.dnv.com

MANAGING RISK



Muligheter i krisetider



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Den økonomiske krisen var et uunngåelig tema på årets Haugesundkonferanse. Mens enkelte uttrykte bekymring, var det fleste opptatt av å se mulighetene som ligger i det hele.



ÅRETS SHIPPINGNAV. Statssekretær Rikke Lind overrakte Gunvor Ulstein årets WISTA-pris. FOTO: MARIT EGGEN

Verden har forandret seg siden jeg sto her for et år siden, sa Petter Steen jr. (H) da han åpnet årets Haugesundkonferanse. Den siste tidens finansielle uro preget talen til byens ordfører, som mente at det var godt håp for maritim næring selv om man nå står overfor store utfordringer. Det handler om å se muligheter, mente ordføreren, og sammenlignet finanskrisen med det Haugesund opplevde den gangen silda forsvant i 1884. – Da var byen tvunget til å se seg om etter andre ting, sa Steen. – Hadde det ikke vært for at dette skjedde, så hadde

kanskje ikke Haugesund utviklet seg til en skipsfartsby.

Peptalk

– Skipsfart er en innovativ næring, mente Haugesundordføreren. – Dessuten er den dømt til å bestå, fordi varer og mennesker skal transporteres. Med de muligheter som ligger i en mer moderne, sikrere, og endringsdyktig skipsfart, så kan den maritime næringen gi et viktig bidrag til oppgangskonjunktur og bærekraftig utvikling.

Det var tydelig at politikerne ønsket å gi næringen en peptalk i vanskelige

tider, for statssekretær Rikke Lind (AP) fulgte opp ordføreren tankegang i sitt innlegg. – Gjennom finanskrisen kommer det til å bli en del konkurser og nedleggelse, sa hun. – Men det kommer også til å oppstå store muligheter for gode oppkjøp og innovasjon.

Lind brakte med seg nyheten om at Norge samme dag hadde ratifisert ILOs samlekonvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår. Hun berømmet den innsatsen både Sjøfartsdirektoratet og hennes eget departement (NHD) hadde gjort i arbeidet med konvensjonen. Samtidig benyttet hun anledningen til å føre litt tidlig valgkamp, og påpekte gjentatte ganger at partiet hennes etterfølger på talerstolen representerte, Fremskrittspartiet, var de eneste som hadde stemt i mot ratifisering.

Årets shippingnavn

Statssekretæren hadde også fått det ærefulle oppdraget å overlevere utmerkelsen til årets vinner av WISTA-prisen. Kvinnenettverket hadde i 2008 valgt Gunvor Ulstein til årets navn innen shipping. Prisen vektlegger organisasjonens fire kjerneverdier: profesjonalitet, driftighet, åpenhet og engasjement, og skal gis til personer som har bidratt til utviklingen av den maritime industrien innen ledelse og forretningsutvikling.

I sin begrunnelse for å tildele prisen til Ulstein, skriver WISTA: "Hun oppfattes som driftig, målbevisst og ured. Hun har evne til nytenking og har i løpet av

sine år som konsernsjef i Ulstein Group gjennomført store omstruktureringer. Selskapet har også under hennes ledelse utviklet svært innovative løsninger innen skipsdesign. I tillegg er hun tydelig overfor det politiske miljøet og jobber aktivt for gode rammebetingelser for næringen.”

– Det er en ære å motta en slik pris, når det finnes så mange andre flinke, sa Gunvor Ulstein selv. Ulstein Group har fått en del priser opp gjennom årene, og det er flott med en slik anerkjennelse, syntes hun. Men som den siviløkonomen hun er, passet hun på å påpeke at de ikke lever av priser alene.

Posisjonering for vekst

At skipsfartsnæringen som sådan ikke lever av gode tiltak, var et av administrerende direktør i Norges Rederiforbund, Sturla Henriksens poeng da han sto på talerstolen. – Kjernen i overlevelse er likviditet, sa han da han kommenterte regjeringens bankpakke. Pakken er god den, mente han, men nå må bankene oversette den til økte utlån.

Med sin unike maritime næringsklynge er skipsfart er det sterkeste og viktigste konkurranseutsatte næringsmiljøet i landet, sa Henriksen. – Det er et av de områdene hvor lille Norge er store og kan sette spor etter oss internasjonalt.

Den økonomiske krisen representerer både en fare og en mulighet for oss, mente han. For å kunne utnytte muligheten må næringen posisjonere seg for vekst. Og det gjør man ved å satse på kompetanse og – ikke minst – miljø.

Norge - miljøsinke eller pådriver?

Både lederen i Rederiforbundet og leder i miljøstiftelsen Bellona, Frederic Hauge, tok opp dette spørsmålet i sine foredrag. Men dem som ventet seg strid ventet forgjeves. Det var mer lutter idyll og skjønn enighet enn bitter debatt mellom herrerne Henriksen og Hauge. Mens Rederiforbundet gjerne ville vise at de var opptatt av miljø, var Bellona ivrig etter å fortelle at de sto på næringslivets side. Begge ønsket seg kompetanse, innovasjon og engasjement. Og statssekretæren nikket så enig, så enig. □

Er Norge en miljøsinke eller pådriver

i internasjonal skipsfart?

Dette var temaet som Sturla Henriksen fra Norges Rederiforbund og Frederic Hauge fra miljøstiftelsen Bellona skulle lufte sine tanker om på Haugesundkonferansen. Har Rederiforbundet og Bellona svært forskjellige mål og ønsker for hvordan norsk skipsfart skal utvikles i framtida, eller kan de trekke lasset sammen?

Rederiforbundets direktør var ivrig etter å vise at hans medlemmer tar de enorme globale miljøutfordringene verden står overfor på alvor. Nedsmelting av polene, branner og ødeleggende naturkatastrofer – alt dette viser en verden i utakt, mente han. Ser man på problemene i et videre perspektiv er vi alle sinker – og i hvert fall tapere.

Viktig å være pådriver

– Klimautslippene må ned! Rederiforbundet ønsker å være en pådriver internasjonalt, og vi har et behov for å være det, sa Henriksen. – Vi har de forutsetningene som trengs, vi har kompetanse og en posisjon. Den norske skipsfartsnæringen føler på ansvaret, og ønsker å være aktive sammen med norske maritime myndigheter for å finne de beste løsningene for miljøet.

Evnen til miljøvennlig transport vil også være et konkurransefortrinn, mente Henriksen. De beste teknologiske løsningene vil bli etterspurt, og her er Norge helt i front internasjonalt. – Vi har dessuten meget kompetente myndigheter i Norge, som leder an i arbeidet for et globalt forpliktende regelverk, sa han. – Norge er, og har vært, en pådriver for å sette internasjonale rammebetingelser for en miljøvennlig skipsfart. Vi ligger i helt i front på de fleste områder, og vil fortsette å ha en offensiv miljøpolitikk. Den økonomiske krisen er ingen hindring – miljø er lønnsomt, og vi må stadig

være offensive, avsluttet Henriksen, før han ga ordet videre til miljøstiftelsen Bellonas leder, Frederic Hauge.

Lite miljøkrav

– Sammenlignet med landtransport finnes det bortimot ikke miljøkrav til skipsfarten. Kravene til svovelutslipp for eksempel er nærmest fraværende, sa Hauge. – Dette er ikke holdbart!

Norge sliter med å overholde NOx-avtalen, fortsatte han. Tungolje dominerer som drivstoff, og det burde ikke være nødvendig i dag, når det finnes mer miljøvennlige alternativer som for eksempel gass. Men av 70 forsynings- og ankerhåndteringsskip som er bygget de siste årene er bare tre gassdrevne. Slikt er for dårlig, mente Hauge. – Hvorfor skal skip på norsk sokkel fortsette å slippe ut langt mer enn nødvendig når bedre løsninger er kommersielt tilgjengelig, og når vi står i fare for å bryte internasjonale forpliktelser?

Utslippene av nitrogenoksider (NOx) i Norge kunne vært minst 14 000 tonn lavere dersom de siste årenes nybygde forsyningskip på sokkelen hadde gått på gass og ikke diesel, påpekte han. – Da hadde vi vært nesten halvveis til å oppfylle Norges forpliktelser i Göteborg-protokollen.

Hva kan gjøres?

Bellonalederen går likevel med på at skip er en energieffektiv måte å frakte varer på. Han synes heller ikke Norge er



OPPTATT AV HANDEL. Frederic Hauge fra miljøstiftelsen Bellona forsikret salen om sitt engasjement for skipsfart. Så lenge den er miljøvennlig selvsagt.

noen sinke på området. Men det må vi ikke slå oss til ro med, sa han. Norge er en viktig og konstruktiv forhandlingspart i internasjonale fora, slik som IMO. Dette arbeidet må fortsette. For eksempel når det gjelder CO2-utslipp.

Det finnes ingen drivstoffavgifter eller noen kvoteplikt for dette i internasjonal skipsfart. I så måte er IMO en sinke, mente Hauge. – De strever ikke nok i miljøkampen. Derfor er det viktig at Norge går foran. Slik kan vi sette presedens innen internasjonal skipsfart. Men det kreves innovative løsninger.

– Det må satses på teknologiutvikling. Vi trenger energieffektive løsninger, renere drivstoff og bedre renseteknologier, sa Hauge. – Man kan starte med å ta i bruk det som allerede er tilgjengelig i dag.

– Jeg har stor tro på at det finnes vilje til innsats i næringen, sa Bellonalederen, som var tydelig opptatt av å vise at miljøbevegelsen ønsket å spille på lag med næringslivet. Han benyttet anledningen til å gi et spark til avgiftskåte politikere. – Ikke skatt i hjel folks miljøengasjement, oppfordret han. – Det må mer til enn økte avgifter. Myndighetene må bevilge mer midler til forskning og utvikling av miljøvennlig transport.



OPPTATT AV MILJØ. Sturla Henriksen fra Norges Rederiforbund er ikke bare opptatt av miljø for miljøets skyld. Han mener det lønner seg også.

– Vi ønsker økt skipsfart og økt handel, vi, forsikret han. – For hvis land ikke handler med hverandre, så kriger de. Dessuten er vi innmari glad i båt, da. □

Stine Nerbø, førstekonulent Sjøfartsdirektoratet

Redningsbøyle med to funksjoner:



Horisontal redning



Flyttbar redningsleider

Redningsbøylen brukes til horisontal redning av hjelpeløse personer opp av vannet. Dette er viktig i forbindelse med hypotermiske personer (nedkjølte), da vertikal redning kan føre til sirkulasjonssvikt. Redningsbøylen kan også hektes over båtrekka og brukes som en flyttbar redningsleider til vann.

Redningsbøylen fra Rescue Systems benyttes i dag som redningsredskap på flere passasjerførende båter. Se video om bruk av utstyret på www.rescuesystems.no

Når minuttene teller
post@rescuesystems.no
tel: 908 40 680

Rescue Systems
www.rescuesystems.no



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Årets planer

For å gi bedre tjenester til sjøfolk skal Velferden legge om enkelte av sine tilbud i løpet av året. Blant annet skal det bli tilgang til ferskere nyheter hjemmefra og nytt sportstiltak. Tilbakemeldinger fra brukerne tas i mot med takk.

Vinteren på Vestlandet er i ferd med å slippe taket, snøklodder og krokus er allerede synlige i hagene. Fortsatt sliter store deler av Norge med vinteren, men litt kompensasjon for lange perioder med vind og regn året rundt, må vi vestlendinger også få.

Vil vurdere medlemskap

I midten av februar var det generalforsamling i den internasjonale komiteen for sjøfolks velferd – ICSW (International Committee for Seafarers Welfare) i Antwerpen. Dette er en ILO-komiteé som skal koordinere velferdsarbeid for sjøfolk over hele verden. De nordiske landene har i mange år vært skeptiske til hvordan denne organisasjonen forvalter sine oppgaver. Om vi fortsatt skal være medlem vil være et av temaene som skal drøftes på det nordiske velferdssjefsmøtet, som skal være i København i slutten av mars.

Ferske nyheter

Avistjenesten har lange og gode tradisjoner for sjøfolk på norske skip. I løpet av dette året kommer Velferden til å legge om denne tjenesten – forhåpentligvis til det bedre. Vi kommer til å teste ut en printerløsning, hvor vi vil skaffe tilveie dagferske aviser fra ditt distrikt, som vi tar om bord. Samtidig vil vi også teste ut en elektronisk løsning hvor vi laster

opp lokale aviser til skipets PC (hvor dette er mulig). Hele 2009 skal være en prøveperiode, og først utpå høsten vil vi bestemme hva som skal bli fremtiden for avistjenesten til Velferden. For å velge de rette løsningene er vi avhengig av tilbakemeldinger fra dere som er brukere av tjenestene våre.

Samordning

I Rotterdam har Sjømannskirken vært vikar for Velferden i over et år. Vi må nå etter hvert se på mer permanente løsninger for velferdstjenester i regionen. Danmark og Sverige er allerede godt representert her, og vi ser ikke bort fra at vi klarer å samordne våre tjenester i Nederland/Belgia på en slik måte at vi både kan spare penger og bedre tilbudet. En løsning bør vi ha på plass før sommeren i år. Sjøfolk og deres organisasjoner skal holdes orientert om de valg vi gjør.

Mesterskap for sjøfolk

Sport har alltid vært sentralt for norske sjøfolk, og denne gode tradisjonen skal vi holde ved like. Velferden har startet planleggingen av en nasjonal løpe-stafett for skipslag/rederilag. Detaljer om hvordan, hvor og når skal vi komme tilbake til. Intensjonen så langt er å lage et nasjonalt sjøfolks mesterskap, og hvis dansker, svensker og finner er interes-



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

serte, så lager vi et nordisk mesterskap. Vi vet at sjøfolk er ivrige trimmere, og dette kan være en liten gulrot for fortsatt innsats. □

AVISTJENESTEN. Våre velferdsstasjoner vil fremdeles by på aviser, men kanskje blir det ferskere nyheter på print i stedet for den tradisjonelle avispapiret.

NEWSPAPER SERVICE. Our welfare stations will still provide newspapers but perhaps it will be more up-to-date news on printed sheets rather than the traditional newspaper.



Plans for the year

In order to improve services to seafarers, the NGSS is changing some of their activities in 2009. This will include more up-to-date news from home and new sports initiatives. We always appreciate feedback from those who use the welfare service.

