

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 2-2009

New IMO convention on shipbreaking

Side 6 – 14

ISM - godt sjømannskap på papir

Side 24 – 28

Bjarne i Odda legger inn årene

Side 40 – 41

Nordsjøcup 2009

Side 44 – 47



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: Sikkerhet i stort og smått
- 6 Opphugging av skip - ny konvensjon i havn / A new convention for shipbreaking
- 14 Ikke forbud mot standsetting/No ban on beaching
- 16 Flying the flag of experience and competence
- 19 – Må du ha båtførerbevis 1. mai 2010?
- 20 Advarer mot ulykkesesong på sjøen
- 21 Stabilt antall dødsulykker
- 22 70 000 barn har lært om sjønett
- 24 ISM - godt sjømannskap på papir
- 28 ISM - revisjoner ekstra fokusområder i 2009 - 2010
- 30 Inspeksjoner etter bulkdirektivet/Inspections in accordance with the directive on bulk carriers
- 48 Menneskefaktoren/The Human Factor
- 52 Politiets etterforskning av sjølulykker
- 53 Sjøfartsdirektoratet oppfølging av ulykker
- 54 Ulykker siste fem år
- 55 Sjøfartsdirektoratet på Facebook
- 56 Revisjon av havnestatskontrollsystemet
- 58 Leserinnlegg: Å forebygge grunnstøtinger
- 60 Nytt fra IMO
- 62 Hva kan vi lære/Lesson learned
- 64 Lofotfishing

Velferden/Leisure and cultural activities

- 32 Sjømannsidretten fortsatt i form
- 33 Velferden 60 år siden
- 34 Filmtjenesten – Nye og gamle gåter
- 36 Film service – New and old enigmas
- 38 Mitt karibiske cruise
- 40 Bjarne i Odda legger inn årene
- 42 Flott sjømannsklubb i Norrköping
- 44 Norsjøcup 2009 - første kapittel



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 bрт. 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: Andrew Walls

Redaksjonen avsluttet: 22. 05. 09

ISSN-nr 0804-4589



Sikkerhet i stort og smått

Sjøfartsdirektoratets arbeid for sikkerhet pågår for fullt. For tiden er det spesielt fokus på fiskeflåten og på det vedvarende problemet med grunnstøtinger. Fritidsbåtsesongen står for døren, så også her jobbes det aktivt for å forhindre ulykker. Sist, men så absolutt ikke minst, har vårt mangeårige arbeid for en tryggere og mer miljøvennlig opphugging av skip endelig fått et håndfast resultat.

Vår kampanje som er rettet mot fokuseringen på sikkerhetsnivået til norske fiskefartøy, viser nedslående resultater. Kampanjen som startet med en aksjon med uanmeldte tilsyn 5. januar i år, har fortsatt hele vinteren og våren. Av over 200 kontrollerte fartøy har vi 55% tilbakeholdelser basert på over 1500 pålegg. Enkeltvis og samlet er disse graverende, og underbygger påstanden vår om manglende sikkerhetskultur blant redere og den enkelte fisker. Hoveddelen av påleggene gikk på navigasjonsinstrumenter, manglende og utdaterte kart for fartsområdet, mangler ved redningsflåter, redningsdrakter og vester, luker og lukkeanordninger for lufttilførsel, lasterom og brennoljesystemer, installasjon og vedlikehold av elektriske anlegg, manglende stabilitetsdokumentasjon og forståelse for behovet for dette for å ha en sikker drift.

De nedslående resultatene gjør at vi fortsetter sørover gjennom sommeren og tidlig høsten, for å få med flere fartøy. Vi har ingen grunn til å tro at resultatet

blir bedre her enn i nord, hvis da ikke vår tidlige varslingsgjør at fiskerne setter inn tiltak for å bedre sikkerheten før vi kommer.

Manglene vi har oppdaget så langt, gjør at vi har et bedre grunnlag for å fokusere på de rette tingene i vårt holdningsskapende arbeid fremover. En viktig medspiller vil være arbeidsgruppen som vi nedsatte høsten 2008 for å forebygge ulykker i fiskeflåten. Gruppen er bredt sammensatt både av representanter fra forsikring, forskningsmiljø, Fiskeridirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og organisasjonene. Norges Fiskerilag og Sør Norges Trålerlag som var invitert til å delta har takket nei. Dette er meget beklagelig, da disse har et ansvar for medlemmenes sikkerhetstenking og ikke minst påvirkning. Jeg vil derfor spesielt be om at de revurderer sitt avslag og blir en aktiv medspiller i dette arbeidet.

Vis sjøvett

Når dette skrives har våren kommet til store deler av Norge, og tusenvis av

båtentusiaster har brukt mange timer til å sette sitt kjære fritidsfartøy i stand for båtsesongen. Derfor er det betimelig å minne om slagordet "Vis sjøvett". Selv om dette slagordet ble lansert for mange år siden, så er det like aktuelt i dag. Ved å bruke sjøvett i alt som har med fritidsfartøy å gjøre, vil det være et godt bidrag til at sommeren 2009 forhåpentligvis skal bli en sesong med null ulykker.

Sesongen 2009 er også den siste uten båtførerbevis for mange fritidsbåtkbrukere. Jeg minner om at kravet slår inn fra og med 1. juli 2010 for dem som er født etter 1. januar 1980. Derfor kan det være fornuftig å ta prøven allerede i år. Jeg vil samtidig oppfordre flest mulig, uavhengig av fødselsår, til å ta prøven. Dette vil kunne medvirke til tryggere ferdsel til sjøs.

Grunnstøtinger

I forrige utgave av Navigare delte jeg tanker omkring årsaksforholdene til grunnstøtinger. Dette ble fulgt opp i møtet på Gardermoen 19. mars, et møte der mange interessenter deltok. Møtet fikk uventet stor medieoppmerksomhet takket være en liten "glipp" fra NTB som meldte om at det var innkalt til oppvaskmøte. Det var det på ingen måte, det var innkalt til et tankesmiemøte, der hensikten var å lytte og kanskje finne en vei å gå videre sammen med næringens organisasjoner

Som ventet kom det ingen bastante konklusjoner i møtet, men det var til

dels friske meningsytringer blant de mange deltagerne.

Det møtet kunne enes om, var at det nok er forskjeller avhengig av fartøystype hva gjelder ulykker. Sagt på en annen måte, skiftordninger på passasjerskip betyr antagelig at ulykkesårsaken kan være noe ulik det som viser seg å være årsakssammenhengen for et lasteskip med to-vakts system.

Den konkrete oppfølgingen av møtet blir at vi setter oss sammen med representanter fra Rederienes Landsforening og Fraktefartøyenes Rederiforening, for om mulig å se noen fellestrekk i ulykkene til de forskjellige fartøyskategoriene passasjer- og lasteskip.

Diplomatkonferansen i Hong Kong

Diplomatkonferansen i Hong Kong er nå historie. Konferansen som omhandlet sikker og miljøvennlig resirkulering av skip ble avviklet i tiden 11.-15. mai, og majoriteten blant IMO's medlemsland var til stede. På forhånd var det sendt inn et trettitalls forslag til forbedringer til den foreliggende konvensjonsteksten, som har blitt utarbeidet i regi av IMO's miljøvernkomité MEPC. Noen av forslagene var gode mens enkelte andre var det stikk motsatte – sett fra Norges ståsted. Vi er kjent med hvordan EU-statene stiller seg til de samme forslagene, og der er vi nesten på linje med EU. Du kan lese mer om konferansen og utfallet i en egen reportasje i dette bladet. □

Safety at all levels

It's full steam ahead for the Norwegian Maritime Directorate where our work for safety is concerned. For the time being our focus is on the fishing fleet as well as the problem of ships running aground. The season for pleasure cruising is here and we work hard to prevent accidents. Last, but by no means least, we are finally reaping the rewards for all our years of hard work to ensure the safe and environmentally sound recycling of ships

Unfortunately, our campaign focusing on the safety level of the Norwegian fishing fleet has shown disheartening results. Our unannounced inspections have so far resulted in a detention rate of 55 percent and revealed more than 1 500 deficiencies that show an alarming lack of safety awareness on the part of the fishermen. Consequently, we will continue our work to promote a better attitude in this part of the industry.

Pleasure craft

The cruising season is here and thousands of boat enthusiasts are headed for the sea. It is therefore timely to remind people to show common sense when at sea. This summer season is the last before a compulsory pleasure craft certificate will be introduced for people born in 1980 or later. It is my hope that as many boat owners as possible, no matter how old they are, will take the certificate, as I believe strongly that this will result in greater safety for pleasure craft users.

Groundings

A thinktank meeting was arranged in March in order to let shipping

organizations deliberate the reasons for the growing numbers of groundings and perhaps find measures to prevent more ships going aground. As expected, no conclusive results were reached but several opinions were expressed by the many participants. It was agreed that the problem varies depending on the type of ship. For example the watch keeping system on a passenger ship will be different to that of a cargo ship.

The diplomatic conference in Hong Kong

The conference concerning safe and environmentally sound recycling of ships is now history. The majority of IMO member states were present in Hong Kong. A number of proposals for alteration of the text prepared by the MEPC were submitted – some good and a few not so good as seen from a Norwegian point of view. Nevertheless, a consensus agreement was made, which is covered extensively on the following pages. □

Opphugging av skip ny konvensjon i havn

Norges flerårige innsats for en internasjonal avtale om miljøvennlig og sikker opphugging av skip fikk en vellykket avslutning 15. mai, da IMO vedtok en ny konvensjon som skal sikre at skip som hugges ikke utgjør en risiko for å skade miljøet eller menneskene som jobber i opphuggingsindustrien.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Norges delegasjon som ble ledet av fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, var med på å vedta FN's sjøfartsorganisasjon IMO's (International Maritime Organization) nye skipsopphuggingskonvensjon i Hong Kong i mai. Norge tok som første land opp problemet med uholdbare forhold i skipsopphuggingsindustrien i 1999.

– Det har vært en lang prosess og mye arbeid har vært lagt ned i dette, sa

Gude. – Det er derfor svært gledelig at IMO har klart å enes om denne viktige konvensjonen.

Den norske delegasjonen til konferansen i Hong Kong består for øvrig av representanter fra Miljøverndepartementet (MD), Nærings- og handelsdepartementet (NHD), Norges Rederiforbund og Sjøfartsdirektoratet.

– Dette er svært viktig for bedre standard og arbeidsmiljø i skipsopp-

huggingsindustrien, sa Sveinung Oftedal fra MD, som har arbeidet med problematikken siden den først ble tatt opp i IMO.

Spørsmål om ikrafttredelse

Til konferansen forelå det om lag førti forslag om endringer og presiseringer i den foreslåtte konvensjonsteksten ferdigstilt av IMO's miljøkomite MEPC (Marine Environment and Protection



DEN NORSKE DELEGASJONEN. Fra venstre Kristin Frogg og Sveinung Oftedal fra Miljøverndepartementet, Terje C. Gløersen fra Norges Rederiforbund, fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Tonje Sund fra Nærings- og handelsdepartementet og Jens Henning Koefoed fra Sjøfartsdirektoratet.

THE NORWEGIAN DELEGATION. From the left: Kristin Frogg and Sveinung Oftedal from the Ministry of the Environment, Terje C. Gløersen from the Norwegian Shipowners' Association, acting Director General of Shipping and Navigation Sigurd Gude, Tonje Sund from the Ministry of Trade and Industry, and Jens Henning Koefoed from the Maritime Directorate.

FOTO: ANDREW WALLS

Committee. Disse ble drøftet i komiteen nedsatt under konferansen.

Det store strids spørsmålet var bestemmelsen om ikrafttredelse som gjennom omfattende forhandlinger førte frem til et kompromissforslag

som er akseptabelt for Norge. Som bestemmelsen nå står, vil konvensjonen tre i kraft 24 måneder etter at 15 medlemsland, eller 40 % av IMO's medlemstønning, har ratifisert. I tillegg har konvensjonen et krav som skal sikre

tilstrekkelig opphuggingskapasitet for partene til konvensjonen når den trer i kraft.

– Norge er av den oppfatning at konvensjonen vil bli ratifisert, og at det medfører at norske redere etter hvert vil sende

A new convention for ship breaking

Norway's decade long effort for an international agreement on the safe and environmentally sound recycling of ships finally paid off on May 15, when the IMO adopted a new convention that will ensure that shipbreaking does not pose any unnecessary risk to human health and safety or to the environment.

The Norwegian delegation, lead by acting Director General of Shipping and Navigation Sigurd Gude, participated in adopting the International Maritime Organisation (IMO) convention on ship recycling in Hong Kong in May. In 1999 Norway was the first country

that addressed the untenable conditions in the shipbreaking industry in IMO.

“It has been a long process with much work from our side,” said Gude, “It is therefore extremely gratifying to see IMO agree to this important convention.”

The Norwegian delegation attending the Hong Kong conference included representatives from the Ministry of the Environment, the Ministry of Trade and Industry, The Norwegian Shipowners Association as well as from the Norwegian Maritime Directorate.

BERØMT SKYLINE. Hong Kongs fantastiske skyskraperer danner et imponerende bakteppe til en av verdens travleste containerhavner. I forgrunnen troner byens flotte konferansesenter, der IMO's konvensjon om skipsopphugging ble vedtatt.

FAMOUS SKYLINE. Hong Kong's magnificent skyscrapers create an impressive backdrop for one of the world's busiest container ports. At the waterfront lies the Convention Centre where the new IMO shipbreaking convention was adopted.

FOTO: ANDREW WALLS



BER OM SNARLIG RATIFISERING. IMO's generalsekretær Eftimios E. Mitropoulos ba medlemslandene om å jobbe for raskt ratifisering av konvensjonen, slik at den kan tre i kraft så snart som mulig.

URGE FOR SPEEDY RATIFICATION. IMO's Secretary General Eftimios E. Mitropoulos urged the member states for a swift ratification of the convention to ensure quick entry into force. FOTO: ANDREW WALLS

KONVENSJONEN

Den nye konvensjonen gir regler for design, konstruksjon, operasjon og forberedelser for skip for å lette en sikker og miljøvennlig resirkulering uten at det skal gå ut over skipets operasjonelle sikkerhet og effektivitet. Konvensjonen skal óg lette en sikker og miljøvennlig drift av opphuggingsverftene samt etablere passende mekanismer for håndheving av reglene. Det inkluderer sertifisering og krav om rapportering.

Skip som sendes til resirkulering må ha et sertifikat med en innholdsfortegnelse som gir oversikt over farlige materialer om bord. Et bilag til konvensjonen gir en oversikt over hvilke farlige materialer som er forbudt eller har begrenset lovlighet i bruk ved skipsverft, reparasjonsverft og skip som er deltakende til konvensjonen. Skip vil måtte ha en innledende inspeksjon for å verifisere listen over farlige materialer om bord. Senere vil det følge inspeksjoner i løpet av skipets levetid og en siste inspeksjon før opphugging og resirkulering.

Opphuggingsverft vil få krav om å legge frem en plan for opphuggingen av det enkelte skip som spesifiserer hvordan det vil bli håndtert avhengig av dets spesielle inventarliste. Partene må innføre effektive tiltak for å sikre at opphuggingsverft under deres jurisdiksjon overholder konvensjonens regler.

skip til hugging hos verksteder som har et høynet nivå hva gjelder arbeidsmiljø og håndtering av farlige stoffer, sa Sigurd Gude. – Med en vedtatt konvensjon må vi forvente at lasteiere vil stille miljøkrav til rederne, herunder også til metode for skipsopphugging.

– MD og NHD vil arbeide for en snarlig norsk ratifisering, og håper at konvensjonen vil tre raskt i kraft, sa Tonje Sund fra NHD. – Vi på vår side vil allerede nå starte arbeidet med implementering av konvensjonens bestemmelser, bemerket Kristin Frogg fra MD.

THE CONVENTION

The new convention will provide regulations for the design, construction, operation and preparation of ships so as to facilitate safe and environmentally sound recycling, without compromising the safety and operational efficiency of ships; the operation of ship recycling facilities in a safe and environmentally sound manner; and the establishment of an appropriate enforcement mechanism for ship recycling, incorporating certification and reporting requirements.

Ships to be sent for recycling will be required to carry an inventory of hazardous materials, specific to each ship, while an appendix to the convention will provide a list of hazardous materials whose installation or use in ships is prohibited or restricted in shipyards, ship repair yards, and ships of parties to the convention. Ships will have to have an initial survey to verify the inventory of hazardous materials, surveys during the life of the ship, and a final survey prior to recycling.

Ship recycling yards will be required to provide a "Ship Recycling Plan", to specify the manner in which each ship will be recycled, depending on its particulars and its inventory. Parties will be required to take effective measures to ensure that ship recycling facilities under their jurisdiction comply with the convention.

have ratified. Furthermore, the combined maximum annual ship recycling volume of those States must, during the preceding 10 years, constitute not less than 3 per cent of their combined merchant shipping tonnage.

– Norway believes that the convention will be ratified and this will lead to Norwegian shipowners sending their ships to be recycled at yards that operate good standards of safety and handling of dangerous materials, said Sigurd Gude.

– Vi ser også på dette som en viktig milepæl, forsikret rederiforbundets Terje C. Gløersen. – Inntil konvensjonen trer i kraft, anbefaler vi våre medlemmer å følge dens krav så langt det er praktisk mulig.

"Hong Kong-konvensjonen"

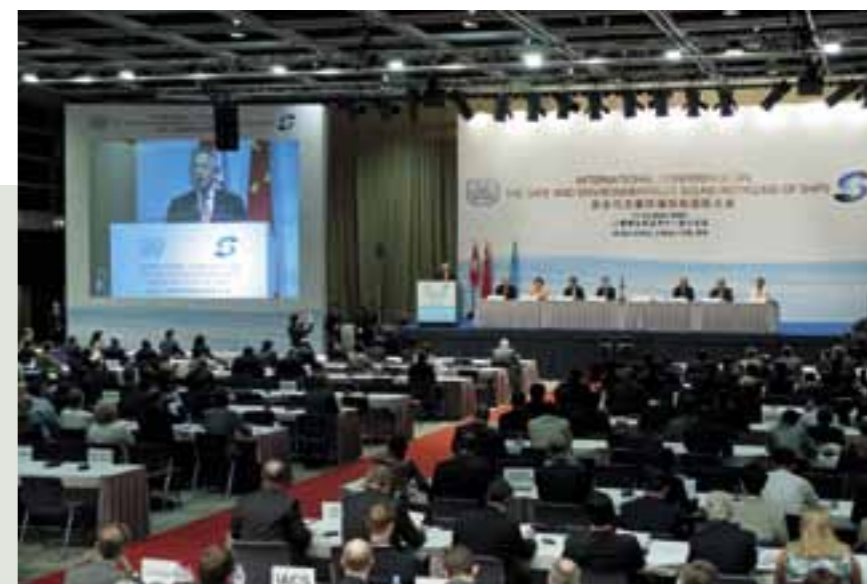
IMO's generalsekretær Eftimios E. Mitropoulos uttrykte i sin avsluttende tale til konferansen takknemlighet til alle som har bidratt til konvensjonen. – Dere har skrevet et nytt kapittel i IMO's historie, sa han.

Generalsekretæren understreket at dette ikke er slutten på et arbeid, snarere slutten på begynnelsen. Han ba om at medlemslandene så snart som mulig vil arbeide for å ratifisere konvensjonen slik at den kan tre i kraft.

– Konvensjonen er ikke perfekt slik den står nå, men dette er et meget godt resultat forholdene tatt i betraktning. Konvensjonen åpner dessuten for forbedringer i fremtiden, bemerket Mitropoulos, som sa at konvensjonen heretter vil bli kjent som "Hong Kong-konvensjonen". □



UNDERTEGNELSE. Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude undertegner konvensjonen på vegne av Norge. SIGNING. Acting Director General of Shipping and Navigation Sigurd Gude signs the convention on behalf of Norway. FOTO: ANDREW WALLS



SAMLET SAL. Over 500 delegater fra hele verden var til stede på konferansen. FULL HOUSE. More than 500 delegates from 63 countries were present at the conference. FOTO: ANDREW WALLS

– When the convention has been adopted we expect customers to set conditions to the shipowners. This will also include recycling methods.

Tonje Sund (Trade and Industry) stated that the ministries of the Environment and Trade and Industry will work for a rapid ratification. "We will begin the work of implementing the provisions of the convention immediately" Kirsten Frogg (Environment) commented.

Terje C. Gløersen said that The Shipowners Association sees this as a landmark decision. "We will recommend that our members follow the provisions of the convention as far as possible even before it comes into force".

The "Hong Kong Convention"

Speaking at the close of the conference the Secretary General of IMO, Eftimios E. Mitropoulos expressed thanks to all who had contributed to the adoption of

the new convention. The Secretary General told the delegates that the convention struck the right balance between the responsibilities and obligations of shipowners, ship recycling facilities, flag and recycling states. He urged the member states to ratify the convention as soon as they could so that it may enter into force as quickly as possible. "The convention is

not perfect as we see it today, but it is a good outcome in the circumstances as it has succeeded in putting in place international rules and standards to regulate, for the first time, a complex and multifaceted issue" he said, adding that the convention, as adopted, allows for future improvements. The convention will be named after the host city. □

Nye regler gir økt sikkerhet for alle

IMO's nye konvensjon for sikker og miljøvennlig resirkulering av skip vil både ta bedre vare på naturen og gjøre arbeidsmiljøet bedre for dem som jobber i opphuggingsindustrien. Men kravene til oversikt over farlige materialer om bord vil også gjøre arbeidsmiljøet bedre for sjøfolk.

Det var Norge som for over ti år siden først tok opp problemet med uholdbare forhold i skipsopphuggingsindustrien, på et møte i IMO's miljøvernkomite MEPC. Siden vi startet å jobbe med saken har mange personer vært involvert i arbeidet, men en av dem som har vært med på hele prosessen er Sjøfartsdirektoratets Jens Henning Koefoed.

De første årene var det Bangladesh som hadde lederansvaret for arbeidet i IMO, men i 2004 overtok Norge dette vervet. Det er Koefoed som siden da dels har koordinert arbeidet i korrespondansegruppen og hele tiden ledet arbeidsgruppen som har behandlet saken.

Hans utrettelige innsats for saken bunner i personlig engasjement og overbevisning om hvor viktig temaet er. – Å gjøre skipsopphugging til en sikrere og mer menneskeverdig industri er nesten verdt å dø for, sier han. – For slik som det har vært fram til nå, er det nemlig mennesker som dør av det.

Det er i første rekke to store problemområder forbundet med skipsopphugging slik det fremstår i dag – elendige og usikre arbeidsvilkår og miljøforurensing.

Høy grad av gjenbruk

Hvert år hugges det gjennomsnittlig mellom 600 og 700 skip. I 2008 ble det hugget tre ganger så mange skip som



Bente Amandussen,
editor Navigare

vanlig, til tross for rekordlave priser. Det har også vært spekulert i om den nye skipsopphuggingskonvensjonen vil påvirke prisene ytterligere i negativ retning.

De fleste skip har en levetid på noen tiår, før slitasje og behov for svært kostbare reparasjoner gjør videre drift uøkonomisk. Skipsopphugging og resirkulering innebærer at materiale fra skipet brukes på nytt. Det gjelder i første rekke stål, men av hele den store konstruksjonen som et skip utgjør er det bare noen få vektprosent som ikke kan brukes om igjen eller nyttiggjøres på andre måter. Så å si alle deler av skrog, maskin og utstyr og møbler om bord blir tatt vare på.

SKIPSKIRKEGÅRDER

Alang på vestkysten av India har siden 1983 utviklet seg til å bli et av verdens ledende sentre for skipsopphugging. Om lag halvparten av alle skip som blir resirkulert blir hugget her. Store supertankere, bilferjer og containerskip kjøres rett opp på stranda ved høyvann, og når tidevannet går ut setter hundrevis av arbeidere i gang med å redusere skipene til småbiter. Om lag 40 000 mennesker har sitt daglige arbeid på resirkuleringsverftene i Alang. Chittagong i Bangladesh har mange av de samme forutsetningene, og nærmere 25 000 mennesker jobber der.



ENGASJERT. Jens Henning Koefoed fra Sjøfartsdirektoratet har jobbet med problematikken rundt skipsopphugging siden det for første gang ble tatt opp i IMO.

FOTO: ANDREW WALLS

Skipstransport er i mange tilfeller den mest miljøvennlige måten for frakt av varer. At materialene blir resirkulert og benyttet om igjen etter at et skip har seilt sin siste ferd bidrar også til bærekraftig utvikling og kan i seg selv ikke sees på som annet enn positivt.

Miljøutfordringer

Problemet hittil har vært at skip som skal hugges opp inneholder oljeavfall, miljøgifter, PCB, asbest og annet farlig avfall. Noen få vektprosent av et stort tank-, bulk eller passasjerskip utgjør flere tonn avfall som det er vanskelig og risikabelt å håndtere. Uten rensing eller forsvarlig oppsamling og oppbevaring slippes avfallet med giftstoffene rett ut i nærmiljøet på opphuggingsstedet. Resultatet vil kunne være alvorlig lokal forurensing av jordsmonn, elver og bekker og lokale kystnære områder.

I tillegg vil mange skip som skal hugges ankomme reden utenfor anleggene med fulle ballasttanker som kan inneholde forurenset eller biologisk aktivt vann med fremmede marine organismer som har blitt med fra andre deler av verden. Dette kan true det stedlige økosystemet. – Disse opphuggingsstedene har blitt påført alvorlige miljøproblemer som de vil måtte leve med lenge, sukker Koefoed.

Forferdelige forhold

– Oppi dette må vi ikke glemme at farene er større og nærmere for dem som har sitt daglige virke i skipsopphuggingsindustrien påpeker Koefoed. – Den risikoen arbeiderne utsettes for er betydelig. Mange steder jobber de uten noen som helst slags form for verneutstyr, og tar bokstavelig talt skipet fra hverandre med sine bare hender. Ulykker skjer daglig. Mange blir skadet eller drept av eksplosjoner eller blir truffet av tunge stålplater som faller.

I tillegg er faren betydelig for å utvikle kreft som følge av å puste inn asbeststøv. – Men det blir faktisk mer av et teoretisk problem, sier han. – For å utvikle kreft tar tid. Mange av disse menneskene lever under så dårlige forhold at de dør av andre ting før de får kreft. Forventet levealder er så lav som 40 år enkelte steder.



AVFALL blir brent direkte på stranden.

FOTO: GREENPEACE



PRØVER SELV. Folk gjør så godt de kan for å beskytte seg.

FOTO: GREENPEACE

Fokus har allerede hjulpet

Avhengig av lokal lovgivning var arbeidsforholdene i opphuggingsverftene altså svært kritikkverdige da man startet arbeidet med den nye IMO-konvensjonen, men det internasjonale fokuset førte raskt til enkelte forbedringer. – Bare det at arbeidsforholdene har vært under intens vurdering og at ulykkene har blitt registrert, har ført til en endring i bransjen allerede, sier Koefoed. – Så selve prosessen med å utarbeide regler har virket positivt inn på miljøet i opp-

huggingsindustrien som har fått føle verdens øyne på seg ganske tungt underveis. I Alang i India, som er verdens største senter for skipsopphugging, har det nesten vært en revolusjon hva sikkerhet angår. Nå er det ikke lenger lov for arbeiderne å jobbe uten verneutstyr og en viss opplæring.

I Bangladesh er ikke forholdene tilsvarende gode. – Der er det fremdeles slik at folk trækker til knes i gjørme, ikke iført annet enn sandaler, sier han. – Gjennom den vedtatte konvensjonen



ASBEST blir ofte håndtert uten noen form for sikkerhetstiltak. FOTO: GREENPEACE

må Bangladesh snart gjøre store forandringer om de skal få lov til å hugge opp skip fra land som har ratifisert konvensjonen.

Viktig kilde til inntekt

– Man må huske på at opphugging og resirkulering av skip innebærer en mulighet for fattige land til å skaffe seg sårt tiltrenge inntekter og råstoffer, påpeker Koefoed.

De hvite urørte strendene som tidligere prydet kystene i opphuggingslandene, er nå svarte av søppel og oljesøl, men titusenvis av jobber med bra lønn sett i forhold til lokal standard, gir lokalbefolkningen mulighet til å brødfø seg selv og familiene sine.



VERNEUTSTYR. Enkelte opphuggingssteder har tatt konsekvensen av nye krav til sikkerhet og innført bruk av noe verneutstyr. FOTO: GREENPEACE

SKIPSOPPHUGGING FØR OG NÅ

Hvert år hugges det gjennomsnittlig 600 til 700 skip. De senere årene har det vært en del flere på grunn av utfasingen av enkeltskrogskip. I takt med skipsfartens store vekst de siste 50 årene, bygges det stadig flere skip, som i sin tur skal hugges opp etter endt innsats. De fleste skip som hugges i dag ble bygget på syttitallet, det vil si før en rekke skadelige byggematerialer ble forbudt.

Tradisjonelt ble skip hugget i nærheten av verftene de ble bygget i Europa og Nord-Amerika, hvor dette var en ganske avansert mekanisk industri. Men etter hvert som næringen ble mer global og kostnadene ved å opprettholde en høy miljø- og sikkerhetsmessig standard steg, ble næringen gradvis flyttet til fattige land i Asia. De største opphuggingslandene i dag er India, Bangladesh og Pakistan som står for huggingen av over 90 prosent av verdens skip. I tillegg har Tyrkia og Kina en betydelig opphuggingsindustri. I disse landene ligger mye til rette for denne industrien; langgrunne strender med stor tidevannsforskjell hvor skipene kan kjøres opp, tomme skipsverft, mye billig arbeidskraft. Hittil har det også enkelte steder vært en til dels svak utviklet lovgivning og system for oppfølging av miljøvern og arbeidsmiljø.

– For slike fattige land representerer skipsopphugging en mulighet for handel og økonomisk vekst, sa IMO's generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos i sin åpningstale til konferansen i Hong Kong.

Avisoppdrag med kraft

At skipsopphugging kom på dagsorden for et drøyt tiår siden, kan man delvis takke noen journalister for. – Det som startet det hele i Norge var et oppslag i Bergens Tidende, forteller Koefoed. – Et reportasjeteam hadde reist til et opphuggingssted for å dokumentere forholdene der. De kom tilbake med en forferdelig historie.

Oppslaget skapte bølger, og mange mente at slikt kunne man ikke være bekjent av. Både miljøvernministeren og Norges rederiforbund kom raskt på banen og etterlyste noen form for regler. Ganske snart ble det startet et samarbeid mellom Rederiforbundet, Miljøverndepartementet og Sjøfartsdirektoratet.

Flere FN-organer

Da man tok opp spørsmålet om skipsopphugging i IMO, viste det seg at problemstillingen var gjenstand for diskusjon også i andre FN-organer. Foruten IMO var også ILO interessert og temaet var på agendaen også i

”Baselkonvensjonen”, som regulerer håndtering og eksport av farlig avfall internasjonalt. Konvensjonens mål er å beskytte mennesker og miljø mot negative virkninger fra generering, håndtering og deponering av farlig avfall, i tillegg til transport av farlig avfall over landegrensene. Den forbyr blant annet eksport av farlig avfall fra rike til fattige land.

– Baselkonvensjonen vil i enkelte tilfeller omfatte skip som skal til opphugging, men slett ikke alle tilfeller dekkes, så den er dermed ikke helt egnet til å regulere skipsopphugging, sier Koefoed. – Det ble derfor tidlig klart at IMO måtte spille en viktig rolle i det globale arbeidet med å forbedre forholdene innenfor resirkulering av skip.

De tre organisasjonene satte i gang et samarbeid og utviklet innbyrdes uavhengige retningslinjer som så på de viktigste prosessene rundt opphugging av skip; arbeidsforholdene, miljøet rundt opphuggingsstedene og forholdet mellom skipsfarten og resirkuleringsindustrien.

I 2003 vedtok IMO's hovedforsamling en resolusjon som nedfelte retningslinjene for resirkulering av skip. Resolusjonen oppfordret medlemslandene til å følge retningslinjene og rapportere om sin erfaring til IMO.

Gavner både sjøfolk og huggere

Når konvensjonens regelverk nå er på plass kan det umiddelbart benyttes av industrien. – I dette tilfellet vil man være helt avhengig av at både redere og opphuggingssteder følger opp, sier Koefoed. – Jeg tror at de frivillige organisasjonene og industriorganisasjonene her vil spille en viktig rolle som vakthund.

– Opphugging og resirkulering av skip vil aldri bli en ren industri, for det er jo i realiteten skraphandling, sier han. – Men de nye reglene vil kunne forbedre miljøet og arbeidsforholdene. Vi vil etter hvert også få mye bedre oversikt over hvilke stoffer som brukes i byggingen av skipene. Slik sett vil arbeidet gavne både arbeidsmiljøet til de sjøfolkene som står ombord under skipets levetid og de som skal hugge det opp etterpå. □



FOTO: GREENPEACE

Ikke forbud mot strandsetting

Enkelte miljøvernorganisasjoner er skuffet over at den nye IMO konvensjonen om skipsopphugging fortsatt vil tillate at skip settes opp på strendene for å bli hugget.

Ikke alle er like fornøyd med den nye skipsopphuggingskonvensjonen. Miljøvernorganisasjoner som "Greenpeace" og "Friends of the Earth" hadde håpet at konvensjonen skulle inneholde et forbud mot strandsetting av skip.

Under diplomatkonferansen arrangerte en gruppe aktivister en protest mot den foreslåtte konvensjonsteksten utenfor Hong Kongs konferansesenter. Gruppen som er en koalisjon mellom flere menneskeretts-, arbeids- og miljøverngrupper fra hele verden hevder

at konvensjonen legitimerer den usikre og miljøfarlige skipsopphuggingen som foregår i utviklingsland.

Protestantene innrømmet at de innså at det ikke finnes tilstrekkelige tørrdokk-fasiliteter i dag, og understreket at deres poeng ikke var å forby strandsetting med en gang, men heller å innføre en utfasingsperiode. Det foreslåtte forbudet

fant liten støtte blant medlemslandene som var til stede på konferansen. De fleste fremholdt at konvensjonen er teknologinøytral, og derfor verken foreskriver eller forbyr noen enkelt-teknologi. Et slikt forbud vil være ekstremt konkurransevridende i retning av å benytte opphuggingsland som bruker andre teknologier enn strandsetting uten at miljøfordelene på noen måte er klare.

Aktivistene vil neppe gi opp sin kamp og vil kan hende heller prøve å påvirke Baselkonvensjonen og FN's internasjonale arbeidsorganisasjon ILO. □



GJENBRUK

Millioner av tonn med stål hentes ut hvert år fra skipsopphugging. India får faktisk sju prosent av alt stål landet forbruker. I forhold til utvinning krever smelting av stål kun en tredjedel av energien. Dette gir betydelige innsparinger i forbruk av drivstoff og i utslipp av farlige gasser. Sett i et globalt perspektiv er derfor skipsopphugging en miljøvennlig industri som bidrar til bærekraftig utvikling.

No ban on beaching

Some environmental groups are disappointed that IMO's shipbreaking convention will still allow ships to be beached for recycling.

Not everyone was pleased with the new shipbreaking convention. Non governmental organizations like "Greenpeace" and "Friends of the Earth", belonging to "The NGO Platform on shipbreaking" were hoping for an explicit ban on beaching.

In addition to participating as observers during the diplomatic conference, The NGO Platform on shipbreaking staged a protest against the proposed convention outside the Hong Kong Convention and Exhibition Centre. The coalition of human rights, labour and

environmental groups from all over the world maintained that the convention legitimises the unsafe and environmentally unsound shipbreaking practises found in developing countries.

The protesters acknowledged the lack of dry dock facilities and emphasized that their point was not an immediate ban on beaching but a gradual phasing out of the practice. The proposed ban on beaching however found little support among the IMO member states present at the conference. Most felt that the convention is neutral towards method and neither dic-

tates nor prohibits the use of any given method of breaking the ships. Evident environmental advantages of other methods as opposed to beaching are lacking.

A ban on beaching would seriously distort the competition among shipbreaking countries and would probably lead to massive job losses in countries that use this method.

The NGO's will not give up their fight and may redirect their aim away from the IMO by attempting to influence the Basel Convention and the International Labour Organization (ILO). □

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

Flying the flag of experience and competence

The Norwegian Maritime Directorate and the Norwegian International Ship Register work together to maintain and develop Norway's position as a leading maritime nation and to provide good quality service to their clients.



Bente Amandussen,
editor Navigare

Placed under the Ministry of Trade and Finance, the Norwegian Maritime Directorate - NMD's and the Norwegian International Ship Register - NIS' main objective is to assist the government in maintaining Norway as a leading maritime nation. Since 2007, Innovation Norway, in co-operation with the Norwegian Ships registers, the Norwegian Maritime Directorate and participants in the maritime industry have worked on developing a joint strategy for marketing and market profiling of Norway abroad.

– Our register is open to foreign shipowners, says Assistant Managing Director at NIS, Anita Malmedal. – The NIS register is a highly competitive alternative both for Norwegian and foreign owners and our aim is to increase the fleet with owners of all nationalities.

Influence on international regulations

With strong focus on safety, environmental and labour-related standards, Norway is an active participant in international fora such as the UN agencies IMO and ILO, the European Union agency EMSA and the UN's piracy committee.

– Accordingly, Norway can exercise influence on future international and regional environmental and safety requirements in maritime transport, as well as in the development of equal conditions and uniform rules, says acting Director General of Shipping and Navigation Sigurd Gude confidently. – Our voice is heard.