Here in Western Norway winter is retreating, and flowers are already adding colour to our gardens. Winter is still covering many other parts of our country with a white cloak, but for those of us who live in western Norway an early spring is compensation for the extra wind and rain we experience in the other seasons.

Continuing membership in ICSW?

In February we attended the general assembly of ICSW (International Committee for Seafarers Welfare) in Antwerp. This ILO committee has been appointed to coordinate welfare work for seafarers worldwide. The Scandinavian countries have long been critical to the way the organization is managing its responsibility. Whether we will retain our membership is one of the topics for discussion when the heads of the Scandinavian welfare organizations meet in Copenhagen this month.

Latest news from home

This year we are going to reorganise our newspaper service – which will hopefully lead to an improvement. We will be testing out a new system where we print out the latest local newspaper and bring on board. At the same time we shall be testing a system where the local newspapers are delivered direct to the vessels PC. During this year both of these systems will be on trial and in the autumn we shall decide which system is to be used by the welfare section. Please assist us by giving feedback during the trial of this newspaper service.

Welfare in the Netherlands

The Norwegian Seamen's church in Rotterdam has carried out the duties of the welfare service there for the past year. We are now looking for a means of providing a permanent presence in the region. Denmark and Sweden have representatives there, and we hope to be able to coordinate our services in such a way that we can both save money and provide a better service. We hope to have a service in place by this summer. Seafarers and their organisations will be kept informed.

Sports championships for seafarers

Organised sport has always been central to the welfare service and we wish to continue this long tradition. The welfare service is planning a relay running race for teams from ships and shipowners. Further details will be released later. Our intention is to create a championship for Norwegian seafarers, but if the Danish and Swedish welfare services also wish to join in we could create a Scandinavian championship. We know that seafarers are keen to exercise and we hope that this will encourage them by prizing their efforts. □

Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices

Aberdeen
41 Regent Quay, Aberdeen-AB11 5BE, Scotland
Phone and fax: (+44-1224) 21 19 33
Mobile phone: (+44-7860) 64 52 06
E-mail: ngss.aberdeen@sjofartsdir.no

Port Said
24 Palestine Str.,
P.O. Box 539, Port Said, Egypt.
Phone: (+20-66) 322 47 06
Fax: (+20-66) 322 75 14
Mobile phone: (+20) 127 897 603
E-mail: ngss.portsaid@sjofartsdir.no

Rotterdam
Oostbroekweg 4,
3089 KL Rotterdam, Nederland
Phone: (+31-10) 429 20 68
Fax: (+31-10) 428 13 71
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

Dunkerque
Konsul Ola Sætren,
104 Rue de L'Ecole Maternelle,
59140 Dunkerque, Frankrike
Phone: (+33-328) 63 39 72
Fax: (+33-328) 63 66 37
E-mail: saetrenola-consul@nordnet.fr

Houston
Norwegian Seamen's Church,
4309 Young Street, Pasadena, Tx 77504, USA
Phone: (+1-281) 998 83 66
Fax: (+1-281) 998 03 45
E-mail: houston@sjomannskirken.no

Singapore
Norwegian Seamen's Mission,
300-A, Pasir Panjang Rd., Singapore 0511
Phone: (+65) 67 75 78 35
Fax: (+65) 67 78 94 98
E-mail: singapore@sjomannskirken.no

Mongstad
Seamen's club, Statoil Mongstad,
Anleggsløst, 5953 Mongstad
Phone: (+47) 56 34 23 00
Fax: (+47) 56 34 23 01
E-mail: resepsjon.mongstad@ess-norway.com

Narvik
International Seamen's Centre,
Kongensgt. 1, P.O. Box 143, 8501 Narvik
Phone: (+47) 76 94 14 14
Fax: (+47) 76 94 14 05
E-mail: sjomann@online.no

Odda
Seamen's welfare contact,
P.O. Box 123, 5751 Odda
Phone: (+47) 53 64 15 24

*Les mer om tilbudene på www.sjofartsdir.no
You will find more information on our web
site www.sjofartsdir.no*

Comeback for gamle helter



Ifilmtjenestens vårprogram blir det gjensyn med Mickey Rourke og Clint Eastwood i kritikerjublete filmer om tilårskomme menn som på hvert sitt vis må ta et oppgjør med seg selv. Videre byr Zack Snyder, regissøren bak "300", på superheltoppgjør i "Watchmen", en film kinogjengere har ventet lenge på, og dessuten lager Jessica Biel kraftige skvulp i britisk overklassesuppe i "Easy Virtue".



Trine Carin Tynes, rådgiver Sjøfartsdirektoratet, advisor, the Norwegian Maritime Directorate



HJERTE OG SMERTE. Mickey Rourke lar ikke noe så lite som et hjerteansfall stoppe ham fra å utfolde seg som bokser i "The Wrestler".

The Wrestler

Denne filmen markerer et stort comeback for Mickey Rourke. Han har allerede høstet en Golden Globe og er het kandidat til Oscar for hovedrollen som Randy "The Ram" Robinson, en avdanket fribryter som hadde sin storhetstid på midten av 80-tallet. 20 år senere er han ensom, blakk og egentlig for gammel for sporten, men livet i ringen er alt han kan og kjenner til. Først når hjertet svikter prøver han å få seg en skikkelig jobb, ta kontakt med datteren Stephanie (Evan Rachel Wood) og bygge på

forholdet til stripperen Cassidy (Marisa Tomei). Tross helseproblemene klarer han likevel ikke å holde seg unna fribryterarenaen. Med 20-årsjubileet for den legendariske kampen Ram vs Ayatollah får han en mulighet til en omkamp som skal få ham tilbake i ringen. Karrierekurven til rollefiguren er ikke helt ulik skuespillerens eget liv. Rourke er mest kjent for sine roller i 80-tallsfilmene "Year of the Dragon", "9 ½ Weeks" og "Angel Heart". Filmene gav ham status som en av amerikansk films største skuespillertalenter, men etter at

han gjorde en rekke elendige filmvalg, paret med dårlig rykte og oppførsel, falt karrieren sammen på 90-tallet. En periode sluttet han som skuespiller for å bli proffbokser og takket blant annet nei til rollen Bruce Willis' i stedet fikk i "Pulp Fiction".

Gran Torino

En annen som er tilbake på lerretet er Clint Eastwood. Riktignok har han regissert en rekke sterke filmer de siste årene. Men nå dukker han endelig selv opp i en rolle, den første siden Oscar-vinneren "Million Dollar Baby". I dramaet "Gran Torino" spiller Eastwood en viljesterk og sta veteran fra Koreakrigen. Walt Kowalski er nå enke-mann og pensjonert fra bilindustrien. Han fyller dagene med oppussing, øl og månedlige besøk hos frisøren. De som en gang var naboer har flyttet eller gått bort og blitt erstattet av innvandrere fra det SørØst Asia han forakter. Krigsveteranen har fortsatt M-1-rifla liggende klar, skeptisk som han er til nesten alt han ser - hengende takskjegg, overvokste plener og fremmede fjes overalt; de retningsløse gjengene bestående av tenåringer med Hmong-, latino- og afroamerikansk bakgrunn som tror de eier hele nabolaget. Walt venter bare på at resten av livet skal være omme. Helt til den kvelden noen prøver å stjele Gran Torinoen hans. Den er like blank som den dagen for



DU MÅ IKKE KOMME HER... Koreakrig-veteranen Clint Eastwood er ikke særlig begeistret for unge innvandrere som prøver å stikke av med hans "Gran Torino".

flere tiår siden da Walt personlig tok den ned fra samlebandet. Den sjenerte tenåringsnaboen Thao (Bee Vang) har blitt presset av Hmong-gjengmedlemmer til å forsøke å stjele bilen, men Walt hindrer tyveriet. I gjengjeld insisterer Thaos familie på at gutten må gjøre opp for seg ved å arbeide for Walt. Selv om Walt først slett ikke vil ha noe med disse menneskene å gjøre, gir han etter og setter gutten i sving med opprydningsarbeid i nabolaget. Kontakten mellom de to utløser et

uventet vennskap som vil forandre begges liv og Walt må ta et kraftig oppgjør med sine gamle fordommer.

Watchmen

Zack Snyder som regisserte og gjorde stor suksess med filmen "300", har nå tatt for seg "Watchmen". Historien ble opprinnelig utgitt som en tegneserie i 12 deler mellom 1986 og 1987, før den ble samlet og gitt ut i bokform. "Watchmen" er en kompleks historie med mange lag satt i et alternativt



I FARTA. Jessica Biels frigitte stil passer definitivt ikke inn i den erkekonservative britiske overklassen hun møter i "Easy Virtue".

1985-Amerika der utklede superhelter er en dagligdags del av samfunnet og "Doomsday Clock", som viser graden av USA's spenning med Sovjetunionen, er satt til fem minutter før midnatt. Da en av hans tidligere kolleger blir drept setter den avdankede, men ikke mindre målbeviste, maskerte hevneren Rorschach ut for å avdekke et plott om å drepe og vanære alle tidligere og nåværende superhelter. Da han igjen slår seg sammen med sin tidligere kriminalitetskjempende gruppe - en sjuskete gruppe pensjonerte superhelter, hvor bare én av dem virkelig har superkrefter, øyner Rorschach en omfattende og urovekkende konspirasjon med røtter tilbake til deres felles fortid og med katastrofale konsekvenser for fremtiden. Deres oppgave er å passe på menneskeheten, men hvem er det som passer på the Watchmen?

Easy Virtue

Romantisk komedie blir det i denne filmen regissert av Stephan Elliott, som i sin tid stod for "Pricilla -ørkendronningen". Med stjernelaget Jessica Biel, Colin Firth og Kristin Scott Thomas er han tilbake med denne historien om John Whittaker, en ung engelskmann på reise i Frankrike som hodestups forelsker seg i Larita (Jessica Biel), en glamorøs amerikansk jente. De gifter seg impulsivt, men når det unge paret reiser til barndomshjemmet i England, får moren (Kristin Scott Thomas) nærmest en umiddelbar allergisk reaksjon når hun møter sin nye svigerdatter. Larita prøver å tilpasse seg som best hun kan, men feiler til gangs når hun forsøker å manøvrere gjennom svigermorens minefelt av overklasseetikette og uskrevne lover. Larita leser raskt fru Whittakers spill, og forstår at hun må kjempe tilbake for ikke å miste John. Svigermoren benytter enhver anledning til å forsøke å motarbeide alt Larita sier og gjør, men det nye familied medlemmet lar seg ikke så lett dupere. Som et sterkt blaff fra fremtiden tar hun familien med storm og snur opp ned på alt som tidligere var en elegant suppe av konservativ stivhet og gammeldags, britisk overklasse. □

Comeback for old heroes

This spring offers reencounters with Mickey Rourke and Clint Eastwood in highly acclaimed films about older men that in their own way must confront themselves. Zack Snyder, the director of "300" brings us a battle of superheroes in "Watchmen", a film that has been long anticipated by the movie-going audience. In a totally different style, with no less impact, Jessica Biel stirs the English upper class in "Easy Virtue".



FLYING HIGH. Mickey Rourke is back with a vengeance and eager to prove that sparkly green spandex and golden locks are no obstacles for a tough image in "The Wrestler".

The Wrestler

Mickey Rourke stars as Randy "The Ram" Robinson. Back in the late '80s, Randy was a headlining professional wrestler. Now, twenty years later, he ekes out a living performing for handfuls of diehard wrestling fans in high school gyms and community centers around New Jersey. Estranged from his daughter (Evan Rachel Wood) and unable to sustain any real relationships, Randy lives for the thrill of the show and the adoration of his fans. However, a heart attack forces him into retirement. As his sense of identity starts to slip away, he begins to evaluate the state of his life -

trying to reconnect with his daughter, and striking up a blossoming romance with an exotic dancer (Marisa Tomei) who is ready to start a new life. Yet all this cannot compare to the allure of the ring and passion for his art, which threatens to pull Randy "The Ram" back into his world of wrestling.

Gran Torino

Clint Eastwood directs and stars in this drama, marking his first film role since his Oscar winning film "Million Dollar Baby." Eastwood portrays an iron-willed and inflexible Korean War veteran living in a changing world. Widower

and retired auto worker Walt Kowalski fills his days with home repair, beer and monthly trips to the barber. The people he once called his neighbours have all moved or passed away, replaced by the Hmong immigrants, from Southeast Asia, that he despises. The embittered veteran of the Korean War keeps his M-1 rifle cleaned and ready - resentful of virtually everything he sees - the drooping eaves, overgrown lawns and the foreign faces surrounding him; the aimless gangs of Hmong, Latino and African American teenagers who all think the neighbourhood belongs to them. Walt is just waiting out the rest of his life, until the night someone tries to steal his '72 Gran Torino. Still gleaming as it did the day Walt himself helped roll it off the assembly line decades ago, the Gran Torino brings his shy teen-aged neighbour Thao into his life when Hmong gangbangers pressure the boy into trying to steal it. But Walt stands in the way of both the heist and the gang and Thao's family insist that Thao works for Walt as a way to make amends. Though he initially don't want to have anything to do with these people, Walt eventually gives in and puts the boy to work fixing up the neighbourhood, setting into motion an unlikely friendship that will change both their lives, and Walt has to confront his own long-held prejudices.

Watchmen

A complex, multi-layered mystery adventure, this film is set in an alternate 1985 America in which costumed superheroes are part of the fabric of everyday society, and the "Doomsday Clock" - which charts the USA's tension with the Soviet Union - is set at five minutes to midnight. When one of his former colleagues is murdered, the washed-up but no less determined masked vigilante Rorschach sets out to uncover a plot to kill and discredit all past and present superheroes. As he reconnects with his former crime-fighting legion - a ragtag group of retired superheroes, only one of whom has true powers - Rorschach glimpses a wide-ranging and disturbing conspiracy with links to their shared past and catastrophic consequences for



JUST ANOTHER DAY AT THE OFFICE. The casual Friday concept doesn't seem to exist in the 1980s comic book world of "Watchmen".

the future. Their mission is to watch over humanity... but who is watching the Watchmen? "Watchmen" is directed by Zack Snyder ("300").