One arena where Norway is particularly enthusiastic is green shipping. The government's aim is that the Norwegian

maritime industry shall be the world's most environmentally friendly and lead the way in the development of new solutions.

Competitive shipping tax regime

Norway's shipping tax is competitive with taxation in other European countries both with regards to tonnage tax and other regulations. – Profits from shipping activities are, for example, exempt from taxation in Norway, says Malmedal. – And a joint government is continuously working on improving the benefits of registration under the Norwegian Flag.

A complete maritime administration

Norway's maritime administration consists of the Norwegian Maritime Directorate (NMD) as well as the NIS

register. Situated in Bergen, the NIS registers the ships with appurtenant ownership and mortgages.

Further south, in Haugesund, the NMD has its headquarters. The Maritime Directorate is the authority with jurisdiction over Norwegian registered ships as well as ships arriving in Norwegian ports.

Although two separate offices, the two departments cooperate very well and enjoy the advantage of specializing on their respective fields of expertise. – In the last couple of years we have had a more joint marketing of the NIS register, explains Malmedal.

– Ships flying the Norwegian flag enjoy full support from Norway, Gude says. – That means that ships registered in Norway are entitled to full support from Norwegian authorities in chal-

NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIP REGISTER

- Since 1987 the NIS has provided the shipping industry with a competitive and high quality option for registration under the flag of a nation with long standing maritime competence
- Ships registered in the NIS fly the Norwegian flag and are subject to Norwegian jurisdiction
- Norway's comprehensive code of maritime law gives creditors the assurance that the NIS represents a secure and professional alternative
- Norwegian law is recognized in the maritime related field as sophisticated and predictable
- The Norwegian Foreign Service comprises of around 500 stations across the world, ready to provide representation to Norwegian ships and their crew in nearly all important shipping centers and ports
- The register has a strong focus on service and quality and is very sensitive to the public's needs and requirements.
- The Ship Register has an officer on duty from 7 am until midnight every day except Sundays and international holidays

lenging situations such as hijacking or piracy, as we unfortunately have seen too many of lately.

Norwegian authorities will, according to the principle of flag states, have full jurisdiction and be able to offer complete assistance to all ships registered in Norway. Over 500 experienced consular service stations are available to assist Norwegian registered ships and their crew.

Service and quality

The NIS register appreciates the constant need for swift feedback on inquiries and the need for speedy issuance of certificates. Our focus is very much on service and quality, Malmedal assures.

The development of good communications solutions, more user-friendly and efficient services and the ongoing adaptation of activities to new techno-

THE NORWEGIAN MARITIME DIRECTORATE

For maritime safety on clean oceans

The Norwegian Maritime Directorate (NMD) is responsible for all public control of Norwegian ships and is also required to inspect 25 per cent of all foreign-flagged ships calling at Norwegian ports in any year. The agency is further responsible for the development and administration of all legislation for the safety and environmental aspects of shipping.

Norway puts much emphasis on international cooperation on maritime safety and security, protection of the marine environment and seafarers' competence as well as working and living conditions. The NMD works to achieve its objectives through the IMO and the ILO and by influencing the European Union. As a seafaring nation, Norway knows the importance of high-quality shipping and competent seafarers. The crews on Norwegian ships enjoy a variety of cultural and leisure services, managed by the NMD or its welfare partners in many ports around the world.

logy and information requirements have been, and remain, relevant measures for strengthening the register.

Sigurd Gude and Anita Malmedal both declare, "We do our best to

fulfil the government's objective to maintain and develop Norway's position as a leading maritime nation, for Norwegian and foreign shipowners alike". □

- Må du ha båtførerbevis 1. mai 2010?

Er du født 1.1.1980 eller senere og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller som har motor med effekt mer enn 25 HK, da må du fra 1. mai 2010 ha båtførerbevis. Sjøfartsdirektoratet har nå fastsatt forskriften som regulerer vilkårene for obligatorisk båtførerbevis.

Et stort arbeid

Etter at Regjeringen høsten 2008 besluttet å innføre obligatorisk båtførerbevis har Sjøfartsdirektoratets avdeling for Sjøvett og fritidsfartøy, i samarbeid med regelverksavdelingen, arbeidet med tilpassing av forskriften til den nye ordningen. Den nye forskriften er nå tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettside og på Lovdata. Forskriften trådte i kraft 1.mai i år – likevel er det viktig å merke seg at det obligatoriske båtførerbeviset først trår i kraft om ett år.

Hva innebærer dette for fritidsbåtbrukeren?

For personer født før 1.1.1980, vil ordningen ikke få noen praktisk betydning, i og med at denne gruppen er unntatt fra

kravet om obligatorisk bevis. Sjøfartsdirektoratet vil likevel påpeke viktigheten av å ha kunnskap om reglene til sjøs, slik at alle som skal ferdes på vann uavhengig av kravet bør ta båtførerbevis. For personer født 1.1.1980 eller senere betyr ordningen at de snarest bør få tatt båtførerbevis for å være sikker på at de har dette i orden innen 1.mai 2010. I løpet av de første 4 månedene i 2009 har færre personer enn forventet tatt båtførerbevis, noe som øker faren for at det kan bli kø når fristen neste år nærmer seg.

Små endringer for de under 16 år

For fører med alder under 16 år, gjelder fortsatt reglene som gjør at barn kun kan føre båt med lengde inntil 8 meter, og som kan oppnå maks hastighet på

10 knop (med aktuell fører om bord) eller har motor med maks effekt på 10 HK. Som før så er dette et punkt det "syndes" mye på. En jolle med 9,9 HK motor KAN oppnå større fart enn 10 knop, og er derfor ikke lov å føre under 16 år selv om motorstyrken er under 10 HK. Den største endringen for de under 16 år vil være at de nå må være fylt 14 år før de kan ta båtførerbevis. Tidligere har det ikke vært begrensinger på dette. En vil ikke få utstedt beviset før fylte 16 år.

Viktig info om gamle bevis

Eldre båtførerbevis vil fortsatt være gyldige. En liten gruppe personer født 1.1.1980 eller senere kan ha fått utstedt båtførerbevis uten bilde. Disse må snarest ta kontakt med Norsk Test AS for å få byttet dette inn i et nytt bevis med bilde. Merk at dette MÅ gjøres før 1. mai 2010. Etter dette tidspunktet vil båtførerbevis UTEN bilde være ugyldig som bevis ved føring av fritidsbåt, og ny prøve må avlegges. □

Dag Inge Aarhus, nettedaktør Sjøfartsdirektoratet



UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- **NYHET** Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfór 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

Advarer mot ulykkessesong på sjøen

Oslo: Skadetallene på fritidsbåter har skutt i været de siste årene. – Erstatningsbeløpene blir stadig større, noe som skyldes dyrere båter og mange ferske båtførere, sier Ragnar Eriksen, Storebrand Skadeforsikrings båtexpert.

Henning Poulsen, Pressenytt

I fjor ble det utbetalt 414 millioner kroner i fritidsbåtforsikring i Norge, ifølge statistikk fra Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH). Dette er en økning på 12 prosent fra 2007 og hele 27 prosent fra 2006. Samtidig økte antall innmeldte skader med 22 prosent fra 2006, til totalt 10 242.

– Mange ferske båtførere og en økning i dyre og store båter betyr flere og mer kostbare oppgjør. De fleste kan føre en båt når det er skyfritt og blikkstilte, men når det blåser opp blir det verre for mange, sier Ragnar Eriksen i Storebrand Skadeforsikring. Havari-erstatning for fritidsbåter økte med hele 32 prosent fra 2006 til 2008.

Takler ikke monsterbåter

Eriksen forteller at det ikke er uvanlig å kjøpe førstegangs båt på opptil 40 fot. Slike fritidsbåter blir ofte for mye å takle for ferske båtførere, og da blir gjerne båtsesongen kortere enn planlagt.

– Det er ikke bare å slepe båten inn til nærmeste båtverksted og hente den noen dager senere, slik det er med bil. Å få en skadet båt inn på verksted kan ta tid, og på verkstedene er det ofte svært lang ventetid, sier Eriksen.

Sjørøversesongen i gang

Mens havari kommer på førsteplass i forsikringsstatistikken for fritidsbåter, er tyveri en god nummer to. I perioden 2006-2008 økte antall registrerte båt- og utstyrstyverier med nesten 8 prosent. Det utbetalte erstatningsbeløpet skjøt derimot i været med hele 45 prosent – til totalt 98 millioner kroner, ifølge tall fra FNH.



– Vær forsiktig på sjøen i år, råder Storebrand Skadeforsikrings båtexpert Ragnar Eriksen. I fjor utbetalte forsikringsbransjen anslagsvis 414 millioner kroner i skadeoppgjør på fritidsbåter. FOTO: STOREBRAND

– Folk får stadig dyrere båter med mye verdifullt utstyr. Ifølge politiet er særlig motoren et populært mål for tyven. Her er det omreisende, organiserte og gjerne østeuropeiske bander som er i sving, spesielt i Oslofjorden, forteller Leif Osland, kommunikasjonsdirektør i FNH.

Økningen i erstatningsbeløp var lavere i fjor enn i den var i forfjor, uten at dette beroliger Osland. – Det er viktig å huske at økningen fra 2006 til 2007 var svært stor. Når vi i tillegg fikk en økning i skadeerstatning på over 9 prosent i 2008, så gir det grunnlag for bekymring. Det er all grunn til å være på vakt nå som båtsesongen starter, fastslår han.

Enkelt for tyven

Ragnar Eriksen i Storebrand forteller at stjalne båter og utstyr som regel

STOREBRANDS BÅTTIPS:

- Sjekk båten grundig under vårpussen. Gå særlig over motoren.
- Ta båtførerprøven, selv om den ikke er obligatorisk for deg.
- Vurder å kjøpe en mindre båt som førstegangs båt.
- Sørg for å tegne forsikring som reflekterer verdien til båt og utstyr.
- Sørg for alltid å tegne ansvarforsikring, så er du også dekket dersom du forårsaker skade.
- Invester i tyverialarm og elektronisk merking.
- Registrer båten i Småbåtregisteret. Da blir den lettere å spore opp ved tyveri.

raskt forsvinner ut av landet. – Dessverre er det ikke så vanskelig å stjele en båt sammenlignet med for eksempel en bil. Låssystemene er enkle, og en eventuell kjetting lar seg lett klippe over. Selv ikke i en privat båthavn er du helt trygg, særlig ikke på dagtid, påpeker Eriksen.

Storebrands båtexpert er spent på hvordan båtskadetallene for 2009-sesongen vil påvirkes av urolige økonomiske tider. Han ser ikke bort fra at enkelte angrende båtkjøpere i pengekrise lar seg friste til å prøve seg på forsikringsbedrag. – Det er ikke utenkelig at vi vil få en økning i arrangerte båtstyverier. Sammen med politiet avdekker vi flere slike svindel-forsøk hvert år, og vi følger godt med i år også, sier han. □

Stabilt antall dødsulykker

til tross for økt omfang av båtskader

Det er ikke først og fremst unge personer som fører raske og dyre båter som omkommer på sjøen – tvert i mot. Sjøfartsdirektoratet tror at den mangeårige innsatsen til "Vis sjøvett" har gitt mange unge en fornuftig holdning til sikkerhet.



– Paradoksalt nok er trenden for dødsulykker ved bruk av fritidsfartøy ganske stabil, og heller nedadgående fremfor økende, sier Bjørn Reppe ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for Sjøvett og fritidsfartøy. – Forklaringen kan skyldes at det ofte er en annen persongruppe som omkommer enn den gruppen personer som påfører forsikringsselskapene store erstatningsbeløp.

Store erstatningsbeløp skyldes ofte dårlige navigasjonskunnskaper og manglende erfaring med bruk av båt. Dette

gir seg utslag i store, kostbare, hurtig-gående fritidsfartøy som kolliderer eller går på grunn. Personene om bord i slike kostbare fartøy som får skade eller havarerer blir imidlertid sjelden drept.

– Den typiske dødsulykken er en middelaldrende mann som faller over bord fra en liten åpen båt innaskjærs i pent vær, påpeker Reppe. – Han har gjerne tatt en dram, har ikke båtstige eller annet for å komme opp i båten igjen, har ikke redningsvest, og ingen andre er i nærheten for å hjelpe ham. Det ender med at han drukner.

Forklaringen til dødsstatistikken kan delvis skyldes at gruppen slike ulykker hører til blir mindre og mindre på grunn av aldersavgang og manglende rekruttering. I tillegg tror Bjørn Reppe at den mangeårige satsingen med Sjøvett mot barn og ungdom har gitt utslag i at mange av de som nå er relativt unge har fått med seg en del ballast og positive holdninger når det gjelder å ferdes til sjøs. De bruker oftest flyteplagg. □

Bente Amandussen, redaktør Navigare

70 000 barn har lært om sjøvettt



De siste 10 åra har 70 000 barn lært sjøvett via kampanjen som Vis Sjøvett i Sjøfartsdirektoratet kører i samarbeid med Redningsselskapet. I år har meir enn 6 000 barn deltatt på sjøvettopplæringa.

Det er elevar i 3. – 4. klasse som i april og mai har delteke på Sjøvett dagane. Der har dei lært seg bruk av redningsvestar, korleis ein oppfører seg i båt, miljøvett, varsling av ulykker og enkel fyrstehjelp. Sjøvett dagane starta 20. april og vart avslutta i byrjinga av juni.

Målet med undervisninga, som har gått langs heile kysten, har vært å førebygge ulykker ved at borna lærar å bruke tryggingstutstyr samt godt sjøvett i samband med båtbruk og ferdsel ved sjø og vatn. Frivillige instruktørar frå dei

lokale Vis sjøvett utvala, Redningsselskapet, båtforeningar, Forsvaret, Politi og brannvesen har deltatt.

I fjor omkom 30 menneske i ulykker med fritidsbåt. Alle desse var menn. – Dødsulykker med born i båt førekjem heldigvis sjeldan. Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet meiner likevel det er viktig å driva førebyggjande arbeid opp i mot born for å oppretthalde gode haldningar til tryggleik. Me vonar også at borna kan være gode forbilde for dei vaksne, seier Petter Søreng i Vis Sjøvett. □



SJÅ DER! I pausen var det mykje spennande å sjå på. Biletet er frå aksjonen i Kopervik på Karmøy i 2008.



Dag Inge Aarhus,
nettredaktør
Sjøfartsdirektoratet



FARGERIKT når barna på Sjøvett dagen stiller i redningsvest. Bruk av redningsvest er det viktigaste budskapet til barna når de skal ut i båt.

FURUNO

V SAT

Ku-Band VSAT (ESV)

FV-100

FURUNO's Ku-Band VSAT solution brings cost-effective and high-speed broadband communications to the vessel



FURUNO's Ku-Band VSAT maritime broadband solution offers the following benefits to the seafarers:

- **High-speed broadband communications environment for a wide variety of applications for both operational and social purposes (up to 1 Mbps downlink is available*)**
- **Unlimited connection through flat communication rate, depending solely on bandwidth**
- **Service coverage to entail world's major shipping lanes**

*For service faster than 1 Mbps, please consult with your nearest distributors.

FURUNO introduces Ku-Band VSAT communication to the maritime industry that is comparable with land-based broadband environment that you are accustomed to while onshore. FURUNO VSAT offers stress-free, fast communication speed for a variety of applications on the world's major shipping lanes, including: daily business as well as social contacts utilizing telephony, VoIP, FAX and GSM, high-speed internet and much more.



SafeComNet™
FURUNO Mobile Satellite Services

Offered in close collaboration with **SpeedCast™** and **eutelsat**

Seamless global Ku-Band VSAT communications for ocean-going fleets Providing satellite services that covers the major shipping routes



ISM – godt sjømannskap på papir

Ved Sjøfartsdirektoratets stasjon i Trondheim utgjør ISM-revisjoner en stor del av arbeidet. Kvaliteten på både drift og sikkerhet har blitt mye bedre etter innføringen av ISM, mener de ansatte ved stasjonen.

– Velkommen til trivelige Trøndelag, smiler konsulent Else Elvedal blidt, og byr på hjemmelaget eplekake når Navigare kommer på besøk. For en gangs skyld er

nesten alle på stasjonen på plass på kontoret. Det er ikke ofte, skal vi tro stasjonssjef Nils-Ivar Sørdal, for det er mer enn nok å gjøre av inspeksjoner og andre ting



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

som sørger for at de ansatte slett ikke har noen ni-til-fire skrivebordsjobb.

Stasjon Trondheim har veldig mange ISM-revisjoner, forteller Sørdal,

men det er et arbeid inspektørene synes er interessant.

Lønner seg

– Vi har opplevd at antall pålegg har gått drastisk ned etter innføringa av ISM, forteller stasjonssjefen. – Drifts-kostnadmessig og trivselsmessig så vil jeg si at rederiene har tjent på dette, for kvaliteten på både drifts- og sikkerhets-siden har blitt høynet med ISM.

Sørdal som fungerte som sjøfarts-inspektør i halvannet år, tok over som stasjonssjef i Trondheim ved årtusen-skiftet. Tidligere var han kaptein. – Jeg hadde nesten tredve år til sjøs før jeg tok til vettet, gliser han. Han har også høyere skipsfartslinje, og tror det hjalp ham til å få jobben i Sjøfartsdirektoratet.

Inspektørene Arthur Kristoffer Solvang og Einar Søbstad er også gamle kapteiner med mange års fartstid bak seg. Sistemann på laget, Nils Helde, er ute på nettopp ISM-revisjon denne dagen. Han har sin bakgrunn fra NTH, og har snart 30 års erfaring fra direktoratet. – Når det gjelder fag, så er vi allroundere alle sammen, forteller Søbstad. – Og sammen så er vi gode.

Positive

– Jeg har vært på andre sida av bordet, som kaptein som tar i mot inspeksjoner, forteller Solvang. – Det er en erfaring som er nyttig å ha inne når jeg selv kommer som inspektør.

Han og de andre er skjønt enige om at de blir tatt godt i mot ute i næringa når ISM-systemene skal revideres. – Folk er veldig samarbeidsvillige når vi kommer, sier han. – De ser jo poenget med systemet, og innser at dette er et verdifullt hjelpemiddel i arbeidet.

– Vi møter ofte folk om bord som er veldig interessert i dette. De ser det positive i det, mener Søbstad. – I begynnelsen var det riktignok mange som hadde piggene ute og strittet i mot dette, men ikke nå lenger.

Tidkrevende

En ISM-revisjon er ganske arbeidskrevende. – Det går mye tid til både forberedelser og etterarbeid, sier Solvang. – Bortimot to ukers arbeid må man nok regne med for en revisjon.

Det hele starter med at stasjonen får tilsendt rederiets styrende dokumenter, hele ISM-systemet med prosedyrer og rutiner, for å sette seg inn i systemet. – Det er det som er mest tidkrevende, sier Søbstad. – Ja, nikker Sørdal enig. – For det går ikke an å komme med noen faste sjekklister her. Så det kan ta noen dager å sette seg inn i alt sammen.

– Noen rederier gjør det hele veldig komplisert, mener Søbstad. – De har et svært omfattende system i forhold til andre.

Følger eget system

Deretter skal selve revisjonen utføres, enten ute på et fartøy eller på et rederi-kontor. Det er to typer ISM-revisjoner, som regel en kombinasjon. ”System-revisjon” inneholder systemet som ISM-koden krever, mens ”vertikalrevisjon” ser på prosedyrene og forfølger dem for å kontrollere at alt blir gjort i henhold til beskrevne regler.

– Det er systemet vi reviderer, påpeker stasjonssjefen. – Vi ser at rederiene følger sitt eget system. Det som ISM-koden krever er kun et minimumskrav, men det rederiene selv velger å sette inn i tillegg skal brukes riktig og følges opp.

Rederiets ISM-system er et levende system som er under stadig utvikling og gjenstand for forbedringer. Samtidig med at Sjøfartsdirektoratet legger større vekt på at rederiene har et godt sikkerhetsstyringssystem, sjekkes det også at det samsvarer med skipssikkerhetsloven. – Den nye skipssikkerhetsloven legger mye større ansvar på rederiet, fastslår Sørdal. – Før var det slik at kapteinen om bord sto til ansvar for det meste, men nå er det rederiets plikt å følge opp.

Sjøfartsdirektoratets stasjoner er ikke bundet til eget distrikt når det gjelder ISM-revisjoner. – Du kan jo se deg blind på ting hvis du bare jobber



MYE PAPIRARBEID. Inspektørene Nils Helde (til venstre) og Einar Søbstad gjennomgår ISM-dokumenter etter revisjon.



TRIVELIGE TRØNDERE. Inspektør Einar Søbstad, stasjonssjef Nils-Ivar Sørdal, inspektør Arthur Kristoffer Solvang og konsulent Else Elvedal på Sjøfartsdirektoratets stasjon i Trondheim har travle dager der ISM-revisjoner utgjør en stor del av oppgavene.



med det samme hele tida, sier Solvang. – Da er det godt med friske impulser og å se hvordan andre rederier enn de lokale legger opp ting.

Gode løsninger

Etter at revisjonen er unnagjort så utarbeides det en rapport med eventuelle avvik og observasjoner som blir sendt til rederiet. Om det er behov for korrigerende tiltak, så er det ganske vanlig å gi fra én til tre måneders frist med å ordne opp.

Den programansvarlige går gjennom rapporten som blir sendt til rederiet, som igjen sender rapporten til fartøyet. Så skal det gjøres korrigerende tiltak for å forhindre at samme feilen skjer på nytt. Deretter sender rederiet svar tilbake med

opplysninger om hva de har gjort, og det er opp til revisjonsleder å avgjøre om han er fornøyd med tiltakene. – Enkelte ganger kan hele prosessen ta flere måneder, forteller Søbstad.

– Det kan være ganske artig å holde på med dette, mener han. – Man kommer ofte over veldig interessante ting. Det hender at man faktisk får aha-opplevelser og blir imponert over hvor gode løsninger noen har lagt opp til.

– ISM er ganske enkelt godt sjømannskap på papir, sier han, mens de andre nikker enig. – Det er jo egentlig akkurat det samme som vi gjorde før i verden, bare at nå er det satt i system og dokumentert. Nå er det mye lettere å ha oversikten. □

ISM FØRER FREM. Antall pålegg har gått drastisk ned etter innføringa av ISM, forteller stasjonssjef Nils-Ivar Sørdal i Trondheim.

ISM - et verktøy for kontinuerlig forbedring

ISM-koden er en internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning.



Per Olav Jakobsen,
stasjonssjef på
Sjøfartsdirektoratets
stasjon Rørvik

Bakgrunnen for opprettelse av ISM-koden var flere store skipsulykker, blant annet Herold of Free Enterprise og Scandinavian Star. FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO vedtok 4.november 1993 resolusjon A741(18), senere endret ved Resolusjon MSC.104(73) (vedtatt 5.desember 2000), som innebærer at drift og operasjon av skip er gjenstand for myndighetenes granskning og sertifisering. Koden kan anvendes på alle skip. ISM-koden er en internasjonal standard, og anvendes på verdensbasis.

Omfatning

I Norge reguleres anvendelsen av koden i "Lov 16.februar 2007 nr.09 om skipssikkerhet kapittel 2 (§4-§8)" og videre "Forskrift nr.306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger" og omfatter følgende:

- Passasjerskip som kan føre mer enn 100 passasjerer i innenriks fart.
- Passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i utenriks fart.
- Ro-ro passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i innenriks og utenriks fart.
- Lasteskip med bruttotonnasje på 500 (Internasjonalt målebrev

(1969)) eller mer i innenriks og utenriks fart.

- Flyttbare innretninger som er registrert eller som skal registreres i norsk skipsregister.

I den nye skipssikkerhetsloven er sikkerhetsstyring et hovedelement i tillegg til tradisjonelt tilsyn. Revisjon og sertifisering av rederier og skip foretas av Sjøfartsdirektoratet for passasjerskipene, de uklassede lasteskipene og flyttbare innretningene registrert i NOR. De anerkjente klasseselskapene reviderer og sertifiserer klassede lasteskip i NOR og NIS, passasjerskip og flyttbare innretninger i NIS.

Minstekrav

ISM har som målsetting å ivareta sikkerhet til sjøs, forhindre skader eller tap av menneskeliv og unngå ødeleggelse av miljø. For å nå denne målsettingen, stiller koden følgende minstekrav til dokumentasjon av sikkerhetsstyringssystemet:

1. Definisjoner, formål, anvendelse og funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemet.
2. Politikk for sikkerhet og miljøvern.
3. Selskapets ansvar og myndighet.

4. Utpekte personer.
5. Skipsførerens ansvar og myndighet.
6. Ressurser og personell.
7. Utarbeidelse av planer for operasjoner om bord.
8. Beredskap.
9. Rapportere og analysere avvik, ulykker og farlige hendelser.
10. Vedlikehold av skip og utstyr.
11. Dokumentasjon.
12. Verifisering, gjennomgang og vurdering i selskapet.

Sentralt i kravene står punkt 9, som riktig benyttet kan sette rederiene i stand til selv å finne bakenforliggende årsaker til feil og avvik, og slik være i stand til å forhindre uønskede hendelser og ulykker. □



Fra problem til løsning:

- Klassing av skip og offshore units
- System- og kvalitets-sertifisering (ISM/ISPS)
- Sertifisering av produkter til den maritime industri
- Løsningsutvikling
- Kursing og utdanning

I Bureau Veritas er målet å være det beste alternativet for deg!



**BUREAU
VERITAS**

www.bureauveritas.no
Tlf: 24 06 91 00

ISM-revisjoner

ekstra fokusområder i 2009 - 2010

Sikkerhetsinformasjon til passasjerer og manøverprosedyrer, er utvalgte fokusområder ved fremtidige ISM-revisjoner på ro-ro passasjerferger.

Både prosedyrer for sikkerhetsinformasjon og manøvrering, samt gjennomføring av disse, vil bli verifisert ved alle ISM-revisjoner av Sjøfartsdirektoratets ISM-revisorer. Sjøfartsdirektoratets kontroll- og inspeksjonsavdeling, revisjonsseksjonen og passasjerskipavdelingen samarbeider om verifiseringen ved kommende ISM-revisjoner. Bakgrunnen for fokuseringen er å øke kvaliteten på fartøyenes prosedyrer og forbedre gjennomføringen av disse, samt kontrollere og verifisere at de blir etterlevd.

For mange uhell

De sju største rederiene for ro-ro passasjerferger i Norge er invitert til Sjøfartsdirektoratet for faglige samtaler omkring tiltakene. Samarbeid om slike tiltak forventes å gi et forbedret resultat.

Bakgrunnen for tiltakene, er resultater av revisjoner, inspeksjoner, uanmeldte tilsyn og undersøkelser om bord, samt data fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase i perioden 2007-2009.

Erfaringen og statistikken viser at det ved flere tilfeller er svikt i den pålagte sikkerhetsinformasjonen til passasjerer og for mange uhell ved manøvrering til kai.

Tydlig informasjon

Sikkerhetsinformasjon til passasjerer er hjemlet i både internasjonalt og nasjonalt regelverk, blant annet i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart, kap. III redningsutstyr, regel 11(19) Instruksjoner for nødsituasjoner, gjeldene for nye og



Bjørn Mjeltebakk,
senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

eksisterende passasjerskip i klasse B, C og D.

For passasjerskip i klasse E (fartsområde 1 og 2), hjemles sikkerhetsinformasjon i forskrift om redningsredskaper for passasjerskip nr. 1341 og forskrift om redningsredskaper for passasjerskip nr. 700, for hurtigbåter som ikke er bygget etter HSC-koden.

Utfordringen for rederi og skip, er å gjøre sikkerhetsinformasjonen tydelig nok for passasjerene.

Sikker manøvrering

Når det gjelder manøverprosedyrer, er dette en av de viktigste prosedyrene for bilferger som manøvrerer til og fra fergeteier, ofte inntil 30-40 ganger i døgnet. Prosedyrer for viktige operasjoner, er hjemlet i både ISM-koden (IMO Res.A.741(18) punkt 7) og i eget regelverk, blant annet i forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen, regel 6 vedrørende sikker fart, STCW-koden, med videre.

Utfordringen for rederi og skip er å ha god nok manøverprosedyre og å etterfølge den punktlig.

En god manøverprosedyre vil forebygge og forhindre skader på passasjerer og materiell ved eventuell teknisk svikt i manøversystemet, og den gir mulighet for å iverksette en nødprosedyre i tide, samt redusere den menneskelige feilfaktor.

Sjøfartsdirektoratet som maritimt tilsyn og rederiene som operatører, har den samme målsetting om å heve kvaliteten på operasjoner til sjøs og å øke den totale sikkerheten, ved å begrense risikobildet. □



GODE PROSEDYRER for manøvrering til kai er en av tingene som Sjøfartsdirektoratet vil legge stor vekt på ved fremtidige ISM-revisjoner.

FOTO: WIKIMEDIA

- VSAT
- Inmarsat
- VHF Data
- Mobilt bredbånd

For mer informasjon besøk stand B01-22 på Nor-shipping eller ring oss gratis på 800 88 877

 telenor maritim radio
-bindeleddet mellom sjø og land

www.maritimradio.no

Inspeksjoner etter bulkdirektivet

Det har vært mange ulykker, blant annet med tap av menneskeliv, i forbindelse med lasting og lossing av bulkskip. For å forebygge ytterligere ulykker vil Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket sette fokus på sikkerheten ved disse operasjonene.



Simon Næsse,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet
legal adviser the Norwegian Maritime Directorate

Sjøfartsdirektoratet og Kystverket vil i løpet av 2009 gjennomføre seks til åtte tilsyn med lasting og lossing av bulkskip. Det vi vil fokusere på er om de nasjonale og internasjonale retningslinjene og reglene blir fulgt. Dette er hovedsaklig ment som en innhenting av informasjon, men grove feil eller avvik vil kunne medføre konsekvenser. Disse uanmeldte tilsynene vil bli kunne bli foretatt på havner over hele landet, inkludert Svalbard.

Vil vurdere sikkerheten

Det vil bli gjennomført tilsyn på bulkskip – uansett flagg – som anløper en terminal i Norge for lasting og lossing av faste bulklaster. Terminaler i Norge som anløpes av bulkskip, som omfattes av forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip, vil også kunne bli inspisert.

Under tilsynet vil det fokuseres på hvor sikkert operasjonene gjennomføres. Dette gjør vi ved å se på informasjonen som blir utvekslet mellom skipsfører og terminal i forkant av ankomst, skipsførers ansvarsområder under selve lasting og lossing og terminalens ansvar. Med andre ord vil fokuset være både på fartøyet og på terminalen.

Vurdere etterlevelse

Formålet med tilsynet er å skaffe grunnlag for å vurdere om regler for

lasting og lossing av bulkskip etterleves og om de eventuelt må revideres. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket håper at man med disse tilsynene vil oppnå et større fokus på sikkerhet. Det er i næringens interesse å bidra til tilsynet, da feillasting øker risikoen for uønsket store belastninger og fysisk skade på skipets konstruksjon.

Sjekkliste på norsk og engelsk som direktoratet vil bruke under disse inspeksjonene vil bli lagt ut på direktoratets hjemmeside, www.sjofartsdir.no. □

REGELVERK

Grunnlaget for hva som blir sett på finner man i:

- "Forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip", (FOR 2003-08-29 nr 1114),
- "Manual On Loading And Unloading Of Solid Bulk Cargoes For Terminal Representatives", MSC/Circ.1160, DIRECTIVE 2001/96/EC og
- "Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers" (BLU-code).

Dette er en forskrift og veiledninger som næringen kjenner til, og som skal etterfølges for å oppnå god sikkerhet.

SIKRE OPERASJONER UNDER LASTING OG LOSSING. Flere inspeksjoner vil sette fokus på sikkerheten.

FOTO: APNE O. ENGESÆTER



Inspections in accordance with the directive on bulk carriers

There have been many accidents, also with loss of lives, in connection with loading and unloading of bulk carriers. In order to prevent additional accidents, the Norwegian Maritime Directorate will, in cooperation with the Norwegian Coastal Administration, now focus especially on the safety of these operations.

The Norwegian Maritime Directorate and the Norwegian Coastal Administration will in the course of 2009, carry

out six to eight inspections on loading and unloading of bulk carriers. The focus will be on whether the national and international guidelines and regulations are complied with. The purpose of the inspections is mainly to gather information, but serious errors or deviations may have consequences. These unscheduled inspections may be carried out in ports all over the country, including Svalbard.

Will consider the safety

Inspections will be carried out on bulk carriers – regardless of flag – calling at terminals in Norway for loading and unloading of solid bulk cargoes. Terminals in Norway visited by bulk carriers, and which are comprised by the Regulation concerning safe loading and unloading of bulk carriers, will also be eligible for inspections.

During the inspection, focus will be on how safely the operations are carried out. We look at the information exchanged between the master and the terminal prior to arrival, the master's areas of responsibility during the loading or unloading, as well as the terminal's responsibilities. In other words, the focus will be on both the vessel and the terminal.

Assessment of compliance

The objective of the inspections is to lay the foundation for assessment of compliance with regulations concerning loading

and unloading of bulk carriers and whether it is necessary to revise them. Through these inspections, the Norwegian Maritime Directorate and the Norwegian Coastal Administration hope to bring safety more into focus. It is in the interest of the industry to contribute to the inspections, as improper loading or unloading increases the risk of unwanted stress and physical damage to the construction of the ship.

Check-lists in Norwegian and English used by the Directorate during these inspections will be published on the Directorate's web-page, www.sjofartsdir.no. □

REGULATIONS

The inspections are based on:

- "Regulation concerning the safe loading and unloading of bulk carriers", (RE 2003-08-29 No. 1114),
- "Manual On Loading And Unloading Of Solid Bulk Cargoes For Terminal Representatives", MSC/Circ.1160, DIRECTIVE 2001/96/EC and
- "Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers" (BLU-code).

This Regulation and these guidelines are familiar to the industry, and shall be complied with in order to reach an acceptable level of safety.



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Sjømannsidretten fortsatt i form

Sommeren står for døren, og også det å være på sjøen synes lettere når dagene er lenger og havet ligger roligere. Kanskje vil det være en god ide å benytte de lyse kveldene til en trimtur?



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

I slutten av mars hadde de nordiske velferdsorganisasjonene fellesmøte i København. De nordiske landene har alltid jobbet tett og godt sammen om velferd for sjøfolk. Spesielt på idretts siden har vi lange og gode tradisjoner, ikke minst tradisjon med å delta på hverandres idrettsarrangementer. Vi kommer til å fortsette med å annonsere hverandres arrangementer, og vi oppfordrer skip og rederier til å følge opp dette. Bedriftsidretten på land hadde sin storhetstid på 70-80 tallet – siden har dette blitt en parentes i idretts Norge. Så har heldigvis ikke skjedd med sjømannsidretten. Fortsatt ser vi en økning fra år til år med deltagelse i idrettsmerketaking, golf og fotball. På vegne av sjøfarten er

vi stolt av hva dere sjøfolk klarer å opprettholde av aktivitet.

Fortsatt deltakelse i ICSW

I det nordiske velferdsmøtet i København var også fortsatt nordisk deltagelse i ICSW et tema. På tross av skepsis ble landene enige om fortsatt medlemskap. Den internasjonale velferdskomiteen for sjøfolk, ICSW, er i dag det eneste internasjonale organet hvor vi klarer å imøtekomme intensjonene i ILO konvensjon 163 om sjøfolks velferd. De nordiske landene valgte derfor å fortsette sitt medlemskap.

Film og aviser på nett

Skal vi se litt inn i krystallkula for velferden, er det spesielt to områder

hvor Sjøfartsdirektoratet forsøker å følge opp den tekniske utviklingen. Med ny teknologi så vil vi sannsynligvis kunne laste ned aviser og filmer over nettet om få år. Vi er ikke kommet dit ennå, men vi skal følge opp det som skjer. Når det gjelder sjømannsidrett og baktjenesten så vil vi fortsette som vi har gjort i mer enn 60 år. Vi ser ikke noe som kan erstatte denne delen, og krystallkula forteller meg heller ingenting om nye trender eller kurer som kan bidra her. Tar vi feil, må vi få tilbakemeldinger fra dere som er våre "kunder".

Ha en riktig god sommer, og ikke glem å ta vare på hverandre om bord. □



Velferden 60 år siden

Det var tidligere helsedirektør Karl Evang, som også var første formann i Statens velferds-kontor for handelsflåten, som sto for åpningen av denne serien over kortbølgesenderen.

"Helsa til sjøs"

Kjære landsmenn i utlandet!

Med denne sendingen åpnes en serie som heretter kommer til å gå over kortbølgesenderen. Serien heter "Helsa til sjøs". Det er meningen å ta opp til drøftelse de helse spørsmål en kan møte til sjøs, og det er mange.

Under anløp i fremmede havner kommer sjømannen nødvendigvis i kontakt med et ganske stort antall mennesker, som ofte lever under primitive forhold og selv er lite beskyttet mot sykdom. Mange slags ukjente smitteførende insekter kan en støte på, og insekter som hjemme er ufarlige, for eksempel mygg og snegler, kan i visse strøk av jorden være meget farlige. Arbeidet med lasting og lossing, og arbeidet ombord byr også som annet arbeid på sine spesielle yrkesfarer. En rekke viktige hygieniske problemer reiser seg også fordi skipet er et lite samfunn i seg selv, som gjennom lange tider bare er henvis til hva skipet selv bringer med: Mat og drikkevann, bøker og annen åndelig føde, medisinkiste og sykkelugar, litt medisinsk kyndighet og nevenyttighet i en snever vending – på alle disse punkter er båten i sjøen henvis til hva som finnes ombord.