Easy Virtue

The twenties have roared... the thirties have yet to swing in this film. John Whittaker, a young Englishman, falls madly in love with Larita (Jessica Biel), a sexy and glamorous American woman, and they

marry impetuously. However when the couple returns to the family home, his mother Mrs Whittaker (Kristin Scott Thomas) has an instant allergic reaction to her new daughter-in-law. Larita tries her best to fit in but fails to tiptoe through the minefield laid by her mother-in-law. Larita quickly realizes Mrs Whittaker's game and sees that she must fight back if she's not going to lose John. A battle of wits ensues and sparks



GRUMPY OLD MAN. Korean War veteran Clint Eastwood is not too pleased having to deal with a young Asian boy who tries to get away with his "Gran Torino".

soon fly. Mrs Whittaker manipulates every situation to undermine her, while Larita remains frustratingly calm and engineers sassy counter attacks. Before long, Mrs Whittaker's manipulation starts to work on John and Larita feels their love is in danger of slipping away. In a grand finale, where the secrets from Larita's past are revealed, she finally makes a break for freedom from the suffocating house. □

Kåring av filmtjenestens "ti på topp" i 2008

I januar fikk alle abonnenter i Filmtjenesten en "stemmeseddel" med i den månedlige filmesken. Vårt håp er at flest mulige skip vil bli med på kåringen av de ti beste og ti minst like titlene av de 72 filmene som Velferden sendte ut i løpet av 2008. En del skip har allerede gjennomført en uhøytidelig kåring om bord og sendt inn svarene til oss. Vi synes det er spennende å se hva som har falt mest i smak - og minst...

Men før vi kan kåre og offentliggjøre noen "beste" eller "dårligste film" i Navigare, trenger vi at flere abonnerende skip blir med på kåringen. Vi har nå lagt ut filmoversikten 2008 på vår hjemmeside, og mulighet for at dere kan stemme via nettet. Gå inn på www.sdir/Velferden. Dere kan også sende en melding til velferden@sdir.no.

Mer informasjon om Filmtjenesten, innmelding, priser og filmomtaler finner du også på Velferdens hjemmeside www.sdir/Velferden.

Fotokonkurransen for sjøfolk 2008

Blinkskudd til topps

Nok en gang har Fotokonkurransen for sjøfolk satt ny rekord i deltakelse. Hele 262 bilder ble sendt inn fra fern og nær. Det var flotte actionfylte bilder som stakk av med seieren i år, men juryen ønsket seg flere bilder av mennesker.

Mens diskusjonen gikk høyt om plasseringen av de øvrige bildene, var det blant juryen stor enighet om vinnerbildet. Særlig var pressefotografene i juryen begeistret. – Hadde dette bildet blitt levert som en søknad for frilansfotografoppdrag, så hadde vedkommende fått jobb hos meg, sa Alfred Aase, foto- og videosjef i Haugesunds Avis. – Det er et veldig actionfylt bilde. Båten som står helt tørt over sjøen og mannen som holder seg fast viser hvor fort dette går.

Kaptein Finn Jørgensen på MV "Tor Viking II" gjorde nesten rent bord i fjorårets konkurranse der han stakk av med tre av fem plasser, inkludert førsteplassen. At han gikk av med seieren også i år viser at han utvilsomt har evnen til å ta bilder som tiltrekker seg oppmerksomhet.

Finn Jørgensen synes det var veldig inspirerende å vinne i år igjen. Du kan lese mer om han på side 42.

Rette øyeblikk

Andreplassen vakte også begeistring. Motivet av en stor sjøfugl som akkurat har fanget en fisk er knipset i presis rette øyeblikk. At man helt tydelig kan se makrellen i nebbet til fuglen, viser hvilket teknisk godt bilde dette er. Eksponeringen er perfekt, mener juryen og berømmer fotografen for detaljrikdommen i bildet.

Rune Kvamme arbeider som fisker på "MV Elisabeth", og var på fiske i Nordsjøen da han fikk tatt bildet. Han sto lenge ved rekka og ventet på det rette øyeblikket. Dessuten har han investert i et godt kamera. Han tar generelt mye

bilder og noen ganger sender han inn bidrag til bladet "Fiskaren" og får publisert bildene sine der. La oss håpe at også Navigare kan få vise flere av Kvammes bilder i fremtiden.

Dagligdags blir spennende

Tredjeplassen i år går til et øyeblikksbilde som viser en los som er på vei om bord. Det er en situasjon som sikkert

oppleves som hverdagslig for dem som stadig vekk ser slikt, men når det er fanget i rette øyeblikk slik som her, så blir det et skikkelig spennende motiv. Det er et bilde som forteller en historie og som gir mye informasjon om hva som skjer.

Det er dessverre ennå ikke så veldig mange damer som deltar i Fotokonkurransen for sjøfolk, så Sjøfartsdirektoratet synes det er spesielt hyggelig at en av de få faktisk når opp på pallplass. Linda M. Midtbø, som er fotografen, kapret også andreplassen i fjor og er i ferd med å befestе sin stilling i teten.

Bildet er tatt mellom fastlands-Italia og Sicilia i november. Styrmann Linda Midtbø hadde ikke tenkt å sende inn bidrag til konkurransen i fjor, men ombestemte seg i siste liten. Derfor kom det som en overraskelse at hun hadde fått plass blant de fem beste.

Lys

Nederst blant de fem beste finner vi en nykommer blant konkurransedeltakerne. Arve Svenning hadde sendt inn ti bilder i år. Overstyrmannen synes det var morsomt å komme så langt i fotokonkurransen. – Dette gav mersmak, sier han og lover at han kommer til å sende inn flere bidrag. Han har kamera med seg på jobb og tar veldig mye bilder. Noen ganger sender han bilder til ulike magasiner for publisering.

At begge de to siste bildene faktisk var tatt av en og samme fotograf kom som en overraskelse på juryen. De er begge gode stemningsbilder, men det varme lyset i solnedgangen og det kalde lyset som ligger over den forliste fiskebåten gir bildene totalt forskjellig karakter. – Det er veldig tydelig at denne fotografen er opptatt av lys, og at han har et godt blikk for å fange stemninger, sa fotograf Kjell Strand fra Haugesunds Avis.

Hederlig omtale

Blant juryen var det i år heftig debatt om hvem som skulle få hederlig omtale. Det ble mye flytting fram og tilbake, og flere av bildene var inntil de fem beste, men tapte i innspurten. Enkelte av bildene falt ned på grunn av for lav oppløsning.

Om bildene skal kunne brukes på trykk og forstørres opp til en rimelig størrelse, er

Nr. 2



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 3



man helt avhengig av at bildeoppløsningen er godt nok. – Jeg tror juryen hadde hatt et mye vanskeligere valg, dersom den tekniske kvaliteten på mange av bildene hadde vært bedre, sa Sigurd Wold fra Haugaland Fotoklubb.

Sjøfartsdirektoratet håper at også 2009 vil bli et år der kameraene blir flittig brukt om bord, særlig i forbindelse med dagligdagse gjøremål. I de årene Fotokonkurransen har bestått har vi fått inn hundrevis av bilder som viser vakre solnedganger, men gode bilder som viser vanlige situasjoner i sjøfolk liv og laden er det lenger mellom. Så oppfordringen er klar: Ta med deg kameraet på jobb, og husk høy oppløsning! □



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

RESULTATLISTE

- Nr. 1 Kaptein Finn Jørgensen, 4514 Mandal – MV Tor Viking II
Premie: Fotoutstyr verdi 3000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 2 Fisker Rune Kvamme, 5443 Bømlo – MV Elisabeth
Premie: Fotoutstyr verdi 2000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 3 Styrermann Linda M. Midtbø, 5161 Laksevåg – MV Bow Cecil0000
Premie: Fotobok sponset av Shipping Publications AS
- Nr. 4 Overstyrmann Arve Svenning, 7178 Stokkøy – MV HSC Ladejarl
Premie: Fotobok sponset av Shipping Publications AS
- Nr. 5 Overstyrmann Arve Svenning, 7178 Stokkøy – MV HSC Ladejarl
Premie: Illustrert Norsk Skipsliste

JURY:

Leder for Maritimt Forum Haugesund, **Sverre Meling**
Fotografene **Alfred Aase** og **Kjell Strand**, Haugesunds Avis
Styremedlem **Sigurd Wold**, Haugaland Fotoklubb
Redaktør av Navigare, **Bente Amandussen**

HEDERLIG OMTALE

Ytterligere bidrag får hederlig omtale og går videre til den nordiske finalen:

- Overstyrmann Ole Røys, 6729 Kalvåg – MV Far Sapphire
- 1.styrermann Arild Lillebø, 6036 Mauseidvåg – MV Skandi Mongstad
- Overstyrmann Arve Svenning, 7178 Stokkøy – MV HSC Ladejarl
- Forpleiningsjef Kåre Arne Nore, 6711 Bryggja – MV Siem Sasha
- Trond Glendrange, 4400 Flekkefjord – MV Bever
- Kaptein Finn Jørgensen, 4514 Mandal – MV Tor Viking II
- Elektriker Bjarne Skogvik, 6036 Mauseidvåg – MV Skandi Mongstad
- Sjefslektriker Trond Roger Lervåg, 5089 Bergen – MV Color Magic
- Halvard Aasjord, 7465 Trondheim – MV Senior
- 1.maskinist Arvid Opdahl, 5097 Bergen – MV Normand Tonjer

Den nordiske fotofinalen 2008

Endelig på pallen igjen

Etter flere år uten plass blant de beste, sikret Norge seg i år tredjeplassen i den nordiske fotofinalen.

Årets vinnerbilde "Falling" – en livbåt i fritt fall, tatt av maskinbefalseleven Mikael Nord på MT "Otello" utfordret juryen, som ble sittende med en rekke ubesvarte spørsmål. "Er det romskipet "Aniara" som er på veg mot det ukjente?" "Hvor langt er det egentlig til vannet?" Juryen skryter og sier bildet inneholder perfekt sollys som faller presis og gir en utrolig effekt.

Norsk bronse

Endelig fikk Norge en plass på pallen. Elektrikeren Bjarne Skogvik om bord M/V "Skandi Mongstad" sørget for tredjeplass med sitt bilde. Juryen sier bildet er stilistisk flott. Det har en ren komposisjon som gir god beskrivelse av forholdene.

Populær konkurranse

De nordiske landene har i år til sammen mottatt over 1000 bilder fra sjøfolk. Finalen ble denne gang avholdt i Norrköping. Hvert nordisk land hadde med seg 15 bilder, og juryen skulle plukke ut de fem beste av 75 motiver.

Først gikk jurymedlemmene og skrev for seg selv hvilke bilder de likte best. Deretter sammenlignet de listene og kom frem til to-tre felles bilder hos



VINNERBILDENE. Jurymedlemmene viser frem årets beste. Fra venstre: Tommy Gardebring, Tord Strømdal og Stig Hellstand.

alle tre. Deretter begynte den vanskelige oppgaven, nemlig å bli enige om resten. Til slutt etter en del argumentering frem

og tilbake kom de frem til en beslutning. Foruten de fem beste ble to bilder utvalgt til å motta hederlig omtale. □

RESULTATLISTE

- Nr. 1 Mikael Nord, M/T "Otello", Sverige
- Nr. 2 Jörgen Spränd, M/T "Brit Okland", Sverige
- Nr. 3 Bjarne Skogvik, M/V "Skandi Mongstad", Norge
- Nr. 4 Torben Hestbæk, D/S "Mærsk Supply", Danmark
- Nr. 5 Jon Kr. Fridgeirsson, M/V "Tyr", Island

HEDERLIG OMTALE

- Kaptein Poul Højgaard, D/S "Vega", Danmark
- Kaptein Jan Richardt, D/S "Jaeger Arrow", Danmark



Flere studieplasser

BYGG VIDERE PÅ DET DU HAR

Grip muligheten. Ta et steg videre. Velg fagskolen

Har du fagbrev, svennebrev eller fem års praksis? Fagskolen i Vestfold, tidligere Tønsberg maritime fagskole, utdanner sjøoffiserer innenfor nautikk og skipsteknisk drift. Fagskolen i Vestfold, maritime fag, er samlokalisert med maritim avdeling på Høgskolen i Vestfold.

FAGSKOLEN I VESTFOLD
Fagskolen i Vestfold tlf 33 07 90 00

www.fagskolene.no



MESTERFOTOGRAFEN. Kaptein Finn Jørgensen har som oftest kameraet innen rekkevidde.

Kaptein Finn Jørgensen fra "Tor Viking II"

slår til igjen

Finn Jørgensen har for andre året på rad vunnet Fotokonkurransen for sjøfolk – en bragd som ingen har gjort før ham.



VINNERBILDET. Fanget i rette øyeblikket. Se foregående side.

Årets vinnerbilde ble tatt i Nordsjøen i februar i fjor. – Vi var på rigmove med West Alpha som skulle flyttes til Natalia nær Heidrunfeltet, forteller kaptein Finn Jørgensen. – Det var for øvrig en operasjon som pågikk mens ikke mindre enn tre orkaner passerte.

Søsterskipet "Vidar Viking" hadde behov for noen medisiner som var om bord på "Tor Viking II" og MOB-båten ble sjøsatt, medisinen ble levert og på returen så Jørgensen muligheten for et skikkelig blinkskudd. Han har alltid fotoapparatet klart på broa, og knipset en serie på flere bilder av båten som hoppet ut av sjøen flere ganger. Det var en skikkelig actionfylt situasjon.

Glad i kysten

Mesterfotografen er en ekte Mandalitt. Han har vokst opp i maritimt miljø og har alltid holdt seg i nærheten av båter. I mange år jobbet han på

mindre slepebåter og utførte mudringsarbeid langs hele kysten. Det gikk opp og ned i den bransjen, og ved tilfeldighet kom han ut på større hav og startet sin utenrikskarriere. I 2001 begynte han på "Tor Viking II", og siden har han vært innom søsterskipene "Vidar Viking" og "Balder Viking".

Jørgensen kaller seg selv for en stabil kar som ikke hopper fra jobb til jobb. Før han begynte på sin nåværende båt hadde han en tiårsperiode med mindre produkttankskip tilknyttet Kristiansand og Risør. – Jeg har mange ganger lengtet tilbake til den farten, sier han.