Vi visste sant å si lite om sjøfolkens helseproblemer før den siste krigen. Krigs-

årene åpnet våre øyne. Selv fikk jeg da for første gang sammen med adskillige norske leger klarhet over de mange spesielle helseproblemer som møter sjøfolkene, ikke minst den ujevne, kostbare, ofte meget dårlige behandling mange sjøfolk fikk i utenlandske havnebyer. Vår største overraskelse var å finne hvor hyppig tuberkulosen var som sykdom på norske skip. Kjønnssykdommene var som ventet hyppige, og også forskjellige nervøse plager.

Det er ikke hensikten i denne serien å gi lærde medisinske forelesninger. Det er heller ikke mulig på de 5-7 minuttene som sendingen varer. Skal vi kunne bruke tiden riktig, må vi vite hva våre lyttere til sjøs ønsker å få rede på. Det er ikke bare sykdommer en kan spørre om, men om alle ting som har med helse og hygiene å gjøre, som for eksempel spørsmål om drikkevann, klosetter, forebyggende forholdsregler mot kjønnssykdommer og tuberkulose, vaksinasjon og karantene, idrett og åndelige sysler, desinfeksjon og rotteplage, solstikk og forfrysninger, osv. Ved Kortbølgeavdelingens hjelp skulle det lykkes, å få istand en ordening at også alle som er ombord i norske skip kan rådføre seg med norsk lege nesten som om han bodde om nærmeste hjørne. □



Fra legekontoret i New York

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) 982 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,
Anleggsteiren, 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



FEVIK - NORWAY
TLF. + 47 37 04 79 34 - FAX + 47 37 04 88 40

Mail: fevi@online.no
Hjemmeside: www.fevikskilt.no



Nye og gamle gåter



I de kommende filmene møter vi både demoner, engler og andre gåtefulle skikkelser fra både fortiden og fremtiden

Engler og demoner

Forventningen er høy når teamet bak verdenssuksessen "Da Vinci-koden" nå kommer med oppfølgeren "Engler og demoner", basert på Dan Browns bestselger. Tom Hanks er tilbake som professor Robert Langdon, ekspert på kunst, symboler og koder. Denne gang utfordres han av selve Vatikanet til å jage skjulte krefter med mørklagte historiske røtter. Den ukjente maktalliansen skyr tydeligvis ingenting for å nå sitt mål, heller ikke drap. Når Langdon oppdager bevis på at et forhistorisk broderskap har gjenoppstått – den mektige undergrunnsorganisasjonen Illuminati – står han ovenfor en omfattende og dødelig trussel mot den hemmelige bevegelsens mest forhatte fiende: hele den katolske kirken. Illuminati etterlater seg spektakulære gåter som fører Langdon til Roma og forskeren Vittoria Vetra. Sammen drives de ut på en actionfylt jakt gjennom forseglede krypter, livsfarlig katakomber og forlatte kirker og inn i selve hjertet av det mest hemmelighetsfulle velvet på jorden.



VELMANIKYRERT NEVEKAMP. Hugh Jackman og Liev Schreiber kjemper om hvem som har lengst og skarpest klør.

The Great Buck Howard

Tom Hanks møter vi også i denne komedien. For utenforstående virker The Great Buck Howard (John Malkovich) muligens som en magiker, men langt der i fra. Den sinnsforvirrede mannen er ifølge sin egen "beskjedne" selvoppfatning utstyrt med talenter som langt overgår simple taskespillerkunster – han kan lese folks tanker og er i stand til å hypnotisere en hel folkeforsamling samtidig. Når skoleleie Troy Gable (Colin Hanks) hopper av jusstudiene og søker stillingen som personlig assistent får han uforvarende ansvaret med å gjenreise



KARDINALSYNDER. Det skjer fryktelige ting i Vatikanet når en ny pave skal velges i "Engler og demoner".



TERMINATOR. Christian Bale som fremtidshåpet John Connor avvæpner enda en av Skynet-maskinene. Det spørs vel om Arnold Schwarzenegger ville lagt seg på rygg så snart.

Howards magikerkarriere. De havner på en turne drevet av både comebackforstillinger og Howards vrangforestillinger. Samtidig sliter Troy med å bortforklare overfor faren (Tom Hanks) at han dropet studiene til fordel for en mann drevet av vannvidd og stormannsgalskap.

X-Men Origins: Wolverine

Fanskaren til heltene i X-Men kan se frem til avsløringer rundt de muterte heltenes spesielle og mystiske egenskaper. Filmen tar for seg Wolverines (Hugh Jackman) opprinnelse. Mannen med stålklørne, også kjent som Logan, går gjennom Weapon X-programmet i søken etter hevn over sin erkefiende Victor Creed (Liev Schreiber). Hendelser i Wolverines oppvekst ser ut til å ha traumatisert ham til de grader at han ikke lenger husker noe særlig fra barndommen. På grunn av massive hukommelsesimplantater i Weapon X-programmet, besitter han i tillegg flere tvilsomme minner, som han etter hvert begynner å stille spørsmålsteget ved.

Terminator Salvation: The Future Begins

Fra fremtiden dukker en annen helt opp som Terminatorfansen har ventet lenge på. Christian Bale er John Connor, mannen som er skjebnebestemt til å lede menneskenes motstandskamp i en postapokalyptisk krig i 2018 mot Skynet og maskinenes hær av terminatorer. Men den fremtiden Connor ble oppdratt til å tro på er delvis forandret av Marcus Wright (Sam Worthington). En fremmed som har dødscellen som sitt siste minne. Connor må avgjøre hvorvidt Marcus er sendt fra fremtiden eller reddet fra fortiden. Når Skynet forbereder sitt siste angrep setter Connor og Marcus ut på en reise som tar dem til kjernen av Skynets operasjoner. Her oppdager de den skremmende hemmeligheten bak den mulige utslettelsen av menneskeheten. □



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

New and old enigmas

The upcoming films feature demons, angels and other enigmatic figures from the past and the future.

Angels & Demons

The team behind the global phenomenon "The Da Vinci Code" returns for the highly anticipated "Angels & Demons", based upon the bestselling novel by Dan Brown. Tom Hanks reprises his role as Harvard symbologist Robert Langdon, who once again finds that forces with ancient roots are willing to stop at nothing, even murder, to advance their goals. What terrifying discovery would make the Vatican turn to Robert Langdon, the

man who cracked history's most controversial code? When Langdon discovers evidence of the resurgence of an ancient secret brotherhood known as the Illuminati – the most powerful underground organization in history – he also faces a deadly threat to the existence of the secret organization's most despised enemy: the Catholic Church. Upon learning that the clock is ticking on an unstoppable Illuminati time bomb, Langdon travels to Rome, where he joins forces with

Vittoria Vetra, an enigmatic Italian scientist. Embarking on a nonstop, action-packed hunt through sealed crypts, dangerous catacombs, deserted cathedrals, and even to the heart of the most secretive vault on earth, Langdon and Vetra will follow the 400-year-old Path of Illumination that marks the Vatican's only hope for survival.

The Great Buck Howard

To the untrained eye, The Great Buck Howard (John Malkovich) may seem like a magician, but he's not. He's a mentalist. In his own humble opinion, his talents go far beyond mere sleight of hand: – he can read minds and is capable of hypnotizing an entire room of people! When Troy Gable (Colin Hanks), a law school dropout, answers an advertisement to be a personal assistant, he unknowingly signs on to work for the belligerent has-been magician who struggles to resurrect his career. This leads to a journey across the country staging the comeback of a lifetime. But when Troy tries to explain to his dad (Tom Hanks) why he dropped out of law school to work for a mentalist, it doesn't go down very well.

"X-men Origins: Wolverine"

The first chapter in the X-men Saga unites Wolverine (Hugh Jackman) with several other legends of the X-men universe, in an epic revolution that pits the mutants against powerful forces determined to eliminate them. Leading up to the events of X-men, the new film tells the story of Wolverine's epically violent and romantic past, his complex relationship with Victor Creed (Liev Schreiber), and the ominous weapon X-program. Along the way, Wolverine encounters many mutants, both familiar and new, including surprise appearances by several legends of the x-men universe.

Terminator Salvation: The Future Begins

In the highly anticipated new installment of The Terminator film franchise set in post-apocalyptic 2018, Christian Bale stars as John Connor, the man fated to lead the human resistance against Skynet and its army of Terminators. But the



SOON TO BE X-MEN? Hugh Jackman and Liev Schreiber are defiant as they face a firing squad.
PHOTO: TWENTIETH CENTURY FOX



X-MEN. Hugh Jackman reprises the role that made him a superstar, as the fierce fighting machine Wolverine, who possesses amazing healing powers, adamantium claws, and a primal fury known as berserker rage.
PHOTO: JAMES FISHER

future Connor was raised to believe in is altered in part by the appearance of Marcus Wright (Sam Worthington), a stranger whose last memory is of being on death

row. Connor must decide whether Marcus has been sent from the future, or rescued from the past. As Skynet prepares its final onslaught, Connor and Marcus both em-

bark on an odyssey that takes them into the heart of Skynet's operations, where they uncover the terrible secret behind the possible annihilation of mankind. □



WHAT MONSTROSITY HAS HAPPENED HERE? Tom Hanks solves new mysteries in "Angels and Demons".



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

BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems

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

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

BRUNVOLL

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



Mitt karibiske cruise

Da stasjonssjef Erna Christie på velferdsstasjonen i Aberdeen fylte 70 år i 2007, hadde mange sjøfolk i all hemmelighet samlet inn over 4000.- pund som den populære jubelanten fikk i bursdagsgave. Pengene ble brukt til å dra på cruise, og her er Ernas historie fra Karibien.

Endelig – jeg har nå fått vært på mitt livs cruise. Takket være alle dere alle tiders sjøfolk som jobber i Nordsjøen, og som tenkte på meg på bursdagen min.

Det ble en opplevelsesrik tur. Etter en natts opphold på hotell i Miami, kunne vi gå ombord i "Jewel of the Sea", der vi fikk lugar med balkong – fint skulle det jo være! Vi hadde elleve døgn på det som etter min mening var et virkelig flott skip med alt man kunne tenke seg ombord.

FINT STRØK. I Miami kan man beundre hjemmene til de rike og berømte.



NYTER LIVET. Erna Christie hadde deilig på cruise i Karibien.

Maten var fantastisk, og det var mye av den. Det ble jo en og annen "cocktail of the day" også. Man kunne heller ikke klage på underholdningen som varierte fra kveld til kveld. Jeg var og innom det

flotte trimrommet ombord, men det ble bare med å beundre.

Det var ganske mange forskjellige nasjonaliteter ombord blant passasjerene, men majoriteten var amerikane-



COCKTAIL OF THE DAY. Ikke noe cruise uten fiffige drinker.

ner. Så jeg traff en masse hyggelige folk.

Vi var innom fem havner, pluss Miami. Første stoppested var Oransjestad på Aruba, hvor vi hadde en sightseeing-tur for å se det mest interessante av stedet. Neste dag ankom vi til Cartagena i Columbia, hvor vi hadde en tur gjennom byen til "Inquisition Palace". Litt shopping ble det også tid til.

Neste dag var det "Happy Valentines Day", og det ble arrangert en masse underholdning, da vi hadde dagen til sjøs. De dagene vi bare var på sjøen ble slett ikke kjedelige, for det var alltid noe som skjedde ombord.

Neste dag seilte vi opp Panama-kanalen til Cristobal og Panama. Det var veldig interessant å seile gjennom kanalen og å se "Gatun Locks" hvor skipene ble slepet opp.



KANALEN. Det er bare så vidt plass til skipet gjennom Panama-kanalen.

Så kom vi til Puerto Limon på Costa Rica. Det var jo dette stedet Columbus oppdaget på sin fjerde tur over til Amerika og kalte det for "den rike kysten". Her hadde vi en sightseeingtur med "Old Banana Route Train".

Den tiende dagen kom vi inn til Georgetown på Grand Cayman, hvor vi fikk med oss høydepunktene. Vi fikk også tid til å slappe av på "Seven Mile Beach", hvor det ble en "cocktail of the day" igjen.

Neste dag hadde vi i sjøen, og så var vi tilbake i Miami igjen. Vi hadde så god tid den dagen at vi tok oss en

sightseeingtur her også. Vi kjørte buss rundt i Miami og til South Beach, for vi tok en "Island Queen Cruise" hvor vi på avstand kunne beundre palassene til de rike og berømte.

Så igjen – tusen takk, for dette var fantastisk!

Hilsen Erna

PS: Jeg må nok skuffe dere alle. Dere kan dessverre ikke få se mitt bikini-bilde som jeg lovet, da dette er blitt sensurert som "for sexy"... □

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



RETTELSE: I utgave 1-2009 skrev vi dessverre feil navn på skipet til en sjømann som fikk hederlig omtale. Det skulle stå: **1. Styrmann Arild Lillebø, 6065 Ulsteinvik – MV Bourbon Borgstein.** *Vi beklager feilen."*

Bjarne i Odda legger inn årene

Til og med på sin siste dag på jobb i en alder av nesten 82 klarte ikke Bjarne Ellingsen å holde seg borte i fra skipsbesøk. Velferdens kontaktmann i Odda ble under en seremoni i byens rådhus gjort stor stas på den 28. april i år, med ordfører, sjøfartsdirektoratet, lokal agent og ikke minst sin kone, barn og barnebarn tilstede.

Bjarne har vært velferdens kontaktmann i Odda i 35 år. I 1974 startet han og kona Anne Karin velferdsklubb i Odda. Driftsmidlene kom fra Odda kommune, Velferdstjenesten for Handelsflåten, Kristian Jepsens rederi i Bergen og Storesund & Sønners rederi i Haugesund. I lokalet var det kjøkken, oppholdsrom med TV og et bibliotek med norske og engelske bøker. I løpet av et år var det nærmere 1300 mennesker innom, og det er bra i et lokale som rommer maks 30 personer. Arbeidsdagen var lang, fra tidlig om morgentil sent på natt alle dager, julaften

inkludert. Transporten stod ekteparet Ellingsen for selv.

Av gjestene var omlag 80 % fra utlandet – de resterende var mannskap fra norske skip. Underholdningen stod Bjarne for med sitt trekkspill. I tillegg var det bingo og luftgeværskyting. Lokale butikker sponset med hjemmebakt, mens vaflene stod Anne Karin og døtrene for.

Frem til klubben ble nedlagt i 1993 hadde de tatt i mot nærmere 30 000 personer og gjort en formidabel innsats. Russere, tyskere, engelskmenn ble deres venner og de fleste ble gjengangere hver gang skipene ankom Odda.



Per Erik Nielsen,
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Utallige skipsbesøk er blitt gjort i løpet av 35 år. De siste 15 årene har Bjarne hatt hjemmekontor. Huset hans ligger høyt oppe, og med en fantastisk utsikt over fjorden vet han nøyaktig hvilke skip som anløper Odda. Til og med i en alder av nesten 82 er skipsbesøk med aviser og bøker blitt en nesten daglig rutine for Bjarne. Selv om han nå legger årene inn vil nok Bjarne fortsatt foreta sine skipsbesøk. Det er ikke få venner han har fått i løpet av alle disse årene.

Sjøfartsdirektoratet overrakte en plakett med budskapet: Takk for oppofrende og flott innsats for sjøfolk i 35 år. □



BOKPAKKER. Bjarne og kona Anne Karin sørger for nytt lesestoff til sjøfolk som kommer innom Odda.



BLE GJORT STAS PÅ. Fra venstre: Per Erik Nielsen fra Sjøfartsdirektoratet, Anne Karin Ellingsen, ordfører i Odda Gard Folkoord og Bjarne Ellingsen med plakett fra Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: METTE BLEIKEN/HARDANGER FOLKEBLAD.



SØRGER FOR UNDERHOLDNING. Bjarne og kokken om bord på "Tourmaline" storkoser seg med trekkspill og gitar.

Velferdens nye kontakt i Odda

Skipsmeklerfirmaet "Vilhelm Ravn as" er Velferdens nye kontakt i Odda. I flere år har de fungert som avlastning og vikar for Bjarne Ellingsen, så dette er ingen nykomlinger innen velferdsarbeid. Som eneste skipsmekler og agent i Odda besøker de alle skip som ankommer stedet med nærliggende havner.



VÅRE NYE KONTAKTER I ODDA. Skipsagentfirmaet Vilhelm Ravn AS. Fra venstre: Gerd Line Grønsdal, Gjerd Austrheim, Ove Aase og Johannes Grønsdal.

Firmaet vil betjene skip med typiske velferdstilbud som utenlandske aviser, elektronisk nytt fra både Norge og utlandet, innkjøp av telekort og bytte av bokkasser. Odda har årlig anløp av omlag 650 skip, derav 200 norske.

Seamen`S Welfare Contact
Vilhelm Ravn AS
P.O.Box 44, 5751 Odda
Tel: + 47 53652900
E-mail: post@vilhelm-ravn.no

LOKALET. En yngre Bjarne foran velferdsklubben i Odda på åttitallet.

Flott sjømannsklubb i Norrköping

På samme måte som Sjøfartsdirektoratet ble flyttet til Haugesund, ble også det svenske Sjøfartssverket flyttet fra Stockholm til en kystby – nemlig Norrköping. Som Haugesund har også Norrköping en rik maritim historie, en levende sjøfart og ikke minst en av landets aller viktigste havner.



Men til forskjell fra Haugesund, kan Norrköping skryte av å ha en flott sjømannsklubb i kort avstand fra havnen. Johannisborg Sjømannsklubb som blir drevet av Sjøfartssverket har årlig et besøk av nesten 5500 sjøfolk og foretar 1200 skipsbesøk, i hovedsak til utenlandske fartøy. Klubben blir ledet av Christian Kronquist, sønnen til Lennart Kronquist, som var svensk velferdssekretær i utlandet i mange år.

KLUBBEN. Fra venstre daglig leder Christian Kronquist, Lars Åke Storm og Velferdens Line Myklebust utenfor anlegget som består av klubbhus, fotball-, basket- og volleyballbaner – alle i kort avstand fra havnen.



Per Erik Nielsen, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Klubben kan skille med idrettsanlegg til fotball og friidrett, samt basket og volleyball. De tilbyr gratis transport til og fra klubben. Selve klubbhuset som er prydet med mange maritime gjenstander tilbyr lett mat og drikke, internett og egen sauna. På sommerstid er det grilling nesten daglig. Utenlandske aviser er også tilgjengelig.

Kanskje Haugesund burde hatt noe tilsvarende? □



MARITIM innredning på klubben.

Skeppar Societeten

I Norrköping finnes en shippingklubb forbeholdt engere kretser. Er man så heldig å komme innenfor dørene, åpenbarer det seg mye interessant historie.

Norrköping er en svært livlig og betydningsfull havn, men for en som besøker byen er det ikke lett å finne et maritimt miljø. Av 120 000 besøkende er kun 120 aktiv seilende i følge Sjøfartssverkets tall. Norrköping har heller ikke noe museum som skildrer og bevarer byens rike maritime arv. Nå ja, det er ikke helt sant. I et kjellerlokale nær Södra hamn finns et spennende lokale, som ikke kalles for sjøfartsmuseum og som heller ikke er åpent for allmennheten. Formelt dreier dette seg et klubblokale for en 360 år gammel maritim sammenslutning, den eldste av sin art i Sverige.

Det var den nederlandske innvandrerer Louis de Geer som startet med skipsfart i første halvdel av 1600-tallet. Snart hadde skipperyrket en høy stjerne, og nøyaktig ved siden av håndverkerne

og fiskerne. Norrköping seilte snart fram til en posisjon som en av landets fremste sjøfartsbyer.

I 1641 ble skipperlauget grunnlagt. Også håndverkere hadde tilgang, men i 1772 ville skipperne stå på egne ben. Skeppare Societeten ble født, og i 1775 ble det formelle reglement for Coopvaerdie Skeppare Societeten i Sjö- og Stapel-Staden Norrköping utferdiget.

Vilkårene var for at for å bli skipper på et av Norrköpings fartøyer måtte man være godkjent av Societeten og måtte bidra med en avgift til blant annet fattigkassa. Denne bestod av en trekiste anno 1775, med tre låser og tre nøkler slik at den kun kunne åpnes samtidig av tre ledere. Kisten tilhører det mylder av klenodium fra Norrköpings sjøfartshistorie som er bevart i lokalet den dag i dag. I tillegg er



GUIDE. Under besøket i forbindelse med den nordiske finalen i fotokonkurransen fikk den nordiske delegasjon en helt unik omvisning av formannen, sjøkaptein Nils Borin.

det portretter og modeller fra ulike generasjoners fartøyer fra Norrköping, slik som skipsklokker, navigasjonsredskaper og et lite men fantastisk flott bibliotek. I Societeten mangearige historie forsøkte man også å drive navigasjonsskole i byen. □

Torbjørn Dalnäs/Per Erik Nielsen, Sjøfartsdirektoratet

IBIX

NORWAY AS

Supplier of:

- IBIMAR Mini sandblasters
- Sandblast pots
- Sandblast hoses, guns and accessories
- Pneumatic paint spray units
- Electrical paint spray units
- Graco Spray Guns
- Graco Spray Tips
- Garnet sandblasting abrasive

IBIX Norway AS
Røraskogen 20, 3739 Skien, Norway
Tel: 40 62 7000
e-mail: post@ibix.no

Nordsjøcup 2009 – første kapittel

I mai satte fotballtente sjøfolk og supportere samt et høyst autorisert dommerapparat igjen kursen mot Danmark og Nordsjøcup. Strålende sol og rolig sjø under overfarten med Bergensfjord til cuparenaen i Hirtshals dannet opptakten til en vellykket gjennomføring av den trettende turneringen i rekken.



Trine Carin Tynes, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Grunnet nye seilingstider og begrenset båtkapasitet, var det i år ikke mulig å samle alle påmeldte lag til felles cuphelg. Derfor er den tradisjonsrike Nordsjøcupen for annet år på rad organisert som to separate turneringer. Offshore, fergebesetninger og maritime skoler var først ute, mens supplybåtene møtes til dyst i september.

Alle på plass

13 lag var påmeldt og det ble spilt 18 kamper i løpet av de få timene som var til rådighet på idrettsparken før returen over Nordsjøen. Med på laget var igjen de rutinerne dommerne Kåre Fjørtoft, Stefan Merenyi, Arne Njøten og Svein Inge Thime. Sistnevnte satte muligens pris på pausen fra rollen som FIFA-kompetent rikssynser angående en viss nylig dommeravgjørelse i Chelseas disfavør. Trofaste

cupmedvirkende er også Karl Sola og seilende kaptein Ove Bjørnerud. Begge jobbet i sin tid som velferdssekretærer ved Velferdskontoret for handelsflåten. Primus motor Kaare Hausken hadde med seg Per Erik Nielsen fra Sjøfartsdirektoratet for tiende gang, mens underdirektør Torbjørn Husby debuterte som dommer i Nordsjøcup sammenheng.

De gamle er eldst

"Sjøkurs" kom seilende for egen maskin, og startet sterkt med 3-1 seier over fjorårets vinner "Karmsund Coming Captains". Etter avstemming var sistnevnte lag i år påmeldt som NAV Karmsund. Om tapet skyldtes navnebyttet vites ikke. Kapteinene in spe var usansett ute av cupen etter tap i det innledende "skoleskipderbyet". Eirik Bjørkheim som puttet inn

to av "Sjøkurs" sine mål – endte forøvrig opp med det blå glasstrofeet som årets måltjuv etter totalt seks skåringer i turneringen.

Med skoleskipet fra sørlandet kom også "Sjøkurs Old Timers" som beviste at seniorenene er eldst. Mens aspirantene røk ut, spilte den voksne garden seg frem til semifinalen med best målforskjell i sin pulje. Her møtte de "Deepsea Bergen", og etter to mål hver måtte kampen avgjøres med straffesparkkonkurranse. Bergenserne gikk videre etter at samtlige utvalgte treffsikre spillere satte ballen i nettet.

Pokal

Også Fylkesbåtane sitt lag "FSF United" som vant den ene cupfinalen i fjor, ble slått ut etter første kamprunde. I stedet avanserte "Bideford Dolphin" og "Bergensfjord" til den andre semifinalen. De



I ANGREP. De lyseblå rusber i enda et angrep under finalekampen som endte 2-1 over "Deepsea Bergen".

kjempet innbitt i en målløs kamp etter full tid. Dermed ble det oppgjør via straffespark også her. Etter seier til førstnevnte lag var det duket for finale mellom riggbesetningene. "Bideford Dolphin" scoret tidlig i kampen, men "Deepsea Bergen" utlignet ganske snart. Jevnbyrdig innsats med mange målsjanser begge veier holdt spenningen gjennom hele duellen. "Bideford" avgjorde til slutt det hele med 2-1 seier og ble belønnet med pokalen fra Norges Fotballforbund. Denne henger høyt som en av kun tre pokaler Fotballforbundet gir gjennom året. De andre anledningene en kan vinne det gjeve trofeet er etter seier i fotballcupen og forsvarscupen.

Gikk for seier

Even Heimen, lagleder for Nordsjøcupvinneren scoret et mål mindre enn årets måltjuv, men har vært litt av en måljeger selv tidligere. Rekorden var 17 mål i en og samme cup. I en av kampene besøget han alene samtlige mål som førte til resultatet 8-0. Heimen som i sin tid prøvespilte for Viking, forteller at "Bideford Dolphin" har deltatt i turneringen de siste fem årene, men ikke gått videre fra puljespillene. Etter finaleplass i "24-timmars"-turneringen i Gøteborg i fjor, var ambisjonene ekstra høye i år. Laget gikk for seier – ikke mindre – og innfridde målet sitt. Nå må de rydde god plass i premieskapet, da laget også sanket Thisted kommunes vandrepokal, Sjøfartsdirektørens pokal og førsteplass i volleyballturneringen.

Det sosiale viktigst

Men utover gleden over oppfylt målsetting, insisterer Heimen og lagkameratene på at det sosiale ved Nordsjøcupen er en

minst like viktig grunn til at de stiller år etter år. Samværet med andre sjøfolk under overfarten og mellom kampene er kontaktskapende. – Det er kjekt å treffe både kjente og nye ansikter om bord og på grasmatta, sier han. – Dessuten bidrar den sosiale settingen til å styrke godt samhold og fellesskap blant kollegene på arbeidsplassen.

Heimen skryter av treningsiveren på riggen. De har en egen registrering og premiering for å motivere til trimaktiviteter om bord. Konkrete mål som Nordsjøcupen sporer også til vedlikehold av formen. Lagkameratene gjengjelder godordene: – Det trengs ildsjeler som Heimen til å organisere og samle flokken til reisen. Vi setter også stor pris på initiativet til Sjøfartsdirektoratets Kaare Hausken og det frivillige funksjonærapparatet som sikter

seg inn på cupen hvert år. – Kaare er på fornavn med oss. Det er bare å ringe cupgeneralen og si navnet så vet han hva det gjelder. At det er høyt aktede og dyktige dommere som holder orden på kampene er selvfølgelig også et stort pre.

Også Kenneth Pedersen, lagleder for "Deepsea Bergen", berømmer tiltaket. De har kommet til semifinaler og finaler de siste årene. Med skjerpet konkurranseinstinkt håpet de omsider å gå til topps i år. Laget er et av få blandalag under turneringen, med tre kvinnelige læringer på laget. De kjempet tappert – og er slettet ikke misfornøyd med at de høstet den store pokalen fra Sjømannsforbundet for sølvplassen. Pedersen er leder i velferdsutvalget om bord. Han synes det er verdifullt å prioritere bruk av velferdspotten til miljøskapende



VINNERNE. "Bideford Dolphin" med masse pågangsmot helt fra start spilte seg frem til seier i Nordsjøcupen.



PEPTALK i finalepausen. Er det lange flate baller det advares mot? Målmann Eirik Westergaard ble senere kåret til turneringens beste spiller!



PREMIEHØST. Lagleder Even Heimen med pokalen fra Norges Fotballforbund. Vinnerlaget fikk også med seg vandrepokalen fra Thisted kommune og Sjøfartsdirektørens pokal.



STRAMME KARER i dommerlauget. Kaare Hausken, Stefan Merenyi, Svein Inge Thime, Arne Njåten, Karl Sola, Ove Bjørnerud, Per Erik Nielsen, Torbjørn Husby og Kaare Fjortoft.

tiltak som Nordsjøcupen. – Det høver også godt med Bergensfjord sine anløpssteder når de fleste deltakerne bor i Bergen og Stavanger-området. Han synes det er viktig at det tilrettelegges

med tilbud for å samle og engasjere folk i fritiden om bord. På lørdagskveldene gjøres alltid noe ekstra som et hyggelig alternativ til lugarlivet. Det kan for eksempel være filmvisning, bingo og quiz.

Beste dommer

Mellom dommerne er det alltid knyttet en viss spenning og mye prestisje til hvem som får æren av å dømme finalekampen. I år var det Stefan Merenyi, mangeårig dommer fra Rogaland idrettskrets som fikk oppdraget. Det burde tilsi at dommergjerningen var vel utført når selv det tapende laget syntes dømmingen var så rettfærdig og konsekvent at det prompte ble foreslått å innføre kåring av turneringens beste dommer. Så herved er forslaget om spilleravstemming på beste dommer under kommende turneringer videreført.

Dommerlauget kåret vinnerlagets keeper Eirik Westergaard til beste spiller, en sjelden avgjørelse all den tid det er en egen pokal for turneringens beste målvakt. Mange gode spillere ble observert og nevnt, men Westergaard som holdt buret rent frem til finalen imponerte juryen mest. Kontroversiell kan beslutningen derfor neppe kalles. De sikre redningene og evnen til å snappe ballen forklarer seg når dommer Svein Inge Thime og tidligere sportsredaktør i Stavanger Aftenblad minnes at Westergaard i sin tid spilte håndball på høyt nivå. Westergaard gjorde det godt både i fotball og håndball i ungdomsårene. Når kravene ikke lenger tillot



SUPPORTERE: Antall supportere var færre i år enn tidligere, men fargeklattene som fulgte lagene sine bidro med masse humor og liv på sidelinjen. De yndigste hjerteknuser-supporterne hadde Sjøstjernene fra Tide.



SUPPORTERNE. Fergeselskapene hadde de mest kreative og sprudlende supporterne også i år. Blå- og rødtoppene kan i alle fall ikke klandres for at det ikke ble noen reprise på seieren fra i fjor.

to idrettskarrierer samtidig, valgte han å perfeksjonere håndballen. Først i SIF og deretter en 3-årig karriere som profesjonell håndballspiller i Spania på begynnelsen av 90-tallet. Nå er han hjelpetrener for Solas damelag i 1. divisjon og konkurrerer selv kun under Nordsjøcupen.

Noe å strekke seg etter

Styrmann om bord på danske Bergensfjord, Per Pedersen, gjorde en formidabel

jobb i buret og ble kåret til turneringens beste keeper. Vertskipet sitt blandalag gjorde det også godt i volleyball og kunne dermed beholde også "nesten beste" plaketten ombord.

Arrangørene registrerer med begeistring at både garvede Nordsjøcup-deltakere og nye lag strømmer til. Ansatte på nybyggene til "Aker Drilling" debuterte på cupen allerede før riggene "Aker Barents" og "-Spitsbergen" har

kommet seg utaskjærs fra Ølenfjorden. Selv om de ferske yrkesbrødrene allerede syntes godt samstemte, avanserte de ikke fra puljespillene, men kom høyt på poenglisten i volleyballturneringen. Med samme pågangsmot tipper vi de kommer sterkt tilbake neste år. De har da også noe å strekke seg etter. Arbeidsfellene på "Aker Smart I" gikk hen og ble verdensmestere i den internasjonale fotballserien i 2008. □

RESULTATER

A				
Bergensfjord	3	3-0-0	8-2	6 p
Sjøkurs	3	2-0-1	7-5	4 p
NAV Karmsund	3	1-0-2	6-8	2 p
Sun City Sailors	3	0-0-3	3-9	0 p
B				
Bidefjord Dolphin	2	2-0-0	6-0	4 p
Songa Trym	2	1-0-1	3-4	2 p
Transocean Searcher	2	0-0-0	0-5	0 p
C				
Sjøkurs Old Timers	2	2-0-0	8-1	4 p
FSF United	2	1-0-1	4-3	2 p
Songa Delta	2	0-0-2	1-9	0 p
D				
Deepsea Bergen	2	1-1-0	6-2	4 p
Sjøstjernene	2	1-1-0	2-1	4 p
Aker Drilling	2	0-0-2	1-6	0 p

SEMIFINALER:

Bideford Dolphin – Bergensfjord	0-0	3-2	etter straffesparkkonkurranse.
Deepsea Bergen - Sjøkurs Old Timers	2-2	5-4	etter straffesparkkonkurranse.

FINALER:

Deepsea Bergen - Bideford Dolphin	1-2
-----------------------------------	-----

PREMIERING:

Beste keeper:	Per Pedersen, styrmann på Bergensfjord
Beste spiller:	Eirik Westergaard, Bideford Dolphin
Største måltjuv:	Eirik Bjørkheim, Sjøkurs
1. plass:	Fotballforbundets pokal – Bideford Dolphin
2. plass:	Norsk Sjømannsforbunds pokal – Deepsea Bergen
Thisted kommunes vandrepokal:	Bideford Dolphin
Sjøfartsdirektørens pokal:	Bideford Dolphin



GAVMILDE FOLK PÅ FYLKESBÅTANE. "FSF United" sørget for at det tilfaller midler til barneavdelingen på Haugeland Sjukehus også i år. Lagleder for FSF United kunne overrekke en gave på nær 22.000 og oppfordret samtidig alle andre lag til å bidra i forkant av neste års turnering.



Menneskefaktoren

Mykje er gjort for å redusera talet på skipsulukker langs Norskekysten. Likevel har talet på grunnstøytingar auka. Truleg er "menneskefaktoren" viktigaste årsak til 80 % av desse ulukkene.



Alf Magne Horneland,
leiar Norsk senter for
maritim medisin
Director, Norwegian Centre
for Maritime Medicine

Med unntak av ein liten nedgang i 2008, har talet på registrerte grunnstøytingar auka sidan 2004. Dette er urovekkjande. I Sjøfartsdirektoratet sine registreringar kan ein lesa at nær 80 % av ulukkene i perioden 2004-2008 kjem av at operativt personell har gjort seg skuldig i feilvurdering, feilhandling eller forsøming. Bak desse årsakene finn me manglande planlegging eller utkikk, mistyding av rørsler, arbeidsmiljøfaktorar, låg bemanning og

sviktande ettersyn. I 14 % av hendingane sovna navigatøren på brukvakt.

Teknologisk mettingspunkt?

Fysiologisk sett har mennesket store evner, men også grenser. Effekten av ein-skildstimuli vert redusert når ein vert utsett for alt for mange stimuli på ein gong. Når ein skal passa på mykje, risikerer ein å gløyma noko. For lite stimulering fører til redusert aktivering, og risikoen for

å bli aktaus aukar. Når det lyser mot ein i alle fargar og lysstyrkar frå instrumenta på brua, får ein mindre evne til å halda utkikk.

Teknologiske tiltak har hatt som mål å kompensera for følgjene av menneskeleg svikt. Navigatørane har fått mindre handlingsrom gjennom bruk av kontrollsystem. Somme hjelpemiddel har ført til at navigasjonsarbeidet er blitt overført frå den menneskelege hjernen til elektroniske hjelpemiddel. Brua har fått så mykje teknisk

utstyr at navigatøren må vera meir aktsam enn før for ikkje å missa oversikta.

I utviklinga av tekniske hjelpemiddel på bru har vi gått ut frå at tiltaka truleg ville vera til nytte, meir enn at utgangspunktet har vore menneskeleg kapasitet med sine grenser. Det er grunn til å spørja om vi stoler så mykje på teknologiske hjelpemiddel at aktsemda til navigatøren vert redusert.

Det er også grunn til å spørja om vi nokre gonger har passert grensa for kor mange tekniske hjelpemiddel navigatørane kan passa og samstundes navigera trygt. Det er blitt vanleg å kontrollera andre funksjonar enn navigasjon frå brua. Vi bør spørja oss sjølve om dette så tvillaust er av det gode.

Menneskefaktoren er menneskeleg – ikkje teknologisk

Internasjonal forskning har interessert seg for sosiokulturell ulikskap og om kronisk trøttleik - fatigue. Utanom dette har det ikkje vore forska mykje på menneskefaktorar i form av fysiologiske avgrensingar og kapasitetar.

Forskning på menneskefaktoren bør intensiverast, slik at vi får auka kunnskap

om den menneskelege sida av samvirket mellom menneske og maskin. Bruk av tekniske hjelpemiddel bør skje på navigatøren sine vilkår, ikkje på ingeniøren sine. Til sjuande og sist er det mennesket vi må stola på – no som før.

Fatigue

Omgrepet "fatigue" (trøttleik eller utmatting) har vore mykje omtalt. I 14 % av skipsulukkene som Sjøfartsdirektoratet har registrert, sovna navigatøren på vakt. Ei rekke tiltak kan byggja rammer omkring individet, kompensera for fatigue og medverka til at ein unngår å bli trøytt. Dette handlar om bemanning og skiftordningar med meir. Vert det gjort? Kontrollerer vi om tilrådingar og krav vert etterlevde? Er rammene for menneskeleg funksjon adekvate? Somme har lettare for å sovna og bli trøytte enn andre. Kven er dei? Finn vi dei? Kva kan vi gjera for dei?