Kapteinen har farledsbevis for hele kysten, men nå som han har jobb på en ankerhandler, blir det kun mindre seilinger innaskjærs. Han blir i godt humør om de får en tur fra Florø til Mongstad. – Da kommer mange gamle minner frem, sier han, – og slik en flott natur som vi har – ja, den må bare oppleves om og om igjen.

Han blir aldri mett av norskekysten. Om bord med seg har han svenske styrmenn og det er med stolthet han viser frem våre vakre seilingsleder når han får anledning.

Gir inspirasjon

14 år gammel begynte Finn Jørgensen med fotografi. Han sender ofte inn

bilder til magasiner og konkurranser, og det fører til en og annen premie i blant. Det var midt på 90-tallet at han deltok i Fotokonkurransen for sjøfolk for første gang. Opp igjennom årene har han vunnet en del Illustrerte skipslister og fotobøker for hederlig omtale av sine bilder.

At han nå har vunnet førstesteplassen i denne konkurransen for andre gang synes han er veldig inspirerende. Han innrømmer at han har fått mye oppmerksomhet etter å ha vunnet konkurransen to år på rad, men synes det er moro å få vist frem bildene sine, slik at kolleger og venner kan se at det han driver med gir resultater.

Premien fra i fjor ble brukt til innkjøp av større minnebrikke. – Så nå kan jeg ta enda flere bilder og sortere senere, smiler han. – Jeg bruker mye penger på utstyr og da er det kjærkomment med et slikt tilskudd.

Canon for alle penga

Kaptein Finn og hans tunge fotobag er et velkjent syn. Han har alltid mye å dra på. Det er tungt utstyr og han slipper det aldri ut av syne. Han er helfrelst Canontilhenger, og har et Canon EOS 1D MkIII. Et meget bra speilreflekskamera, mener han selv. Han har flere objektiver med seg, blant annet en 17-38 mm og en 100-400 mm zoom. Den siste blir mest brukt. – Slik kan jeg fange mange situasjoner som man ikke



SØSTERSKIP. Ankerhåndteringsfartøyene Tor-, Vidar- og Balder Viking lyser opp på det blå havet.

har mulighet til med et standard pocketkamera, forteller han. – Jeg fotograferer sjelden på automatikk, men stiller inn kameraet manuelt. Det gir best resultat.

I fritiden reiser han ofte ut i naturen, gjerne ut i skjærgården i Mandal, men like gjerne til Lista, hvor det er rikt fugleliv. Sist jul feiret han i Peru sammen med familien, og i løpet av 23 dager gjorde han intet mindre 21 000 eksponeringer som skulle sorteres etterpå.

Fuglefotograf

Favorittbildet er årets vinner som oser av fart og som er sylskarpt. Han hadde tro på det bildet da han sendte det inn, forteller Jørgensen. Han holder også en knapp på et orkanbilde som ble tatt på samme tiden. – Det var veldig dårlige fotoforhold, og slikt uvær er svært van-



NATURENS GANG. Som naturfotograf får man ta del så mangt.

skelig å forevige, minnes han. Men bilde ble det likevel, og selv om det ikke nådde opp til plassering i denne konkurransen så er det for øvrig veldig populært. Det er benyttet av både StatoilHydro og i kalenderen til rederiet.



BLIKK FOR ET GODT BILDE. Det gjelder å fange et godt motiv, som for eksempel en havhest med glimt i øyet.

Men han sendte også inn et foto av en havhest i flukt, og det fikk hederlig omtale. Det synes han er hyggelig. – For oss som ferdes halve året på havet er slike fugler kjærkomne følgesvenner i hverdagslivet. Det er godt å se noe liv rundt fartøyet, mener han.

Nå vanker det nok en og annen godbit til noen av disse fuglene – Kokken om bord samler alle brødstene til meg, og jeg bruker disse for å lokke fuglene nærmere skipet, forteller han og humrer, – Matrosene jubler nok ikke like høylydt for kapteinens interesse for fugler, siden det er de som må vaske bort skiten.

Ta mange bilder!

Jørgensen kan gjerne bruke flere timer på et motiv. Han liker godt å ta makrobilder av småting i naturen, det være seg insekter, vandråper, blomster eller hva som helst. – Det å sitte i en kamouflasje og komme nært innpå ville fugler og dyr er store opplevelser for meg, sier han. – Noen motiver krever riktige forhold for å bli vellykket. Om man kommer hjem og ser at bildet kan bli mye bedre om man får lyset inn fra den andre siden – ja, da er det bare å gå ut og prøve igjen. Slik får man gode resultater.

Kapteinen sine første tips til leserne blir en oppfordring om å ta mange bilder, gjerne mange bilder av samme motiv. – Når man ser bildene på skjermen så vil man alltid finne ett som er bedre enn de andre, mener han. – Det kan være lys, skygge eller rett glimt i øyet. Merk det bildet og slett de øvrige.

Det er veldig viktig å få slettet, ellers gror man ned i bilder, og det kan være vanskelig å finne igjen det som man er ute etter, mener Jørgensen. – Og så det aller viktigste: Husk å ta backup av alle bildene og lagre dem på et annet sted! oppfordrer han. – Og "et annet sted" er ikke en ekstern harddisk som står ved siden av pc-en din. Nei, den bør du lagre i et annet hus. Det er mye som kan skje av tyveri, brann og slikt. Da er det godt med backup. □



Line Myklebust, førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

ORKAN. Det kan gå hardt for seg i Nordsjøen. Dette bildet pryder rederiets kalender.

Det var den gang

The Battle of the Caribbean



Per Erik Nielsen,
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Velferden ble etablert med en velferdssekretær i Miami i 1974. Men allerede i 1972 var Kaare Hausken - fortsatt ansvarlig for sjømannsidretten i Sjøfartsdirektoratet - og den ikke ukjente velferdssekretær Hjalmar "Hjallis" Andersen på plass i Miami med idrettsuke. I stedet for å arrangere idretten i land ble det nå arrangert idrettsuker om bord og i havner i Karibia. Flere av skipene som "Southward", "Sunward" og "Song of Norway" var med fra begynnelsen av, og etter hvert ble det en årlig konkurranse der alt ble lagt til rette for en kappestrid mellom skipene som gikk under navnet "The Battle of the Caribbean". En vandrepokal ble satt opp til det skipet som fikk tre napp i pokalen og under hele åtti-tallet var det en fantastisk kappestrid om hvem som kom til å ta siste stikk som var i 1986. Norwegian Caribbean Line's skip



VINNEREN. MV "Starward" fikk det tredje og siste nappet i den store vandrepokalen i 1986. Fra venstre overstyrmann Odd Strøm, staff captain Axel Huus, kaptein Ragnar Nilsen, hotelldirektør John Moberg, chief steward Arne Kr. Johansen og velferdssekretær Per Erik Nielsen (nå Sjøfartsdirektoratet). FOTO: NORWEGIAN CARIBBEAN LINES.

"Southward", "Skyward" og "Starward" var med til slutten - der MV "Starward" tok trofeet til odel og eie. Over ti norske

cruiseskip var innom Miami og deltok på idrettsukene - i tillegg var "Royal Viking Sea" også med ut i fra San Fransisco. □



ALLE ER MED. Under idrettsuken i 1983 var det hundre prosent oppslutning fra maskinen om bord på "Song of Norway". Her er hele gjengen samlet. FOTO: PER ERIK NIELSEN



Nils Førstereis

Tegneserien om førstereisgutten Nils var underholdning for Frivakts lesere på slutten av førtitallet. Nils opplevde både gleder og prøvelser om bord og i land. Som regel gikk det godt for ham, og kjepphøye, hissigse kapteiner og stuerter fikk svi. Historiene skulle ha en god moral den gangen.

NILS FØRSTEREIS ERFARINGER



— Ei og ei gulrot, åsså me' den lusefarten!

Nai, far, det var liksom tel nyttårskvelden i år at denna stuinga sku vera ferdi'.

Full fres, forstå'u, og enda går'e fem og fem i slengen!

Det kan gå sju gulrøtter i en sleng om en er hæsigg nok med hakkekniven.

Bureau Veritas er et av verdens ledende skipsklassifikasjons-selskaper. Vi har en godt utbygget organisasjon i Norge og kan tilby tjenester innen klassifisering og sertifisering til konkurransedyktige priser.

- ✓ Klassifisering av nybygg
- ✓ Klassifisering av seilende skip
- ✓ ISM-ISPS-sertifisering
- ✓ Typegodkjennelser av skipsutstyr
- ✓ Sertifisering av offshore utstyr og installasjoner
- ✓ Kvalitets- og miljøsertifisering
- ✓ Systemsertifisering

Ta kontakt med:
Bureau Veritas – Christian Frederiks plass 6
Servisboks 24 – 0051 Oslo
Telefon: 24 06 91 00 – faks: 22 42 03 86
Mail: bvnorwaymail@no.bureauveritas.com
Internett: www.bureauveritas.com/
www.certification.bureauveritas.no



For the benefit of business and people

Skiftarbeid om bord på offshore fartøy

Arbeidere som går nattskift ombord på offshore fartøy er mer utsatt for forskjellige forhold som kan ha stor betydning for deres arbeidsytelse. Særlig vil de være mer tilbøyelige til å gjøre feil eller bli utsatt for ulykker de første nettene om bord. En hurtigere tilpasning til arbeidsplanen kan redusere risikoen.

Skiftarbeid er og vil alltid være en del av offshoresektoren. Nattskiftarbeidere er utsatt for spesielle utfordringer der utskilling av hormoner, hjerterytme, blodtrykk, årvåkenhet og reaksjonstid alle spiller en viktig rolle. Dette er parametre som varierer i henhold til den daglige soverytmen. En plutselig forandring i arbeidsplanen forstyrrer denne rytmen. Nattskiftarbeidere tilpasser seg gradvis til nattarbeid, men dette tar tid, derfor er de særlig tilbøyelige til å gjøre opera-

tørfeil og bli utsatt for ulykker i løpet av de første dagene på nattskift.

Arbeidere på offshore fartøy er spesielt miljøpåvirket på grunn av fartøyets bevegelse og fremdriftsmotor. Dette står i kontrast til oljerigger som er upåvirket av vindstyrke og mer isolert fra støvende maskineri. Tidligere undersøkelser har også vist at belysningsnivået er lavere på offshore fartøy sammenlignet med oljerigger. Disse forholdene kan påvirke arbeidsytelsen

og søvnkvaliteten til arbeidere på offshore fartøy betydelig.

Ny forskning

SINTEF Helse og Farstad Shipping gjennomførte en undersøkelse ombord på et offshore fartøy i Nordsjøen. Undersøkelsen så på effekten skiftarbeid hadde på ti arbeidere på 12-timers skift (18:00-06:00) ombord på et offshore fartøy. Resultatet fra undersøkelsen viste at arbeidere på offshore fartøy tilpasser seg arbeidsplanen gradvis. Tilpasningshastigheten var imidlertid betraktelig lavere enn på andre områder i offshore-næringen, som for eksempel skiftarbeidere på oljerigger.

Undersøkelsen viste også at de kognitive parametrene som årvåkenhet og reaksjonstid forbedrer seg betraktelig i løpet av



*RISIKABEL ARBEIDSTID. Nattskiftarbeidere på offshore fartøy er mer utsatt for ulykker.
HAZARDOUS WORKING HOURS. Night shift workers on offshore vessels are more prone to accidents.*

syv dager med nattarbeid. Det er således de første dagene på nattskift som er de mest "kritiske" i forhold til menneskelige feil og ulykker.

Forebyggende tiltak

En hurtigere tilpasning til arbeidsplanen kan redusere risikoen for operatørfeil og ulykker. Det er derfor nødvendig å treffe tiltak og implementere disse i rutiner og i arbeidsmiljøet ombord. En gjennomgang av undersøkelser på dette området viser at flere tiltak kan gi en raskere tilvenning til nattarbeid for arbeidere på offshore fartøy. Forhold som for eksempel lyseksponering, trening og faste tider for måltider og søvn er viktige tiltak som kan settes direkte inn i arbeidsmiljøet om bord på offshore fartøy.

Lyseksponering gir en raskere tilvenning til nattskift. Et enkelt initiativ som for eksempel økt lyseksponering i arbeidsområdene er effektivt. Dette kan gjøres ved å skifte til lyskilder med høyere effekt (watt) og som utstråler

monokromt lys med kort bølglengde (f.eks. 460 nm). Denne typen lys ligner dagslys fra blå himmel og er optimal lysstimuli for mennesker.

Trening kan også gi raskere tilvenning til nattarbeid. 15-20 minutter med trening i siste halvdel av nattskiftet er anbefalt. De fleste fartøy er utstyrt med et treningsrom med tredemølle eller en trimsykkel. Mennesker har individuelle preferanser med hensyn til treningsintensitet, men trening med høy intensitet er mer effektiv enn trening med lav intensitet.

Måltider bør planlegges nøye. Hyppige måltider kan forsinke tilvenningen til nattskift, så en passende måltidsplan ville være å spise ved midnatt og igjen om morgenen. Frokosten er ofte det siste måltidet før man legger seg til å sove, og det er et viktig måltid for at man ikke skal våkne på grunn av sultfølelse. Måltider bør settes sammen i henhold til de generelle anbefalinger om sunt kosthold, og bør spises til tider som gjør en rask tilvenning lettere.

Søvn er viktig. Det beste er å sove i bortimot fullstendig mørke i en sval lugar. Det er også viktig å legge seg til samme tid hver morgen og stå opp til samme tid hver ettermiddag. Arbeideren trenger tilstrekkelig med søvn for å bli uthvilt. Dette er restitusjon etter en lang natts arbeid og tjener et viktig formål; å gjenvinne den mentale og fysiske styrken som kreves til neste skift.

Flere fordeler

Dette er velkjente tiltak i forskningen på menneskets biologiske rytme og bør derfor betraktes som retningslinjer til innarbeiding i arbeidsplaner og rutiner. Enkle tiltak kan effektivt øke skiftarbeideres arbeidsytelse og dette vil igjen føre til et tryggere arbeidsmiljø. Andre fordeler vil gjelde sykdommer som ses i forbindelse med skiftarbeid. Kreft, hjerte- og karsykdom og diabetes for å nevne noen, rammer enkelte arbeidere hardt. En rask tilvenning til ny arbeidsplan kan redusere risikofaktorene vedrørende disse sykdommene. □

BRUNVOLL THRUSTERS

TRUSTED
WORLD
WIDE

BRUNVOLL – the single
source supplier of thruster
systems

Refined and proven concepts
teamed up with supreme
technical solutions ensures
low life cycle costs

BRUNVOLL – manufacturer of

- Tunnel Thrusters
- Azimuth Thrusters
- Low-Noise Thrusters
- Thruster Control Systems

A successful story...

Thruster Systems from BRUNVOLL

Brunvoll's operation is dedicated to thrusters, and we supply and service complete thruster packages

We take full responsibility for your thruster needs, including drive system packages

For more information,
www.brunvoll.no

BRUNVOLL

Strandgata 4-6,
N-6415 Molde
Tlf. +47 71219600
e-mail: office@brunvoll.no

Shift work in the offshore vessel fleet

Night shift workers in the offshore vessel fleet are more exposed to certain factors that can significantly affect their work performance. Especially on the first few nights they will be more prone to error and accidents. An accelerated adaptation to the working schedule may reduce this risk.

Shift work is and always will be part of the offshore sector. Night shift workers are exposed to special challenges in which the rhythms of hormonal secretion, heart rate, blood pressure, vigilance and reaction time all play an important role. These are parameters that vary according to the daily rhythm of sleeping and waking. A sudden change in the working schedule disturbs these rhythms. Night shift workers gradually adapt to working at night, but this takes time and consequently the first few days on night shift are particularly prone to operator failure and accidents.

Offshore vessel workers are particularly exposed to the environment due to the vessels motion and thrusters. This is in contrast to oil rigs that are unaffected by wind speed and are more isolated from noisy machinery. Previous studies also show that the illumination levels are lower on offshore vessels compared to oil rigs. These factors can significantly affect the work performance and sleep quality of offshore vessel workers.

New Research

SINTEF Health Research and Farstad Shipping conducted a study on an offshore vessel operating in the North Sea. The study investigated the effects of shift work on ten offshore vessel workers on 12 hour (1800-0600) shifts.

The results from this study showed that the offshore vessel workers gradually adapted to the working schedule. However, the rate of adaptation was significantly slower compared to other branches of offshore industry, such as shift workers on oil rigs.

It also showed that the cognitive parameters of vigilance and reaction time improved considerably during seven days of night work. Thus it is the first few days on night shift that are more "critical" in respect to human error and accidents.

Preventive actions

An accelerated adaptation to new working schedules would reduce the risks of operator failure and accidents. It is therefore imperative to identify possible measures and implement these in the routines and working environment onboard. A review of the research in this field shows that several measures can accelerate the adaptation to night work in offshore vessel workers. Factors such as light exposure, exercise and fixed times for meals and sleep are important measures that can be applied directly into the working environment on the offshore vessels.

Light exposure accelerates the adaptation to night shifts. A simple initiative such as increasing light exposure in the working areas is effective. This could be accomplished by changing to light sources of higher effect (watt) that emit short wavelength monochromatic light (ex. 460 nm). This type of light resembles the daylight blue sky and is the optimal light stimuli for humans.

Exercise can accelerate the adaptation to night work. 15-20 minutes exercise in the last half of the night shift is recommended. Most vessels are equipped with some sort of fitness room with a treadmill or an exercise cycle. People have individual preferences to exercise intensity, but generally high intensity exercise is more effective than low intensity exercise.

Meal times should be carefully scheduled. Frequent meals may delay the adaptation to night shifts, so an appropriate schedule would be eating at midnight and in the morning. Breakfast is often the last meal before going to sleep and this is important in order not to be woken due to hunger. Meals should be composed according to the general recommendations of healthy eating and be scheduled at times that facilitate faster adaptation.

Sleep is important. It is best to sleep in near total darkness in a cool cabin. It is also important to go to bed at the same time every morning and get up at the same time every afternoon. The worker needs an adequate amount of sleep to become well rested. This is the recuperation after a long night of work and serves an important purpose; to regain the mental and physical strength necessary for the next shift.

Additional benefits

These measures are well known in the research of human biological rhythms and should be seen as guidelines to incorporate into working schedules and routines. Simple measures can be effective in increasing the work performance of shift workers and this leads to a safer working environment. Additional benefits are those that concern the diseases that are seen in connection with shift work. Cancer, cardiovascular disease and diabetes to name a few, seriously affect the lives of individual workers. A rapid adaptation to new working schedules could reduce the risk factors related to these diseases. □



Jakob Hønborg Hansen & Ingunn Holmen Geving, SINTEF Health Research

▶ Tron 40S MkII

- Extended 5 year warranty
- Non-Hazardous batteries



▶ Tron SART20

- Extended 5 year warranty
- Non-Hazardous batteries



▶ Tron TR20 GMDSS

- Handheld GMDSS maritime VHF radio
- Standard 21 channels with an additional 20 channels option



www.jotron.com

Forslag om ny forskrift om hurtiggående passasjerfartøy

Ønske om økt sikkerhet og forenkling av regelverket er bakgrunnen for forslaget om ny forskrift for hurtiggående passasjerfartøy. Etter planen skal forskriften kunne fastsettes i løpet av et halvt år.

Høsten 2007 gjenopptok Sjøfartsdirektoratet arbeidet med ny forskrift om hurtiggående passasjerfartøy. Næringen har gjennom brev og møter tidligere blitt orientert om dette forskriftsarbeidet. Formålet med denne artikkelen er ganske kort å informere om bakgrunnen for den nye forskriften, de vesentligste endringene som foreslås, status av forskriftsprosjektet samt den planlagte fremdriften frem mot fastsettelse og ikrafttredelse av den nye forskriften.

Behovet for en ny forskrift

Bakgrunnen for arbeidet med ny forskrift for hurtiggående passasjerfartøy hviler hovedsakelig på tre forhold. For det første: Forbedring av sikkerheten til sjøs. Kommisjonen som undersøkte forholdene rundt hurtigbåten Sleipners forlis 26. november 1999 la frem sin rapport inntatt i NOU 2000:31. Rapporten gir anbefalinger med hensyn til konkrete forhold som bør forbedres. Sjøfartsdirektoratet gir sin tilslutning til disse anbefalingene og legger følgelig til grunn at gjennomføringen av de tiltakene som ble foreslått, vil høye

sikkerhetsnivået i tilknytning til passasjerbefordringen med hurtiggående passasjerfartøy. Det er verdt å merke seg at en rekke av anbefalingene inntatt i NOU 2000:31 allerede er tatt inn i Sjøfartsdirektoratets regelverk.

Den nye forskriften legger opp til likelydende bestemmelser vedrørende konstruksjonsmessige forhold samt operative bestemmelser, uavhengig av fartøyenes størrelse og operasjonsområde. Den nye forskriften vil også ta inn krav om skadestabilitet og tørrskodd evakuering. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at slike bestemmelser vil ytterligere redusere risikoen for liv og helse for passasjerer og mannskap om bord på hurtiggående passasjerfartøy.

Derne er målet med nye forskriften, en forenkling av regelverket. Når ny forskrift om hurtiggående passasjerfartøy fastsettes, vil alle slike fartøy, etter utløpet av en overgangsperiode, reguleres gjennom en og samme forskrift. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at dette fører til en forenkling av regelverket, noe som vil slå positivt ut både for næringen og forvaltningen. Ikke minst

vil inspeksjons- og sertifikatsregimene knyttet til hurtiggående passasjerfartøy harmoniseres.

Til sist har Norge forpliktelser i henhold til EØS-avtalen. Forskriften fører til at Norge gjennomfører direktiv 98/18/EF, endret ved direktivene 2002/25, 2002/84, 2003/24 og 2003/65 i norsk rett, som igjen medfører at Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen blir ivarettatt.

Vesentlige endringer

I dag er bygging og drift av hurtiggående passasjerfartøy regulert hovedsakelig gjennom:

- forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere,
- forskrift 15. juni 1987 nr. 505 om bygging, utrustning og anvendelse av passasjerfartøy opptil 15 m største lengde,
- forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip,
- forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip og
- forskrift 22. desember 2000 nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering, styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy under 24 meter i innenriks fart.

I forslaget til ny forskrift om hurtiggående passasjerfartøy legger Sjøfartsdirektoratet opp til at dagens avgrensning på 24 meter i fremtiden ikke vil ha noen betydning med hensyn til hvilke bestemmelser som får anvendelse for denne gruppen fartøy. Utgangspunktet blir følgelig at bygging, utrustning og drift med tilhørende inspeksjoner og sertifikater for fartøy som fører mer enn 12 passasjerer med en hastighet på 20 knop

eller mer, reguleres av bestemmelser tatt inn i den nye forskriften. Likeledes legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at avhengig av byggetidspunktet, vil HSC1994- eller HSC2000-kodene i siste utgaver, få anvendelse som underliggende materielle (konstruksjonsmessige og operasjonelle) bestemmelser for alle hurtiggående passasjerfartøy som faller inn under virkeområdet av den nye forskriften. For fartøy bygget før 1. januar 1996 eller for fartøy hvor kjølen ble strukket eller det var på et tilsvarende byggetrinn senest 1. juli 1998, og det ble levert og satt i drift senest 1. januar 1999, legger Sjøfartsdirektoratet opp til at DSC-koden kan komme til anvendelse.

Overgangsregler

For å opprettholde et forsvarlig transporttilbud langs kysten, samt tjenester i tilknytning til ambulans og syke-transport, vil Sjøfartsdirektoratet også

utarbeide overgangsregler som får anvendelse for hurtiggående passasjerfartøy som ikke fullt ut oppfyller alle kravene i den nye forskriften. I denne forbindelse ble næringen høsten 2008 gitt mandat til å utrede mulige økonomiske konsekvenser av endringene foreslått inntatt i den nye forskriften.

Status

Forskriftsforslaget er i skrivende stund på det nærmest ferdig utarbeidet. Overgangsbestemmelser som skal ivareta viktige hensyn relatert til passasjer-sikkerhet og behovet for transporttjenester, vil utarbeides når næringens konsekvensutredning foreligger. Denne utredning er blitt lovet levert ikke senere enn februar 2009.

Fremdrift

Sjøfartsdirektoratets plan er at forslaget til ny forskrift om hurtiggående

passasjerfartøy sendes ut på offentlig høring i løpet av våren 2009. Høringsperioden vil bli på 3 måneder. Etter høringsfristens utløp vil det måtte påregnes tilstrekkelig tid til å utrede mulige endringer i forskriften. Vurderingene vil i første rekke ta utgangspunkt i sikkerheten til passasjerer avhengig av transporttjenestene som tilbys av hurtiggående passasjerfartøy og tiden som kreves for eventuelle nødvendige tilpasninger til de nye bestemmelsene. Den nye forskriften om hurtiggående passasjerfartøy bør følgelig kunne fastsettes i løpet av august eller september 2009. □



Arild Vidval,
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- **NYHET** Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfôr gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- **NYHET** Natogensere med rund- eller v-hals, nå også i sort.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

Markom

Besøk vår nettbutikk for enkel bestilling:
www.markom.no/nettbutikk



Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 1, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se komplett utvalg på www.markom.no

FOTO: GJENGITT MED TILLATELSE AV TIDE.



Tiltak mot grunnstøtinger

Sea Cat, Arisan, Sleipner, John R, Rocknes og Serverer – dramatiske historier lærer oss at en grunnstøting er noe av det mest kritiske som kan skje et fartøy. Selv når hjelpen er nær kan konsekvensene for liv, materiell og miljø bli svært alvorlige.

Fra 2003-2004 til i dag har det vært en betydelig økning i antall grunnstøtinger. Denne økningen kan ikke forklares med tilsvarende økning i antall skip eller transportarbeidet disse gjør. Sjøfartsdirektoratet har spesielt registrert en økning i antall hendelser på lasteskip. Hovedbidraget kommer fra mellomstore bulk- og stykkgodsskip mellom 500 og 5000 bruttotonn.

I de fleste grunnstøtinger er årsaksbildet sammensatt. Ved studie av ulykker finner man ofte at sentrale barrierer har vært svekket rutinemessig og over lengre tid. De rapportene Sjøfartsdirektoratet har fått viser blant annet feilnavigering, brovakt som sovner, uoppmerksomhet og bruk av ikke-autorisert elektronisk navigasjonsutstyr som noen av årsakene. I enkelte tilfeller

er det også snakk om feil ved styre- og fremdriftssystemer.

Ny teknologi – nye muligheter og nye farer

Det har de senere år blitt mer og mer vanlig med elektroniske kartsystemer som integreres tett med andre navigasjonshjelpemidler og elektronisk posisjonering. Disse systemene tilbyr navigatøren omfattende informasjon, er pålitelige og posisjonerer fartøyet med stor nøyaktighet. De gir opplagte muligheter for bedret kontroll med seilassen.

Baksiden av medaljen synes imidlertid å være at dette gir navigatøren for stor tiltro til og opplevelse av kontroll

med fartøyets seilas. Foreløpige undersøkelser tyder på at en del av den positive effekten som ny teknologi gir, blir spist opp av en reduksjon i aktsomhetsnivå og brorutiner.

Brovakt alarm og skjerpet kontroll

IMO har vedtatt at brovaktalarm skal innføres fra 2012. Dette er et krav Norge har jobbet for over lengre tid og som vi har tro på vil gi effekt. Det er Sjøfartsdirektoratets intensjon å fremskynde implementeringen, og vi har som mål å fastsette krav om dette i norsk regelverk med ikrafttredelse allerede fra 1. januar 2010.

Reder, skipsfører og ansvarshavende navigatør

Nye krav og intensivert kontroll til tross, de viktigste brikkene for å redusere antallet grunnstøtinger er rederne og mannskapet. Fartøyet må bemannes med tilstrekkelig og kom-

Ved å intensivere kontrollen av blant annet planlegging av seilas og brorutiner, bruk av utkikk og navigasjonshjelpemidler, samt mannskapets arbeids- og hviletidsregistrering, håper vi å øke fokus på viktige barrierer som vi ofte ser svikter.

Fung. sjøfartsdirektør Sigurd Gude

petent personell for å kunne utføre den daglige driften.