Medisinbruk?

Mange medisinar kan gjera oss trøytte. Kontrollen av kva medisinar som er i bruk om bord fungerer ikkje godt i dag. Sjømannen pliktar å opplysa om medisinerbruk til sjømannslegen, og skal ha

med ei godkjenning om bord dersom sjømannslegen finn medisinerbruken for svarleg og skriv helseattest. Rett som det er kjem det for dagen at medisinar er i bruk utan at sjømannslegen har gitt godkjenning. Vi har i dag ikkje ein kontroll som kan hindra at medikament vert brukte om bord utan godkjenning. Kanskje offshore petroleumsverksemd har noko å læra sjøfarten på dette området?

Treng vi ein ny dispensasjonspraksis?

Mange sjukdomar fører til redusert aktsemd, dømmekraft, handlings- og reaksjonsevne.

Ein liberal dispensasjonspraksis medverkar til at talet på personar som ikkje fyller helsekrava på grunn av sjukdom, skade eller lyte aukar om bord. Vi har hatt ein slik praksis i årevis. Kanskje er det ikkje berre klokt.

Sjømannslegane sin kompetanse.

Er sjømannslegane sin kontroll av sjømenn god nok? I dag er det ikkje noko krav om opplæring for å bli godkjent sjømannslege. Somme sjømannslegar ser på seg sjølv som talsmann for sjømannen, og tolkar regelverket så liberalt som mogeleg for at sjømannen skal kunna

MYKJE Å PASSE PÅ. Den moderne brua har så mykje teknisk utstyr at navigatørane må vera meir aktsame enn før for ikkje å missa oversikta. Samstundes må ein halde utkikk.



FOTO: ANDREW WALLS

The Human Factor

The number of groundings along the Norwegian coast has increased over recent years. The human factor appears to be involved in 80 per cent of the accidents.

Nearly 80 per cent of groundings between 2004 and 2008 were caused by misinterpretation of movement, poor lookout, insufficient manning or poor maintenance.

Have we reached a technological saturation point?

Human physiology has its limitations. Overload of stimuli may cause neglect

or failure to react. Transfer of manual navigation to electronic equipment in order to compensate for human inefficiency may cause considerable strain to the navigator's perception.

- Does our trust in technology reduce the navigator's alertness and vigilance?
- Have we reached the saturation point for how many stimuli the

navigator can perceive without losing the ability for safe navigation?

- Should we question the rationale of controlling functions other than navigation from the bridge?

The research on human physiology in a maritime context is scanty. We need more knowledge on the human part of the man-machine interface. Technological aids should be devel-

oped on the navigator's terms, not on the developer's.

Fatigue

Fatigue is reported to be the cause of 14 per cent of groundings. Is this fact taken into account? Do we inspect the

compliance with guidelines and regulations? Are the conditions for preventing human function adequate?

Some individuals are more apt to fall asleep than others. Who are they? Can we identify them? How can we help them?

Medicines

Medicines may have adverse effects that can compromise the ability to navigate safely.

The use of medicines among seafarers is regulated. However, the rules are often neglected. A control on the use of medicines and the medicines brought on board should be established. Perhaps there is a lesson that can be learnt from the offshore petroleum industry?

Exemptions

Diseases – physical and psychological – may cause reduction in vigilance, attention and the ability of judgement. The practice of exemptions from the rules

halda fram i yrket sitt. Somme veit for lite om det spesielle i sjøfarten, og om dei påkjenningar den kan medføra, dei krav som må stillast, og grunngevinga for dei helsekrava som vert stilte. Det medfører at dei vurderer arbeidstakarar på havet som om dei var på land.

Det er grunn til å tru at kvaliteten på arbeidet til sjømannslegane kan betrast ved å innføra obligatoriske kurs knytt til godkjenningsordninga. Vi vonar det kjem med i den revisjonen av helseforskrifta som Sjøfartsdirektoratet no held på med.

Er synsfunksjonen verdsett for lågt for navigatørar?

Somme vil kan henda synast det er provoserande å hevda at synsfunksjonen har vore undervurdert – har vi ikkje strenge nok krav til synet, kanskje? Likevel er det mykje som tyder på at synssansen er undervurdert.

Er årsaka til grunnstøytinga eller kollisjonen aktløyse eller redusert kontrastsyn, eller nattsyn – eller kanskje motlysproblem? Kontrastsyn, nattsyn og motlysproblem vert ikkje undersøkt for ein får helseattest, og det vert heller

ikkje undersøkt etter navigasjonsuhell. Burde vi det?

Laseroperasjonar er ein populær metode for å betra synet. Resultatet vert målt ved den evna ein har til å lesa ei tavle på 5 til 6 meter hald, i godt lys, og der bokstavane er svarte på kvit bakgrunn. Ein testar ikkje kva som skjer i motlys, skodde, dis, regn, snøtjukke eller natt.

Sjølv om dei færreste får biverknader etter laseroperasjonane, kan slike biverknader heilt øydeleggja den funksjonen ein har som navigatør – sjølv om synsevna er normal ved sjømannslegeundersøkinga.

Kva bør vi gjera?

Skal vi å få ned talet på grunnstøytingar, er tida no inne til å fokusera i større grad på menneske enn på teknologi.

- Vi må ha registreringsordningar som sikrar oss større innsikt i menneskelege mekanismar ved skipsulukker.
- Vi må forska på menneske i krevjande situasjonar om bord.
- Vi må syta for adekvate helsekrav.
- Vi må lære sjøfolk å vurdere eiga ytevne i høve til arbeidssituasjonen.

- Vi må sikra at sjømannslegane har kompetanse til arbeidet dei skal gjera.
- Vi må ha ei nøye gjennomtenkt dispensasjonsordning.
- Vi må ha kontrollsystem.
- Vi må ha arbeidsmiljø, bemanning og skiftordningar som medverkar til auka operasjonell ytevne – ikkje redusert ytevne.
- Reiarlaga har eit klart ansvar om risiko-vurdering og system for førebygging etter Skipssikkerhetslova. Vi meiner at reiarlaga ikkje kan etterleva krava i ” Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip” utan å etablera ei reiarlagshelseteneste. Ei slik teneste må handla om å førebyggja meir enn om å behandla eller gi tilbod om jamleg helsekontroll.
- Ved nybygg og drift av skip må prosjektorganisasjonane og reiarlaga i større grad ta omsyn til menneskefaktoren.

Sidan menneskefaktoren er viktigaste årsak til det auka talet på grunnstøytingar, må vi i større grad interessera oss for mennesket og mennesket sin samverknad med teknologien, enn for teknologien sjølv. □

has been liberal in Norway. There is a need to tighten up on this practice.

Competence

No special training is required to become a maritime physician. Some doctors examine seafarers as though they were they employed on land. We recommend that maritime physicians receive pertinent training in the future.

The navigator's visual power

Contrast sensitivity, night vision, halo and glare in counter light are all adverse effects that follow after laser surgery on the cornea, also in cases where the visual acuity is found in accordance with the regulations in the doctor's office. There are no standards for these qualities of visual acuity today, and we do not check them, neither at the pre-sea medical examination, nor in the investigation after grounding.

We need knowledge, standards and tests to measure visual acuity, taking

into account difficult conditions like counter light, fog, mist, rain, snow and darkness.

What to do?

- We must focus more on the man than the machine, and look at the demanding working conditions on board.
- We must record information about human behaviour before and during ship accidents.
- We must establish adequate health requirements.
- We must train seafarers to judge their own performance and capability in relation to their working situation.
- We must ensure that the approved doctors have the necessary competence.
- We must tighten up the practice of granting exemptions from health regulations.
- We must introduce inspections.
- We need working conditions, man-

ning levels and shift regimes that enhance vigilance, not reduce performance.

- The Ship Safety Act with corresponding regulations clearly outlines the responsibility of the shipping companies for risk analysis and preventive measures. Occupational health care services in the shipping companies are necessary in order to comply with the requirements of the law. Such medical services must focus on prevention, rather than treating disease or conducting regular health controls.
- During new building and operation of ships the project organizations and the companies must to a greater extent take the human factor into account.

Because “the human factor” is the most important cause for ship groundings, we must study how humans interface with technology, rather than concentrating on the technology itself. □

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

Politiets etterforskning av sjøulykker

Snart ett år er gått siden politiet overtok ansvaret for å etterforske ulykker til sjøs.

Med virkning fra 1. juli i fjor overtok politiet ansvaret som sjøfartsinspektørene tidligere hadde for straffeprosessuell etterforskning av sjøulykker med videre. Bestemmelsene i sjødyktighetsloven og påtaleinstruksen om sjøfartsinspektørene ble samtidig opphevet.

Endringen medfører at den enkelte politimester har ansvaret for etterforskning av sjøulykker i eget politidistrikt innenfor norsk territorialfarvann. Ansvaret for etterforskning av sjøulykker med norsk skip utenfor norsk territorialfarvann, ligger til politimesteren i det politidistrikt hvor skipet har sitt hjemsted. Sjøulykke kan være grunnstøtinger/havari, ulovlig utslipp fra skip (forurensning), arbeidsulykker om bord og brudd på sjøveisreglene ved eksempelvis kollisjon mellom skip. Økokrims miljøteam har fortsatt en saklig kompetanse for særlig alvorlige utslipp fra skip, jf. påtaleinstruksen § 35-4.

Melde og rapportere

I medhold av forskrift av 27. juni 2008 har skipsfører eller rederi en melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker. For-

skriften regulerer også hvem som skal varsle politiet ved en slik ulykke. En arbeidsgruppe bestående av berørte myndigheter arbeider blant annet med hvordan denne melde- og rapporteringsplikten overholdes.

Straffbare forhold

Politiet skal i sin etterforskning først og fremst undersøke om det foreligger straffbart forhold som forfølges av det offentlige. Dette i motsetning til Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) som i sin undersøkelse av sjøulykke ikke skal vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Skipssikkerhetsloven med forskrifter vil være sentral under politiets etterforskning. Loven har flere straffebud, og statsadvokatene har påtalekompetanse i de alvorligste sakene. Sjøfartsdirektoratet i Haugesund er tilsynsmyndighet etter skipssikkerhetsloven.

Kompetanse

Riksadvokaten har i samråd med Politidirektoratet besluttet å gi Rogaland politidistrikt et eget ansvar for å etablere spesialkompetanse for etterforskning og



Per Kristian Haaland, politiadvokat Nordsjø/miljø Rogaland politidistrikt

påtale ved sjøulykker, og at politidistriktet skal ha et særlig ansvar for å yte slik kompetansebistand til saksansvarlig politidistrikt. Det må presiseres at det her er tale om kompetansebistand og ikke ressursbistand.

Kompetanseansvaret er lagt til politidistriktets Nordsjø/miljøseksjon i Stavanger, som består av fem etterforskere, en tidligere sjøfartsinspektør (ansatt ut 2009 med kontorsted Bodø), og to politiadvokater integrert. Riksadvokaten har også besluttet å gi Rogaland statsadvokatembeter et overordnet faglederansvar for den kompetanseoppbygging som politidistriktet har fått ansvar for.

Rogaland politidistrikt er sammen med Rogaland statsadvokatembeter i gang med å bygge opp spesialkompetanse i etterforskning og påtale ved sjøulykker. Politidistriktet har allerede gitt slik kompetansebistand til andre politidistrikter i enkeltsaker. I tillegg til å fortsette med det, tar politidistriktet også sikte på å formidle erfaringer innen saksfeltet til de øvrige politidistrikter ved utarbeidelse og distribusjon av etterforskningsmanualer og deltakelse på seminarer eller lignende.

Samarbeid

Riksadvokaten har i samråd med Politidirektoratet og Sjøfartsdirektoratet også nedsatt en arbeidsgruppe som innen 1. juni i år skal utarbeide forslag til retningslinjer for samarbeid mellom politi, påtalemyndighet og Sjøfartsdirektoratet om behandling av overtredelser i sjøfartsforhold mv. Arbeidsgruppen ledes av førstestatsadvokat ved Rogaland statsadvokatembeter Harald L. Grønlien. Rogaland politidistrikt og Sjøfartsdirektoratet har to medlemmer hver i arbeidsgruppen. □

Sjøfartsdirektoratets oppfølging av ulykker

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet og utfører tilsynsoppgaver etter ulykker. Dette kan være i form av Uanmeldt inspeksjon for norske fartøy eller Port State Control (PSC) for utenlandske fartøy. Disse tilsynene kan blant annet medføre pålegg om utbedring av avdekkede forhold og tilbakeholdelse dersom avvikene er av svært alvorlig karakter.



Arne Bakkevig, senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet er mottager av "Rapport om sjøulykke" som kaptein eller rederi skal sende inn innen 72 timer etter ulykken. Disse rapportene gir direktoratet viktig informasjon og lærdom etter ulykkeshendelsene. Opplysningene i rapportene blir lagt inn i direktoratets ulykkesdatabase der de danner grunnlag for statistikk og analyser av ulykkesbildet.

Sjøfartsdirektoratet har i enkelte ulykker behov for mer informasjon enn det som fremkommer i de skriftlige rapportene. Ved slike hendelser vil direktoratet dra om bord for å kartlegge ulykken blant annet ved hjelp av intervjuer med mannskap og involverte samt innsamling av dokumentasjon. Dette blir analysert videre for å kunne trekke lærdom og utvikle regelverket. I de ulykkene Statens havarikomisjon for transport (SHT) undersøker vil direktoratet få nyttig informasjon og innspill gjennom rapportene, og direktoratet vil ikke iverksette egne undersøkelsesaktiviteter for disse ulykkene. Også i de ulykkene Politiet etterforsker vil direktoratet kunne få nyttig informasjon i det videre sjøsikkersarbeidet. Sjøfartsdirektoratet bistår både SHT, Politiet og Kystverket med flere med opplysninger og informasjon i forbindelse med ulykkeshendelser.

Ved ISM-revisjoner vil opplysninger om ulykkeshendelser bli benyttet aktivt som en del av revisjonen av fartøy eller rederi.

Med ikrafttredelsen av Skipssikkerhetsloven fikk Sjøfartsdirektoratet gebyrmyndighet og kan eksempelvis utstede overtredelsesgebyr etter ulykker der det påvises brudd på regelverk. Utstedelse av gebyr vil samkjøres med Politiet for

å unngå at det utstedes både forelegg og gebyr etter samme overtredelse.

Det finnes mer informasjon om melding og rapportering av ulykker på vår nettside www.sjofartsdir.no. □



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuohkar

Fagskolen i Troms
Tromsø Maritime Skole

Ønsker du å bli lærer?

Vi trenger lærere til Fagskolen i nautiske fag og maskinfag fra 1.08.09. Det kreves dekksoffiserklasse 1 for å undervise i nautiske fag, og maskinoffisersertifikat klasse 1 for å undervise på maskinistutdanning.

For nærmere informasjon.

Ta kontakt med Harry Haugen
Telefon: 777 88713 eller
e-post: post.maritime@troms.vgs.no

QMA Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:
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
05/10-09/10: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
Uke 42: Oppdateringsdag for ISM revisorer, kvalitetsledere, etc.
26/10-30/10: ISM revisjonslederkurs, Oslo, Sertifisering
16/11-20/11: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Tenerife, Sertifisering

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



Ulykker siste fem år

Det har vært en nedgang i totalt antall rapporterte ulykker de siste fem årene. Dette er hovedsakelig som en følge av en ganske markant nedgang i antall arbeids/personulykker.

Årsakene til den positive utviklingen antas å være blant annet et økt fokus på sikkerhetsarbeid om bord. Et annet forhold er en reduksjon i antall skip. I samme periode har antall fartøy endret seg ved at det er:

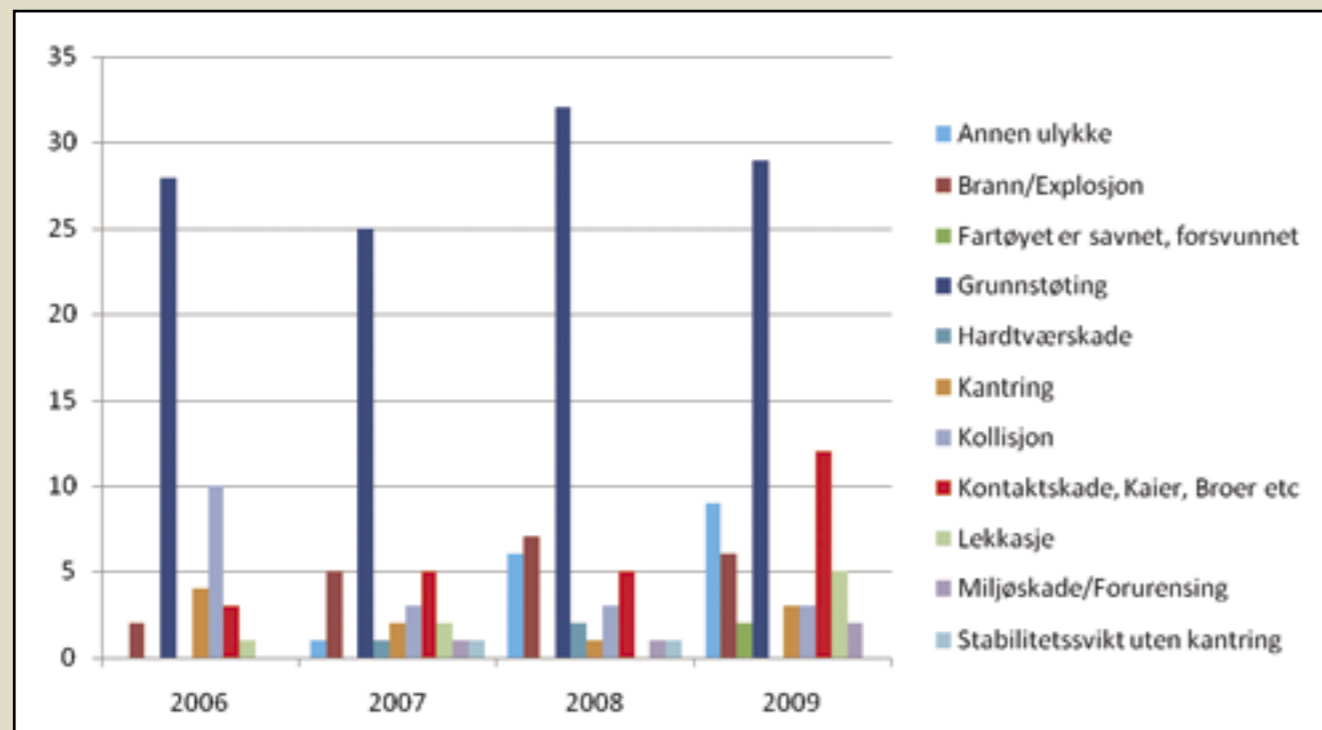
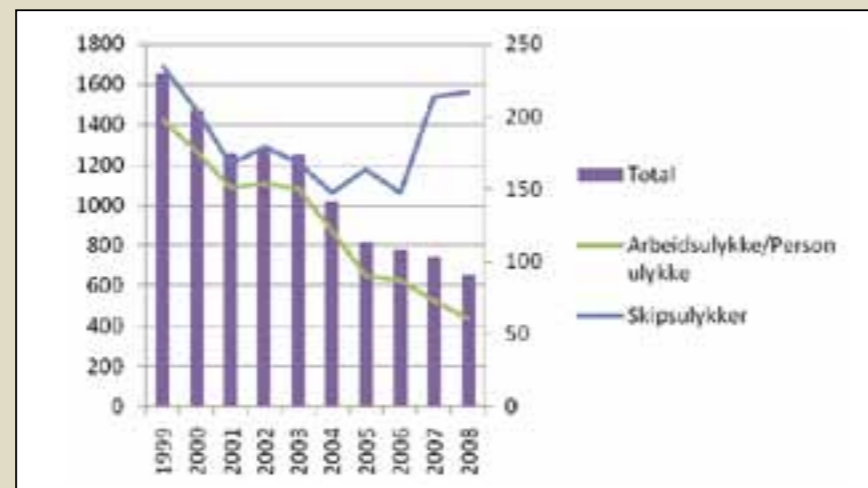
- ca 200 færre norske lasteskip (kontrollpliktige)
- ca 100 færre passasjerskip
- ca 400 færre fiskefartøy – betydelig flere dersom man tar med de som ikke er underlagt kontrollplikt.