Det skal etableres og vedlikeholdes et sikkerhetsstyringssystem om bord og i rederiet. Reisen skal være planlagt på forhånd, og man skal ta hensyn til all relevant informasjon. Man skal ha kontroll med seilassen, og posisjonering av fartøyet skal gjøres med alle tilgjengelige hjelpemidler. Det er og viktig å huske på at det skal holdes kontinuerlig utkikk. Til slutt må det være gode rutiner for tilkalling av ekstra personell til bro ved behov. □



Håvard Gåseidnes,
senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet



FOTO: HANS PETER SANDSETH



IBIX NORWAY AS

Supplier of

- Sandblast machines
- Paint spray pumps
- Consumables and accessories



Røraskogen 20, 3739 Skien, Tlf: +47 40 62 7000
E-mail: post@ibix.no, www.ibix.no

En portugiser i Haugesund

I februar 2008 arrangerte NAV Rogaland en rekrutteringsmesse i Coimbra i Portugal. Formålet var å skaffe ingeniører til ledige stillinger i fylket. José Ventura er en av dem som lot seg lokke nordover.



DRO NORDOVER. Ingeniøren José Ventura fra Portugal har fått seg jobb på Sjøfartsdirektoratet i Haugesund. Han synes arbeidet i passasjerskipsavdelingen er veldig interessant.

Sjøfartsdirektoratet ville gjerne knytte til seg ny kompetanse og var representert på messen ved avdelingsdirektør for Fartøy og sjøfolk, Ove Tautra, og personalsjef John Fosen. José Ventura er 33 år og kommer fra Pombal - en liten by i nærheten av Coimbra. Han er utdannet mariningeniør, og har erfaring fra konstruksjon av forskjellige typer skip, og fra teknisk kontroll av nybygg. Han hadde lenge ønsket å ta en jobb i et annet europeisk land, og besøkte derfor messen medbrakt sin CV. Han fattet straks interesse for Sjøfartsdirektoratet, og herrene Tautra og Fosen må ha gitt et meget godt inntrykk av Norges maritime administrasjon og av den fjerne, lille kystbyen Haugesund. Etter en kort samtale i Por-

tugal, ble det avtalt at José skulle komme på intervju i Norge i mai. José takket ja til tilbudet fra Sjøfartsdirektoratet, og flyttet til Haugesund for å starte i jobb som overingeniør på passasjeravdelingen i juli 2008.

Fra sol og varme til regn og vind

Etter vel et halvt år i Norge trives han fortsatt. Arbeidsoppgavene er interessante og varierte. Stabilitetsberegninger og godkjenning av ombygginger av passasjerskip er det han jobber mest med. Og selv om han ikke helt behersker norsk enda, har han få problemer med å utføre sitt arbeid. Brev på norsk får han hjelp til å oversette. Han skryter av sine kolleger i direktoratet, og synes alle er veldig imøtekommande.



Stine Nerbo,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

José hadde aldri vært i Norge tidligere, men visste selvfølgelig noe om landet. Likevel synes han møtet med Haugesund var som å bli sluppet ned med fallskjerm. Alt var nytt, og det har tatt tid å bli kjent med byen og menneskene her. – Men jeg har hele tiden følt meg velkommen, sier José. – Folk er hjelpsomme og hyggelige. Og været venner man seg til, smiler han.

Falas Noruegûes?

Skal man bo og jobbe i Norge er det en fordel å kunne norsk. Hver formiddag går José på norskkurs, og nå synes han at han begynner å gjøre fremskritt. – Jeg forstår mer og mer, sier han.

Problemet er uttalen, og det at folk synes å uttale ordene på forskjellig måte. – De norske dialektene er ikke alle like lette å forstå – selv ikke for innfødte nordmenn, skyter intervjueren inn. Og José innrømmer at det tar litt lengre tid enn han hadde regnet med å lære seg dette språket. Men han skal ikke gi opp. – Dette skal jeg greie, sier han bestemt.

Hvor lenge han akter å bli i Norge vet han ikke. Det avhenger mye av om hans kone får seg jobb her eller ikke. Konen, Alexandra, var med da José var på intervju i Sjøfartsdirektoratet i fjor sommer. Hun har vært på besøk her siden også, og kunne godt tenke seg å bosette seg i byen. Hun er utdannet veterinær, og jobber i kjøttkontrollen i sin hjemby i Portugal. – Vi håper hun kan få en jobb her i området og flytte etter, avslutter José. □

NOR SHIPING
OSLO
JUNE
09-12

20
09

Main sponsor:
MANAGING RISK
DNV

JOIN THE LEADERS

“Considering market conditions, we need to concentrate on ways to reduce shipping's operating costs. Technologies that add to energy efficiency will therefore be a major part of Nor-Shipping.”

Tor E. Svensen, COO, DNV

smart
technology...
now more than ever!

JOIN THE CONVERSATION AT NOR-SHIPING 2009

LEADING SPONSORS:

R.S. Platou Group

ABB

Wilhelmsen Maritime Services

HONGSBERG

JEPPESSEN

TradeWinds

JOTUN

NORWEGIAN HULL CLUB

stx
Europe
(former Aker Yards)

Fokus Bank
Danica Bank

Register now at: www.nor-shipping.com

For høyt svovelinnhold i bunkers?

Et tilbakevendende problem ved kjøp av bunkers er at det er uoverensstemmelse mellom spesifikasjonene dokumentert av leverandør gjennom "bunker delivery note" (BDN), og en eventuell uavhengig analyse. Den vanligste uoverensstemmelsen er at svovelinnholdet i bunkersen viser seg å være høyere i den uavhengige analysen enn hva som kommer frem av BDN.

Sjøfartsdirektoratet får hvert år vel 60-70 meldinger fra skip som har mottatt bunkers med for høyt svovelinnhold. Når vi nå mottar en slik melding vil vi informere IMO og sjøfartsadministrasjonen i leverandørlandet om at en av deres leverandører har levert bunkers som ikke er i henhold til spesifikasjonene. Norske myndigheter kan kun reagere overfor bunkersleverandører som befinner seg i Norge, noe som da er Statens forurensningstilsyns (SFT) ansvar.

Ingen unnskyldning

Det er skipsførers ansvar at drivstoffet som benyttes er i henhold til regelverket. I norske farvann har Sjøfartsdirektoratet myndighet til å gi fravik til et skip som søker om å få benytte ureglementert bunkers, men i de aller fleste tilfellene vil ikke et slikt fravik gis.

En melding til Sjøfartsdirektoratet om at man har mottatt bunkers som

ikke er i henhold til spesifikasjonene, for eksempel at svovelinnholdet er over det man tillater i "Emission Control Area" (ECA), gir ikke noe amnesti hvis man skulle bli tatt i en havnestatskontroll.

Skulle et skip for eksempel bli tatt i havnestatskontroll, og det viser seg at skipet har benyttet en bunkers som ikke er i henhold til regelverket, har Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i den nye Skipssikkerhetsloven mulighet til å gi overtredelsesgebyr. Direktoratet kan be om å få lagt frem bevis for hva som er gjort for å få tak i reglementert bunkers, og dette skal tas i betraktning når Sjøfartsdirektoratet avgjør hvorvidt overtredelsesgebyr skal ilegges (MEPC.1/Circ.637).

Verifiseringsprosedyre

I forbindelse med revisjonen av MARPOL Annex VI vil vi få to nye bilag til Annexet: "Svovलगrenser og verifikasjonsprosedyrer for bunkers - MARPOL

Annex VI" samt "Bunkers tilgjengelighet og kvalitet". De kommende bilagene er ute som IMO sirkulær MEPC.1/Circ.614 og MEPC.1/Circ.637. Sjøfartsdirektoratet vil oppfordre alle rederier til å ta i bruk den nye verifiseringsprosedyren (MEPC.1/Circ.614) i tilfeller der man har uoverensstemmelser mellom BDN og en uavhengig analyse. Analyseresultatet fra verifikasjonsprosedyren er endelig. Dersom det viser at svovelinnholdet er over hva som kan benyttes i et ECA bør dette være en sak mellom kjøper og selger. □



Lars Christian Espenes,
overingenior
Sjøfartsdirektoratet

Non-compliant fuel

A recurring problem in connection with purchase of fuel oil is a discrepancy between the specifications documented by the supplier through the bunker delivery note (BDN), and an independent analysis. The most common discrepancy is that the contents of sulphur in the bunker oil prove to be higher in the independent analysis than what is stated in the BDN.

Every year, the Norwegian Maritime Directorate receives between 60-70 reports from ships regarding fuel oil with a sulphur content that is too high. When the NMD receives such reports, we will inform the IMO and the Administration of the supplier's home country that one of their suppliers has delivered fuel oil which does not comply with the specifications. Norwegian authorities may only act towards fuel oil suppliers based in Norway, which is the responsibility of the Norwegian Pollution Control Authority.

No excuse

It is the responsibility of the master to ensure that fuel used is in compliance with the applicable regulations. In Norwegian waters, the Norwegian Maritime Directorate may grant an exemption for ships that request the use of non-compliant fuel, but in most cases such an exemption will not be granted. A notification to the Norwegian Mari-

time Directorate of fuel oil which is not in compliance with specifications, for instance that the sulphur content in the fuel oil exceeds the applicable limit in the Emission Control Area (ECA), does not give amnesty if it is discovered in a Port State Control. For instance, should a ship be the subject of a Port State Control, and it is discovered that the ship has used fuel oil which is not in compliance with regulations, the Norwegian Maritime Directorate may under the provisions of the new Ship Safety and Security Act, impose a violation fine. The Directorate is entitled to require the ship to present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance and provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan, and these evidences shall be considered when the Norwegian Maritime Directorate determines whether to impose a violation fine (MEPC.1/Circ.637).

Verification procedure

In connection with the revision of MARPOL Annex VI, two new appendixes will be added to the Annex: "Sulphur limits in fuel and fuel oil verification procedure - MARPOL Annex VI" as well as "Fuel oil availability and quality". The pending appendixes have been published in IMO Circular MEPC.1/Circ.614 and MEPC.1/Circ.637. The Norwegian Maritime Directorate would like to encourage all companies to adopt the new verification procedure (MEPC.1/Circ.614) in cases where there is a discrepancy between BDN and an independent analysis. The result of an analysis in accordance with the verifications procedure is final. Should the verification procedure indicate that the sulphur content is above the applicable limit of an ECA, this should be a matter between buyer and seller. □

MLC ratifisert

Norge har ratifisert konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår

Norge ratifiserte ILOs "Maritime Labour Convention" (MLC) den 10. februar 2009. Norge er kommet lengst i verden i forhold til hvordan konvensjonen bør gjennomføres, og burde derfor stille godt forberedt når den trer i kraft.

Som første europeiske land har Norge ratifisert ILOs Maritime Labour Convention (MLC), eller som den heter på norsk: "Konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår". Regjeringen fremmet stortingsproposisjon nr 73 (2007-2008) og odelstingsproposisjon nr. 70 (2007-2008) med de nødvendige lovendringene for å gjennomføre konvensjonen. Det var noe debatt om enkelte av lovforslagene under behandlingen av odelstingsproposisjonen i Stortingets Næringskomité, men disse ble også til slutt vedtatt uten endringer.

Eget sertifikat

Ved å ratifisere tidlig har Norge ikke bare gitt verdenssamfunnet et signal om hvor viktig denne konvensjonen er for norsk og internasjonal skipsfart, men også gitt seg selv noe mer tid til å gjennomføre den. Konvensjonen vil nemlig stille krav til at skip over 500 bruttotonn i internasjonal fart skal ha et eget sertifikat som fastslår at arbeids- og levevilkårene om bord tilfredsstillers konvensjonens krav. Anslagsvis vil rundt 700 norske skip måtte ha et slikt sertifikat, og dette arbeidet må komme i gang så tidlig som mulig slik at skipene ikke får problemer i utenlandske havner.

For å få et sertifikat må skipet tilfredsstille både konvensjonens krav og norsk regelverk.

Ansvar

Lovendringene gjelder først og fremst sjømannsloven. Det er ikke bare å oversette konvensjonsteksten og bruke den

i norsk lov – den må transformeres. Dette kan best illustreres ved definisjonen av rederi. MLC definerer "rederi" nesten på samme måte som ISM-koden. Skipssikkerhetsloven definerer "rederi" som det selskapet som skal ha sikkerhetsstyringssertifikatet, det vil si ISM-selskapet. Gitt at skipssikkerhetsloven regulerer en rekke forhold som kommer fra MLC, og som rederiet i henhold til skipssikkerhetsloven er ansvarlig for, var det derfor nærliggende å sikre at ISM-selskapet også blir MLC-rederiet. Rederiet får det

øverste ansvaret for å sikre at bestemmelsene både i skipssikkerhetsloven og sjømannsloven blir gjennomført, og får utstedt et sertifikat som attesterer at arbeids- og levevilkårene om bord tilfredsstillers konvensjonskravene.

Det er også viktig fra myndighetenes ståsted å vite hvilket selskap som er ansvarlig for blant annet å rette opp mangler, hvilket også var en av målsetningene bak ISM-koden. Dersom arbeidsgiver og rederi er ulike selskaper, er arbeidsgiver også ansvarlig for å sørge for at rettighetene som følger av ansettelsesavtalen oppfylles, slik at det innføres et solidaransvar overfor sjømannen.

At rederiet får utstedt sertifikatet i sitt navn kan innebære et økonomisk ansvar. Konvensjonens kanskje viktigste målsetning er å sikre at sjøfolk får oppfylt sine rettigheter, deri blant at hyren blir utbetalt. Ofte er situasjonen i dag at rederi og arbeidsgiver ikke er samme enhet, hvilket er en utfordring for både myndigheter og sjøfolk. Lovendringene sørger for eksempel for at dersom arbeidsgiver ikke dekker hjemreisen for en sjømann, så kan sjømannen gå direkte til rederiet. Rederiet er da forpliktet til å ordne hjemreisen, men kan så i sin tur rette krav mot arbeidsgiveren for å få dekket sine utgifter. Det er av mindre viktighet for de enkelte sjøfolkene hvem som sikrer rettighetene deres.

Kontroll

En annen nyskaping i sjømannsloven er at den skal få tilsynshjemler, også for havnestatskontroll. Det betyr at man kan føre havnestatskontroll med fremmede skip som anløper norske havner, også de som tilhører flaggstater som ikke er bundet av MLC. Dette er mulig fordi MLC

har en bestemmelse som sier at man ikke kan forvente mer fordelaktig behandling dersom man ikke har ratifisert konvensjonen. Tvert imot, slike skip vil kunne bli gjenstand for en mer detaljert og inngående kontroll. På denne måten ønsker man å oppfordre alle flaggstater til å ratifisere MLC. Det er viktig å understreke at fremmede skip kun blir kontrollert etter kravene i MLC, og ikke eventuelle krav i norsk lovgivning som måtte gå utover MLC.

I tillegg har både skipssikkerhetsloven og sjømannsloven nedfelt en rettighet til sjøfolk om å fremsette

klage overfor rederiet og tilsynsmyndighetene dersom vedkommende mener å ikke ha fått oppfylt sine rettigheter. Rederiet kan dessuten bli ilagt tvangsmulkt dersom det ikke har etterkommet pålegg etter fastsatt frist.

Konvensjonen og de fleste av lovendringene vil ikke tre i kraft for Norge før konvensjonen trer i kraft internasjonalt. For å få det til, behøves det 30 land med 33 % av verdens tonasje for ikrafttredelse. Allerede har Liberia, Marshall Islands og Bahamas ratifisert. EU-landene har satt slutten av 2010 som mål for ratifikasjon. Under en konferanse i Hamburg nylig,

sa ILO at Panama visstnok også er kommet langt med ratifikasjonen sin.

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag å sette i gang arbeidet med å gjennomføre konvensjonen i forskrifter, policyer og prosedyrer i 2009, og vil i god tid informere næringen om hva som forventes av skip og rederier. □



Haakon Storhaug,
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet



SKAL SIKRE GODE ARBEIDS- OG LEVEVILKÅR. Norge er først ut i Europa med å ratifisere MLC.

FOTO: KNUF REVNE, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK



FP53 – Eksplosiv debatt

”Inert gas” som tiltak for å hindre eksplosjonsulykker om bord på olje- og kjemikalietankskip var et hovedtema ved møtet i IMOs underkomité ”Fire Protection (FP53)” i London fra 16. – 20. januar i år.

”Inerting” – det vil si å toppe tankene med inert gass, en gassblanding som ikke kan antenne eller eksplodere og beholde dette lukket helt til tanken er rengjort og gassfri – var et hett tema i IMO så langt tilbake som i 1978. Endelig beslutning ble ikke fattet før i 1986, og den gang ble den nedre grensen for hvilke skip som skulle omfattes av de nye reglene ble satt til 20 000 dwt. Nå har Norge etter flere års kamp lyktes i å få sitt forslag om at krav til ”inert gas” for laster med lavt flammepunkt (<60 O C) også skal innføres for olje- og kjemikalietankskip under 20 000 dwt. på agendaen Dette kravet skal i første omgang kun gjelde for nye skip, men Norge vil jobbe for at kravet også skal komme til anvendelse for eksisterende skip.

Ulykker

I oktober 2007 vedtok MSC 83 å sette temaet på agendaen for underkomiteen ”Fire Protection”, og ba FP ta essensen i ulykkesrapportene fra ”Chassion”,

Panama Serena” og ”Bow Mariner” med videre i sitt arbeid. Diskusjonen gikk hett ved møtet i FP52 i januar i fjor, da Norge møtte stor motstand fra flere hold mot sitt forslag om å innføre krav om ”inerting” av tanker kun basert på lastens flammepunkt. Diskusjonen ble videreført til årets møte, der det ble satt ned en arbeidsgruppe for dette agendapunktet under ledelse av en representant fra de britiske sjøfartsmyndighetene.

Etter en presentasjon av sakens dokumenter gikk debatten i flere timer. Motstanden mot forslaget var i første rekke tuftet på ulykkesproblematikken ved at mange har omkommet i forbindelse med tankentringer der tankatmosfæren ikke var sjekket på forhånd. Det er mange tankentringer på slike skip på grunn av rengjøring, inspeksjon, og så videre. De fleste tankentringsulykkene skjer imidlertid som følge av brudd på eksisterende prosedyrer, og Norge mener derfor at innføring av ”inert gas” ikke endrer situa-

sjonen – tankatmosfæren må alltid sjekkes før tanken entres.

Tas opp igjen

Arbeidsgruppen ble enig om at det skulle innføres krav til ”inerting” for oljetankskip under 20.000 dwt, men ble ikke enig om det skulle gjelde alle skip eller hvor den nedre tonnasje grense eventuelt skulle settes (ved 4 000, 6 000 eller 8 000 dwt).

Det var også generell enighet om at kjemikalietankskip bør ha et IGS-system (Inert Gas System), men da disse skipene er mer komplekse enn oljetankskip vil særlige regler sannsynligvis måtte utarbeides. Det ble derfor besluttet å ta opp igjen denne diskusjonen til neste år.

Plenum tiltrådte i hovedsak arbeidsgruppens konklusjoner og understreket at ingen beslutning er fattet med hensyn til skipsstørrelse. Underkomiteen vil be IMOS sjøsikkerhetskomité MSC om å utsette tidsfrist for ferdigstilling av arbeidet til 2011. □



Bjørg Rossebø,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet



NORGE BLIR HØRT. Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude (på storskjerm og med ryggen til) legger fram Norges forslag for plenum.

FOTO: BJØRG ROSSEBØ

BLG13 – Gjennomslag for Norge

To av Norges ”hjertesaker” saker ble besluttet under møtet i IMOs underkomite ”Bulk, Liquid and Gases” (BLG) i London 2.-6. mars.

Turid Stemre, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Midlertidige retningslinjer om sikkerhet på skip med maskininstallasjoner som bruker naturgass som drivstoff, ble godkjent av underkomiteen. Dette er første skritt på veien mot en felles bindende internasjonal kode for skip som drives med gass, også andre gasser enn LNG og muligens også nye teknologier. Norge fikk satt regler for gassdrevne skip på agendaen under MSC 78 i mai 2004 og har ledet arbeidet både i korrespondansegrupper mellom møtene og i arbeidsmøter under møtene. Vi er svært fornøyd med at vi endelig får noe på plass selv om mye gjenstår. Retningslinjene skal endelig godkjennes av MSC i mai 2009, men det antas å bli en proformasak.

Norge kan også glede seg over at det nå endelig ser ut til å bli forbud mot bruk av tungolje i Antarktis. Norge har vært en sterk pådriver i dette arbeidet og på BLG ble det enighet om endringsforslag til MARPOL som oversendes MEPC for godkjenning. MEPC møtes i juli 2009, og selv om noen delegasjoner er skeptiske til endringene, tror vi de vil bli godkjent av hovedkomiteen. □

STW40 – Utfordring å enes

IMOs underkomite ”Standards of Training and Watchkeeping” møttes i London. 2.- 6. februar.

Turid Stemre, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Det var to hovedsaker under diskusjon:

- Revisjon av STCW-konvensjonen og -koden
- Revisjon av retningslinjene for fastsettelse av bemanning med tanke på å gjøre disse bindende i alle land som har tiltrådt STCW-konvensjonen.

Revisjonen av STCW-konvensjonen og -koden skal avsluttes og resultatet godkjennes på diplomatkonferanse på Filipinene i 2010. Det blir nok en større utfordring å enes om en felles standard for minimumsbemanning, så dette arbeidet forventes å pågå noen år til. □

HUSK!

MELDING VED ULYKKER

Skipfører eller rederi skal snarest mulig gi muntlig melding til Hovedredningsentral eller kystradio ved:

- tap av skip eller liv
- betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø
- arbeidsulykke der det kreves evakuering av den skadde

Husk også at ulykken skal rapporteres skriftlig til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer etter hendelsen. Dette gjelder også nestenulykker.

Se Sjøfartsdirektoratets hjemmesider for mer detaljer:

www.sjofartsdir.no

FOR SJØSIKKERHET I ET RENT MILJØ



FOTO: ARVE SVENNING
Fotokonkurransen for sjøfolk 2008

OVERFYLLING

Hva skjedde?

Et bulkskip som gikk i ballast var i ferd med å foreta ballastskifte da en stor sluseventil i maskinrommet sviktet og forårsaket en kraftig overfylling. Ytterligere overfylling skjedde når besetningen forsøkte å pumpe ut ballasten og trimme skipet, inntil overfyllingen i maskinrommet var over åtte meter dyp. Etter at fartøyet mistet all fremdrift og elektrisk kraft, måtte det tas under slep i en redningsaksjon.

Hvorfor skjedde det?

Grunnen til at ventilen sviktet var høyt trykk i systemet eller plutselig sjokktrykk under lasting. Dette var sannsynligvis forårsaket av at andre hydraulisk drevne ventiler i ballastsystemet stengte seg for fort, idet aktuatorene deres var ute av stilling. Det kan også ha blitt forverret på grunn av praksisen, ved inspeksjoner, med å sette ballasttanker under trykk for å vise at de er fulle. Grunnen til ytterligere overfylling under forsøk på å pumpe ut ballasten var mangelfull kjennskap til ballastsystemet blant de involverte besetningsmedlemmene og det faktum at det ikke var utarbeidet ballastprosedyrer for skipet. Krisesituasjonen ble forverret av mangelfull kommunikasjon mellom besetningen på broen og besetningen i maskinrommet.

Hva kan vi lære?

Skipets besetning må ha inngående kjennskap til fartøyets rørsystemer. Tegninger av disse systemene må være korrekte og lett tilgjengelige om bord. Prinsippet med "Bridge Resource Management", som for eksempel rådslagning og kryssjekking, gjelder like mye for operasjoner i maskinrommet, særlig i krisesituasjoner. Skipet må ha etablerte prosedyrer (hvilket er påbudt i henhold til ISM-koden) for sikker håndtering av overføringsoperasjoner som for eksempel ballastskifte. Disse må besetningen kjenne til og følge.

FLOODING

What happened?

A bulk carrier was on a ballast passage and conducting ballast exchange operations when a large gate valve in the engine room on the ballast/bilge system failed, causing severe flooding. Further flooding occurred when the crew attempted to de-ballast and trim the ship until eventually the flooding in the engine room was over 8 metres deep. Having lost all propulsion and electrical power, the vessel had to be taken in tow as a salvage operation.

Why did it happen?

The valve failed due to high pressure in the system or sudden, shock pressure loading. This was possibly caused by other, hydraulically operated, valves in the ballast system closing too fast, as their actuators were out of adjustment. Also it may have been exacerbated by the practice, used during surveys, of pressurising ballast tanks to show that they were full. Further flooding, during attempts to de-ballast, was caused by insufficient knowledge of the ballast system on the part of the crew and the fact that no ballasting procedures had been developed for the ship. It was made worse by a lack of communication between bridge and engine room personnel during the crisis.

What can we learn?

Ship's staff must have a thorough knowledge of the vessel's piping systems. Drawings of these systems must be correct and readily available on board. The principles of Bridge Resource Management, such as consultation and cross-checking, are equally applicable to engine room operations, particularly during an emergency. The ship must have established procedures (as required by the ISM Code) for safely conducting routing operations such as exchanging ballast. These must be known and followed.

Hva skjedde?

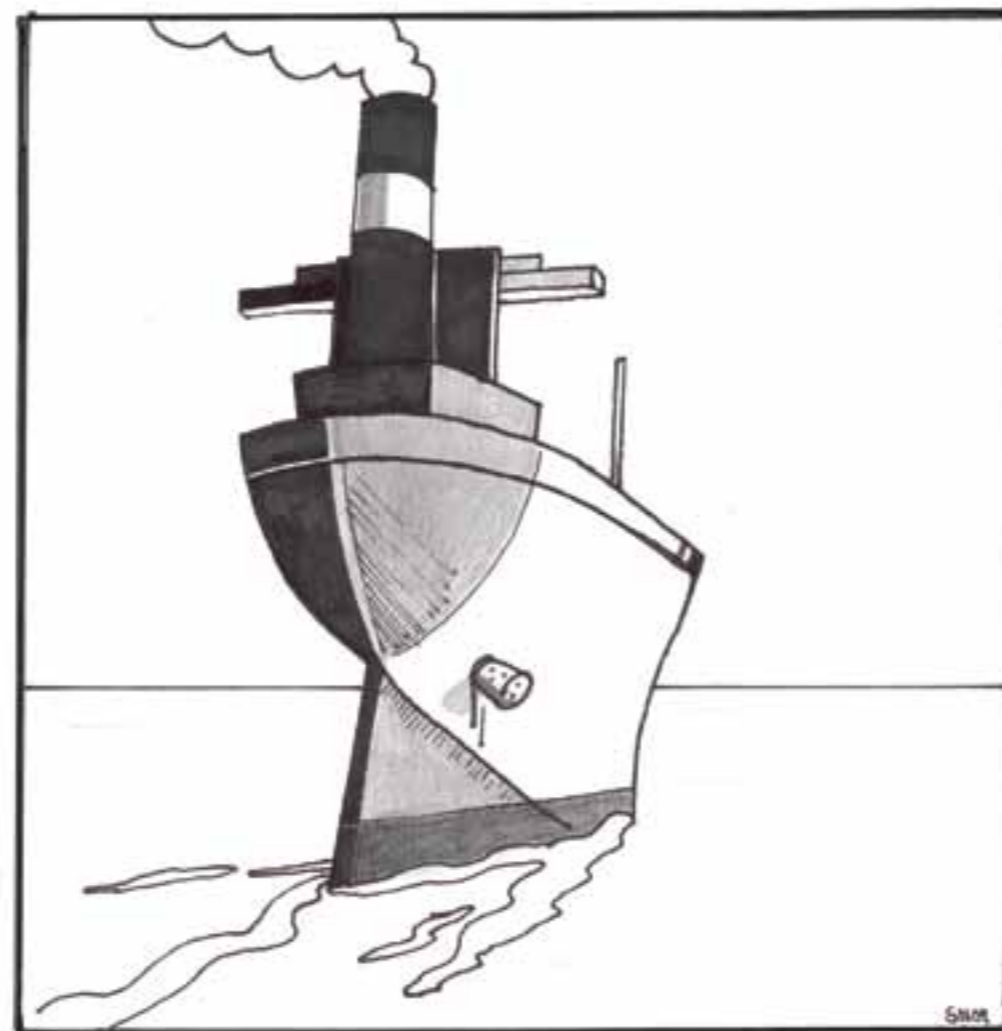
Et fullastet bulkskip i grov sjø mistet styringsegenskapene grunnet overfylling av sjøvann i styremaskinrommet. Propellstigningen måtte settes til null og skipet drev i mer enn sju timer mens besetningen forsøkte å få kontroll med overfyllingen og gjenopprette styringen. Uten fart og med sjø fra styrbord side, rullet fartøyet kraftig og grønnsjø slo over hoveddekk og lukelemmer. Som følge av sjøene og rullingen, tok brennoljetankene inn vann og fartøyet fikk, på grunn av forskyvning i lasten, slagside mot babord.

Hvorfor skjedde det?

Festeanordningen til lukelemmen på aktre trossestores hadde ikke blitt skikkelig vedlikeholdt. Sjøvann trengte inn gjennom den utette tetningsflaten på rommets lukelem og fylte rommet med vann. Skottet mellom trossestores og styremaskinrommet var ikke vanntett og styrmaskinrommet ble også fullt. Styringsegenskapene forsvant når styremaskinens motorer sto helt i sjøvann. Brennoljetankene tok videre inn sjøvann på grunn av dårlig vedlikeholdte lufteåpninger på tanken.

Hva kan vi lære?

Installasjon av en lensevannsalarm i trossestores og i styremaskinrommet ville ha gitt et tidligere varsel om vannansamling. Tilstanden til festeanordningen på luken til lagerrommet og brennoljetankenes lufteåpninger skulle vært kontrollert ved en nylig utført lastelinjeinspeksjon. Personell om bord bør ikke stole kun på disse inspeksjonene i forhold til å sikre at fartøyet er fullstendig vanntett og værbestandig.



What happened?

A fully laden bulk carrier in heavy seas lost steering due to flooding of the steering gear room by sea water. The propeller pitch had to be set to zero and the ship drifted for more than 7 hours while attempts were made to control the flooding and restore steering. While not making way, the vessel rolled heavily in starboard beam-on seas and green water washed over the main deck and hatch covers. As a result of the seas and rolling, the fuel oil service tanks took on sea water and the vessel suffered listing to port due to shifting cargo.

Why did it happen?

The cleating devices for the hatch cover for the aft rope locker had not been properly maintained. Sea water entered through the non-tight rope locker hatch cover sealing surface and flooded the rope locker. The bulkhead separating the rope locker from the steering gear compartment was not watertight and progressive flooding of the steering gear room occurred. Steering was lost when the steering gear motors became submerged in sea water. The fuel oil service tanks took on sea water due to poorly maintained tank breathers.

What can we learn?

The installation of bilge water alarms may have given an early warning that water was accumulating in the steering gear compartment. The condition of the aft rope locker hatch securing devices and fuel oil tank breathers should have been checked during a recently conducted load line survey. Shipboard personnel should not rely solely upon these surveys to ensure adequate watertight and weather tight integrity of the vessel.

Ny undervisningsbok i sjøvett

Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med Redningsselskapet laget et nytt undervisningshefte til bruk i barneskolen.

I flere år har Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Redningsselskapet tilbudt ungdomsskolen en undervisningsbok for å heve kompetansen til ungdom som oppholder seg på eller ved vann. Dette har vært et populært tilbud og vi deler ut omtrent 10 000 bøker i året.

Det har lenge vært et ønske at man skulle produsere noe til bruk for de litt mindre også. Nå er arbeidsboka endelig klar, og den har fått navnet "Sjøvettboka". Forfattere av boka er Hilde Sæbø fra "Vis sjøvett" Trondheim og Per Kristiansen fra "Vis sjøvett" Tvedestrand. Man har siktet seg inn på barn som går i tredje og fjerde klasse. Dette fordi det da også



kan brukes som undervisningsmaterieil i forbindelse med Sjøvettdagene, som er et

årlig arrangement der omlag 8000 barn i denne aldersgruppen deltar. □

Hun der hjemme

I Galidaxi i Hellas er det reist et internasjonalt minnesmerke til ære for sjømannens kone.

Det var ingen ringere enn moren til vår tidligere sjøfartsdirektør, Rune Teisrud, som fikk det ærefulle oppdraget å tale ved avdukingen av statuen. Inger Tomelthy Teisrud, som selv har generasjoner av sjømannsblod i årene, representerte all verdens sjømannskoner da hun i sin tale fortalte om lengsel og savn, om bekymring for sikkerheten, og om alt ansvaret som faller på henne som må ta seg av alt mulig der hjemme. Men det er ikke bare ille. – Sjømannskonene måtte ta avgjørelsene selv, sa hun. – På den

måten ble de sterke og selvstendige kvinner, lenge før kvinnebevegelsen kom på banen. □



SJØMANNENS TRYGGE HAVN.
En sjømanns liv leves ofte langt hjemmefra, og det å vinke farvel har til alle tider vært sjømannskonenes skjebne.

SJØMANNSKONEN PERSONLIG.
Inger Tomelthy Teisrud hilser på IMO's generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos, som sto for selve avdukingen av statuen.

Region sør

Stasjon Oslo

Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 00
Telefaks: 52 74 54 01

Stasjon Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
Telefaks: 52 74 54 81

Stasjon Kristiansand S

Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 60
Telefaks: 52 74 54 61

Stasjon Stavanger

Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
Telefon: 52 74 55 00
Telefaks: 52 74 55 01

Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
Telefaks: 52 74 50 02

Stasjon Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
Telefaks: 52 74 55 81

Stasjon Florø

Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
Telefaks: 52 74 54 41

Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
Telefaks: 52 74 55 41

Stasjon Kristiansund N

Postboks 767, 6501 Kristiansund N
Telefon: 52 74 54 70
Telefaks: 52 74 54 71

Region nord

Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
Telefaks: 52 74 55 31

Stasjon Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
Telefaks: 52 74 54 91

Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
Telefaks: 52 74 54 94

Stasjon Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
Telefaks: 52 74 54 21

Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 83
Telefaks: 52 74 54 84

Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
Telefaks: 52 74 55 11

Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
Telefaks: 52 74 54 55

Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 20
Telefaks: 52 74 55 21

Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
Telefaks: 52 74 54 51

Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
Telefaks: 52 74 54 31

Beredskapstelefon

Ringer man Sjøfartsdirektoratet, 52 74 50 00, utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det **at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid.**

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 0800 til 1545

Fra 15.05 til 15.09: 0800 til 1500.

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate, tel.no. 52 74 50 00, outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized **that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours.**

These are as follows:

From 15th of September to 15th of May:

0800 hrs. to 1545 hrs. (l/t)

From 15th of May to 15th of September:

0800 hrs. to 1500 hrs. (l/t)



**HØGSKOLEN
I ÅLESUND**
Høgskolen er et sentralt kompetansemiljø i regionen, og holder til i nye, lokaler 4 km fra Ålesund sentrum. Høgskolen har ca 1900 studenter og 150 ansatte.



Maritime kurs

Høgskolen i Ålesund tilbyr et bredt spekter av maritime kurs. Vi stiller med solid faglig kompetanse og moderne maritime simulatorer. Noen aktuelle områder er:

- DP - Basis og avansert kurs
- Hurtigbåt - grunn- og retreningskurs
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer inkl AIS
- CRM / BRM
- Lastehåndtering IMDG
- Diverse kurs for offshorefartøy

Kontakt oss for mer informasjon/påmelding:
telefon: 70 16 12 00 eller e-post: sevu@hials.no

Internett: maritim.hials.no

Vi fokuserer på ledelse

Som inkluderer: **Menneskelige Ytelser og Begrensninger (MYB)**

Vi opplever gjennom våre kunder og våre egne erfaringer at fokuset på ledelse ikke alltid er viet nok oppmerksomhet. En svak eller utydelig leder kan koste mer enn det smaker.

Sikkerhetssenteret Rørvik tilbyr en lederopplæring som gir ledere på alle nivåer trygghet og kunnskap som leder. Lederen representerer rederiets policy på det enkelte fartøy eller avdeling, men det er mange feller å gå i.

Noen av fagemnene i lederopplæringen:

- Ledelse
- ASH/HMS
- MYB
- Human factors (de menneskelige faktorene)
- Kriseledelse og krisehåndtering
- Konfliktløsning

Kurset kan tilpasses det enkelte rederis behov og struktur. STCW95 ligger sentralt i opplæringen.

SRM-KURS:

SRM, Ship Resource Management, er et kurs som imøtekommer kravene i **STCW - 95** tabell A-II/4, tabell A-V/2 som resulterer i kursbevis/diplom.

Kursets innhold og gjennomføring er bygget opp for å få et system der vi lærer og repeterer viktige element innen **MYB** (Menneskelige Ytelser og Begrensninger) for å unngå å gjøre "enkle", men godt kjente menneskelige feil. Alt dreier seg om sikkerhet!

Sikkerhetssenteret Rørvik har egen Human factor avdeling med svært dyktige medarbeidere. Svenn Dahle (t.h.), offiser med lang erfaring fra Forsvaret og med mange år i internasjonale FN og NATO operasjoner. Spesialområde innen human factor, ledelse og krisehåndtering. Svein Kristian Garnes (t.v.), er tidligere flykaptajn med stor kompetanse innen SRM (Ship Resource Management). Sammen har de "marinisert" det beste for å gi en optimal opplæring til den maritime næringen så vel til små som store enheter. Vi har hatt et nært samarbeid med Redningssselskapet med svært gode resultater.



SRM-kurset har en varighet på 3 dager og inneholder:

- Menneskelig atferd og reaksjonsmønstre
- Krisehåndtering og beredskapsplaner
- Optimalisering av bruken av ressurser ombord (den maritime "MCC-SHELL" modellen)
- Ledelse
- Takling av stress
- Kommunikasjon
- Problemløsning og beslutningstaking
- Prosedyrer og sjekklister
- Gruppeoppgaver og "case studies"
- Simulatorøvelser med oppgaveløsning

Historisk sett kjenner vi best til begrepet **BRM** (Bridge Resource Management) i den maritime verden. Disse kursene har vært på markedet lenge og ofte uten revisjon. På SRM kurset bygger vi videre på grunnprinsippene i BRM.

Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.

Andre kurstilbud VINTER / VÅR 2009:

RETRENING FOR NAVIGATØRER/MASKINISTER som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år:

Oppstart: Uke 11/12, 17/18 og 24/25

NB! Repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene.

Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell i uke 12 og 21.

ASSESSORKURS:

Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.

HURTIGBÅTKURS:

Oppstart: Uke 10 og 16

RETRENING HURTIGBÅT:

Oppstart: Uke 14, 18, 20 og 22

KONFLIKTHÅNDTERING. KURS OG PROSESSVEILEDNING

- Ledelse av små og mellomstore enheter
- Konfliktløsning i små og mellomstore enheter
- Interne HMS-kartlegginger på land- og sjøenheter

Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.

ANDRE KURS, VINTEREN/VÅREN 2009:

IMO 60 - Grunnleggende sikkerhetskurs, IMO 80 - Advanced sikkerhetskurs, IMO 90, Medisinsk behandling, Redningsfarkoster, Hurtiggående mob-båt, Crowd & Crisis, GOC - kurs, ROC - kurs, ASH - kurs (HMS - kurs), H-båt kurs.

For fullstendig kursoversikt viser vi til våre nettsider: sikkerhetssenteret.ntfk.no

Nyhet i 2009! TO NYE KURS:

Sikkerhetssenteret Rørvik har fått godkjent to nye kurs som vi tenker å starte opp i løpet av 1. halvår 2009.

- Det første er et **retreningskurs for matros/motormann** som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.
- Det andre er et kurs for **yrkesaktive uten fartstid** som ønsker å skifte yrke til matros/motormann.

For mer informasjon om kursene og tidspunkt for oppstart, ta kontakt med oss.

Sikkerhetssenteret Rørvik

ble etablert i 1994, og har gradvis utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi innehar i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW - 95 konvensjonen. Vi har i den senere tid lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi er med på utvikling av nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder kurs der det passer best for rederiene. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Sikkerhetssenteret

Ytre Namdal videregående skole



7900 RØRVIK • Telefon 74 12 64 10 • Mobil 975 20 305 • E-POST sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no

B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

HOLD KONTAKTEN



HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

SP3550 inngår i en serie radioer fra Thrane & Thrane som bla.a inneholder påbudt GMDSS VHF og to andre VHF modeller. Felles for alle disse radioene er at de bruker samme tilleggsutstyr. GMDSS radioen har i tillegg Litium batteri.

SAILOR SP3550 inkluderer bla.a:

- Vanntett utførelse (IP67).
- Standard programmering, 6 kanaler + "nye" 12,5 KHz kanaler + repeaterkanaler.
- Robust og godt grep.
- PL tone for bruk sammen med repeater.
- Innebygget scrambler for privat samband.
- Scanning av to eller flere kanaler
- Valg av høy/lav effekt.
- Bordlader med oppbevaringsplass for ekstra batteri.



NAVYkjedeleverandør

SATELITT TERMINAL

Thrane & Thrane har lansert sin nyeste Inmarsat satellitt terminal - SAILOR FleetBroadband. En kan godt si at dette er den maritime utgaven av BGAN systemet som har vært på markedet et par år, og som har gitt særlig media og statlige brukere tilgang til stor kapasitet og kontinuerlig oppkopling over satellitt med terminaler som er små, enkle og rimelige.

SAILOR FleetBroadband gir brukere til sjøs en helt ny hverdag med kontinuerlig global* Internett oppkopling, e-post og telefonforbindelse - samtidig!

SAILOR FleetBroadband har følgende spesifikasjoner:

- 432kbps (FB500) / 264kbps (FB250) standard IP
- 32, 64, 128, 256 (kun FB500)kbps streaming IP
- 64 kbps ISDN
- 4 kbps tale og digital 3,1 kHz audio
- Gruppe 3 fax via 3,1 kHz audio
- Standard 3G SMS (opp til 160 karakterer)

- ✓ **LANDSDEKKENDE**
NAVY har forhandlere langs hele kysten.

- ✓ **FAGKOMPETANSE OG PERSONLIG VEILEDNING**
NAVY har over 100 tekniske spesialister i kjeden som vil hjelpe deg med riktig utstyr i forhold til dine behov.

- ✓ **NORGES BESTE PRODUKTUTVALG**
NAVY samarbeider med de ledende leverandører innen bransjen.

finn din forhandler på www.navy.no



NAVY
www.navy.no

Eneren i Maritim Elektronikk