Selv om det har vært noen endringer i antall skip i samme periode, har antall skipsulykker øket, hvilket er bekymringsfylt.

Status på ulykker første kvartal siste år

Tallene fra første kvartal 2009 viser en negativ utvikling når det gjelder grunnstøtinger og kontaktskader. Det er

fortsatt for tidlig å si noe om denne utviklingen vil vedvare eller flate ut i løpet av året, men tallene er bekymringsfulle og gir ingen indikasjon på en bedring sammenlignet med tidligere år. □



Sjøfartsdirektoratet på Facebook



Dag Inge Aarhus, netredaktør Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet ønsker å ta i bruk nye kommunikasjonskanaler og har på bakgrunn av dette etablert en egen side på Facebook. Målet er å vise en mer visuell side av direktoratets virksomhet. Siden er synlig for alle – også de som ikke har profil på Facebook.

Facebook er en raskt voksende elektronisk kommunikasjonskanal, som også stadig flere voksne og unge voksne tar i bruk. Dette er bakgrunnen for at Sjøfartsdirektoratet vil være tilgjengelig også på denne arenaen. – Jeg tror dette kan være spesielt viktig med tanke på rekruttering, men også i forhold til å få fram budskapet om sikkerhet til sjøs. Samtidig

kan vi vise den mer uformelle siden av direktoratet, sier kommunikasjonsdirektør Eilif Fjøn.

Siden som nå er etablert på Facebook, skal ikke inneholde faglig informasjon av typen søknadsskjema, regelverk og veiledninger, men derimot kunne vise sider av direktoratet som ikke er så lett å legge til rette for på den

formelle nettsiden www.sjofartsdir.no På sikt vil vi legge ut små videosnutter fra aksjoner, arrangementer og korte uttalelser, samt bilder fra både vårt daglige arbeid og det indre liv i direktoratet. Potensielle jobbsøkere kan på denne måten i enda større grad danne seg et bilde av arbeidsplassen Sjøfartsdirektoratet.

Ved å følge linken som du finner til høyre på alle våre sider på www.sjofartsdir.no, eller søke etter Sjøfartsdirektoratet når du er pålogget Facebook så finner du siden vår. Til nå har vi rundt 350 tilhengere, men håper flere vil få et innblikk i hva Sjøfartsdirektoratet på en mer visuell måte. □



Revisjon av havnestatskontrollsystemet



Øyvind Venner,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet kom godt ut av det da EMSA foretok sin revisjon av havnestatskontrollsystemet som er etablert av sjøfartsmyndighetene i Norge.

Sjøfartsdirektoratet ble i perioden 16. til 20. mars 2009 revidert av EUs maritime organisasjon EMSA på vegne av overvåkningsorganet ESA opp mot "Regulation (EC) 1406/2002/EC". Revisjonen startet på Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund der programmet ble gjennomgått. Et spørreskjema på 324 sider var tidligere innsendt fra Sjøfartsdirektoratet til revisjonsteamet, og dette ble gjennomgått under innledningsmøtet.

Hovedtrekkene i revisjonen var følgende:

- Struktur av Norges Maritime Administrasjon
- Oppfølging av Paris MoU kvalitetskrav
- Oppfølging av havnestatsprosedyrer

- Involvering av havnestatsautoriteten i oppfølging av annen EU-lovgivning
- Ratifisering av alle gjeldende "relevant instruments"
- Gjennomføring av internasjonal maritim standard som flaggstat
- Kontroll av at tilbakeholdelsesprosent i norsk flåte ikke oversteg gjennomsnittstilbakeholdelse i Paris MoU årsrapport.

To dager senere dro revisjonsteamet, sammen med Alf Tore Sørheim og Øyvind Venner fra inspeksjonsavdelingen til Bergen, for kontroll av Sjøfartsdirektoratets stasjon og utførelse av havnestatskontroll der. Men ved fremmøte på stasjonen ble det klart at et utenlandsk skip hadde vært i kollisjon med norsk skip samme morgen,

og derfor hadde "overriding priority", en forpliktelse innen PMOU som må overholdes. Det utenlandske skipet ble kontrollert av to inspektører fra stasjon Bergen under observasjon av Sergio Alda, Jaime Gonzalez Gil og Øyvind Venner. På samme tid ble stasjonens dokumenter og rutiner gjennomgått av Dimitrios Karabinis, stasjonssjef Odd B. Eide og Alf Tore Sørheim. Stasjon Bergen kom godt ut av revisjonen.

På revisjonens siste dag ble det ytterligere gjennomgang av dokumenter på hovedkontoret og til slutt et oppsummeringsmøte der "non-compliance", "weak points" og "strong points" ble presentert av revisjonsleder Dimitrios Karabinis, som var meget positiv til det revisjonsteamet hadde sett under oppholdet i Norge. □



REVISJONSTEAMET sammen med representanter for Sjøfartsdirektoratets avdeling for inspeksjon og beredskap. Fra venstre: Regionsleder Nord, Hilding Jønsson, avdelingsdirektør for kontroll og inspeksjon Knut Kristiansen, revisor Jaime Gonzalez Gil, revisjonsleder Dimitrios Karabinis, revisor Sergio Alda, senioringeniør Alf Tore Sørheim, sjefsingeniør Inger Øye Isaksen, seniorrådgiver Øyvind Venner og juridisk rådgiver Simon Næsse.

SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

- **Stabilitet og sikker operasjon. Hvor går grensen?**
- **Overtredelsesgebyr som forebygging av ulykker.**
- **Utfordringer i polare strøk. Hva skjer internasjonalt?**
- **Tap av helseattest. Hva skal til?**
- **Utdannes sjøoffiserer til operatører eller ledere?**
- **Godt sjømannskap, en gammel floskel?**

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2009

HUSK!

MELDING VED ULYKKER

Skipsfører 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
Foto/konkuransen for sjøfolk 2008

Å forebygge

grunnstøtinger

Grunnstøtinger går igjen i cirka 40 % av skipsulykkene, og det med stor stabilitet år etter år. I 2007 var det en økende trend med 55 %. Tallene fra Sjøfartsdirektoratet Veritas og Cefor viser alle en stigende trend. Med all teknologien som finnes burde det vært motsatt. Kan utdanningen bidra med noe for å snu trenden?

Ser vi på skipsfartens utvikling de siste femti årene har den tekniske delen fått rikelig oppmerksomhet, men mennesket er blitt nærmest neglisjert. Broen er tilnærmet et kontrollrom betjent av kun en mann pluss en halv matros. Her skal navigasjon, radio, telefoner, lasteplaner og ISM ivaretaes. Teknisk arena, utstyr og data rundt navigatøren har hatt en blomstrende utvikling, mens navigatøren selv har fått lite fokus.

Mer fokus på teknikk enn menneske

De siste femti årene har det kommet mange nye tekniske løsninger på bro, mens det ikke har vært på langt nær så stor satsing på det menneskelige element. Samme år som ledelse ble et eget fag, fikk man reguleringsteknikk og automasjon i 1967. Så fulgte det slag i slag med forbedrede ror- og propellegenskaper, økt motorkraft og trustere, forbedret kommunikasjon og databaserte løsninger som elektroniske kart og GPS med presisjon på meternivå, AIS og trafikkovervåking, samt taleregistrator og bevegelssensor.

Det menneskelige element ble hengende etter i utviklingen. Det ble kun introdusert sikkerhetskurs samt hurtigbåtkurs og Bridge Resource Management (BRM) for enkelte.

Dette viser klart den store forskjellen det over tid har vært i satsingen på teknikk i forhold til satsing på mennesker. Det viser ubalanse i systemet, og forskjellen forklarer trolig noen av skipsulykkene og hendelsene som har vært. Vi vet at det som måles og kontrolleres blir viktig i samfunnet. Vi teller og måler antall grunnstøtinger, men tiltak er det ikke så mange av – spesielt få rettet mot oppmerksomhet og lederutvikling.

Det er lite forskning på dette området. Vi har noe i England og Sverige som går på tretthet (fatigue), som er det motsatte av oppmerksomhet, men gode simulatortester på oppmerksomhet er ikke utviklet. I Norge er det, meg bekjent, ingen forskning knyttet til brovakthold.

Bedre oppmerksomhet er målet

Hvordan kan vi så styrke fokuset på det menneskelige element, og derved bidra til færre ulykker? Det er gjort mange forsøk på å beskrive det menneskelige element, men med liten suksess. Det tekniske er lettere å beskrive, veie og måle. I granskningsrapporter og tidligere sjøforklaringer det mest skips-tekniske forhold som belyses. FN's arbeidsorganisasjon ILO har en til-

nærming via fysiske miljøfaktorer og forholdene rundt selve mennesket; boken "Maritim Safety" har ett kapittel som omhandler temaet spesielt, men det er mest tekniske beskrivelser; Michael Lloyd gjør i en artikkel fra He-alert.com et forsøk som i stor grad ender ut i å kommentere regler, underbemanning og kultur.

Tester som benyttes i forbindelse med rekruttering for arbeidslivet er forskjellige, de viser noe sprikende innhold i hva som er viktig for en leder. Sitater fra mektige kjente personer har vært referert til for å vise lederkrav, men de spriker enda mer.

Når studentene på skipsførerstudiet skal beskrive tiltak som reduserer grunnstøtinger ender også disse i fellen med tekniske løsninger. Veritas trekker frem "lite erfaring med bratt karriere-stige" som en årsak. Fokus på tretthet er ett lite bidrag, men målet må i stedet være bedre oppmerksomhet. Nei, det er ikke lett.

Best beskrives menneskets forskjellige sider i psykologien, sporten og i kjærlighetsromaner. Her blir enkelt-individer og kroppsdeler brettet ut i all sin fortrefelighet. Men avstanden fra slikt til arbeidslivet og vaktjeneste om bord i skip er stor. Utdanningen må ta mer grep.

I maritim utdanning ser jeg klart fire negative faktorer som har forklaringskraft til det store antall grunnstøtinger og det er:

- Eksamenstesting over de store verdenshav. Simulatorøvinger og testing er relatert til navigasjon og ikke oppmerksomhet
- EBRM står på egne ben løsrevet fra ledelsesfaget, men det er jo ledelse.
- ETimetallet i ledelsesfaget på nesten 50 timer er for lite. Ikke alle skoler har det en gang.
- ELite feedback fra næringen. Utdanningen er i for stor grad adskilt fra næringen.

Tiltak

Fokus på tretthet er i utgangspunktet negativt og tiltak rundt tretthet gir liten effekt. I stedet må vi ha fokus på noe

som er positivt, nemlig oppmerksomhet. Tiltak som styrker oppmerksomhet og forhold som reduserer oppmerksomhet må være konkret med i opplæringen. Temaet oppmerksomhet må konkret listes i pensum, i dag er det fraværende. Slenges spørsmålet løst ut i en maritim klasse får man vidt ulike svar. Simulatorene må sterkere inn ved opplæring og testing av maritime studenter. Vi har teknikken, men unnlater å bygge opp mennesket.

Mine forslag til tiltak er:

1. Benytt faget ledelse mer anvendt på arbeidsoppgaver og ved simulatorer, samt øk timetallet noe. I dag har vi godkjente rammeplaner for fagskolen hvor ledelsesfaget er mangelfullt i forhold til IMO- modellkurs

2. BRM må inn som en del av ledelsesfaget for alle navigatører
3. Oppmerksomhet og forhold som styrker eller reduserer oppmerksomhet må inn i planen.
4. Studentene må i større grad testes på varierte elektroniske simulatoroppgaver. Derved kan ledelsesfaget bli en del av testen på brosimulatoren
5. Ledelsesfaget er i dag en undervurdert ressurs som sammen med BRM og simulatorene vil være utdanningsinstitusjonenes bidrag.
6. Høyskolene burde også vært mer synlig i utviklingen av faget. □

Bergen 28.4.09

Paul Utne,

lektor ved Bergen maritime fagskole



Talk to the leaders

Call +47 55 34 84 00 or visit www.tts-marine.com

Cranes for subsea operation • AHC & tensioning systems • A-frames
ROV & LARS systems • Service cranes • Skidding and deep sea deployment equipment
Rescue boat davits • Crane systems for FPSO • Winch bollards • Aftersales service and support





DE 52 – Forbedrede krav til livbåtkroker

Under det 52. møtet i IMOs underkomite Design and equipment (DE 52), ble det enighet om forbedrede krav til livbåtkroker (on-load release hooks). Forslagene til endringer i SOLAS og LSA-koden (Life-Saving Appliance Code) forventes godkjent på kommende MSC møte i mai/juni i år. (Du kan lese mer om problematikken rundt livbåtkroker i Navigare nummer 3-2008).

DE 52 ble også enige om å utvide virkeområdet for retningslinjene for

lasteskip som opererer i Arktis (Polar-koden) så den også omfatter passasjerskip. Videre skal retningslinjene gjelde både for Arktis og Antarktis. Det ble i tillegg gjort enkelte oppdateringer og mindre endringer i retningslinjene. Dette er første skritt på veien mot forbedrede krav til sikkerhet og bevaring av miljøet i disse sårbare områdene. DE 52 erkjente at retningslinjene trenger ytterligere forbedringer, men i første omgang var det viktigst å inkludere

passasjerskip og Antarktis. USA, Danmark og Norge har tidligere i år sendt inn forslag om at det må utvikles obligatoriske krav til sikkerhet og beskyttelse av miljøet i Arktis og Antarktis. Dette forslaget skal behandles på MSC i mai/juni, og etter diskusjonene under DE 52 å dømme, er det trolig at forslaget vil få tilslutning. □

Turid Stemre,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Sjøhelsekonferansen 2009: 28. - 30. oktober i Bergen

Mennesket som faktor i skipssikkerheten

Den urovekkende økningen i grunnstøtinger langs norskekysten siden 2004 er forårsaket av menneskelig svikt. På Sjøhelsekonferansen 2009 vil vi fokusere på samspillet mellom menneske og teknologi om bord.

Samspillet menneske-maskin er essensielt for sikkerheten for mannskap og skip. Nye teknologiske løsninger stiller stadig større krav til oppmerksomhet, reaksjonsevne, syn og hørsel.

Konferansen vil trekke inn framstående fagfolk. Problemområder og gode løsninger vil bli presentert og diskutert i paneldebatter. Sammenligninger med annen industri som offshorevirksomhet og luftfart vil bli trukket inn. Vi vil diskutere faktorer som tretthet, skiftordning, minimumsbemanning, brokonstruksjon, ergonomi og menneskelige sansekapasiteter.

På konferansens siste dag arrangeres møte i Sjøhelserådet – referansegruppen for Norsk senter for maritim medisin. I tillegg til Sjøhelserådets faste medlemmer er alle velkommen til å delta i diskusjonen om hvordan maritim medisin skal utvikles i Norge.

Konferansen henvender seg til rederier, sjøfolk, offentlige instanser og helsepersonell som arbeider med sjøfolks helse og arbeidsforhold.



Siste års Sjøhelseseminar med tre av foredragsholderne, fra venstre dr. Alf Magne Horneland, leder NSMM, dr. Rob Verbist, havnelege i Antwerpen og leder av SHIP-prosjektet i ICSW, og prof. Eilif Dahl, professor i maritim medisin, NSMM.

Norsk senter for maritim medisin er hovedarrangør, og samarbeider nært med Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Norsk forening for maritim medisin og Saniteten i Sjøforsvaret om programmet.

Les mer om programmet på nettsidene til Norsk senter for maritim medisins nettsider – www.nsmm.no.

Avtale med ABS

Sjøfartsdirektoratet undertegnet 26. februar en avtale med klaseselskapet American Bureau of Shipping (ABS) om tilsyn med flyttbare innretninger registrert i norske skipsregistre.

Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og direktør i ABS, Chris J. Wiernicki, signerte vedlegg VI til avtale av 1. juni 2002 mellom Nærings- og handelsdepartementet og ABS. American Bureau of Shipping, som er et av verdens ledende klaseselskaper, er dermed delegert samme tilsynskompetanse som Det norske Veritas (DNV) og Lloyds Register of Shipping (LR). □



REGELVERK FRA SJØFARTSDIREKTORATET!

REGLER FOR PASSASJER OG LASTESKIP MV. 2009

Her finner du det gjeldende regelverket for skipsnæringen. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer pr. 1.1.2009.

Bok og CD-ROM selges samlet for Kr 606,-
Disse kan også kjøpes separat.
Kun bok: Kr 506,-
Kun CD-ROM: Kr 195,-
Prisene er oppgitt eks. mva.,
porto og ekspedisjonskostnader

EXCERPTS FROM THE NORWEGIAN PASSENGER AND CARGO SHIP LEGISLATION, ETC. 2008

Dette er den engelske oversettelsen av Regler for passasjer og lasteskip mv. 2008. Regelverket er oppdatert pr. 1.1.2008.

Bok og CD-ROM selges samlet for Kr 599,-
Disse kan også kjøpes separat.
Kun bok: Kr 499,-
Kun CD-ROM: Kr 195,-
Prisene er oppgitt eks. mva.,
porto og ekspedisjonskostnader



FAGBOKFORLAGET

ordre@fagbokforlaget.no > www.fagbokforlaget.no > ordretelefon: 55 38 88 38

KANTRING

Hva skjedde?

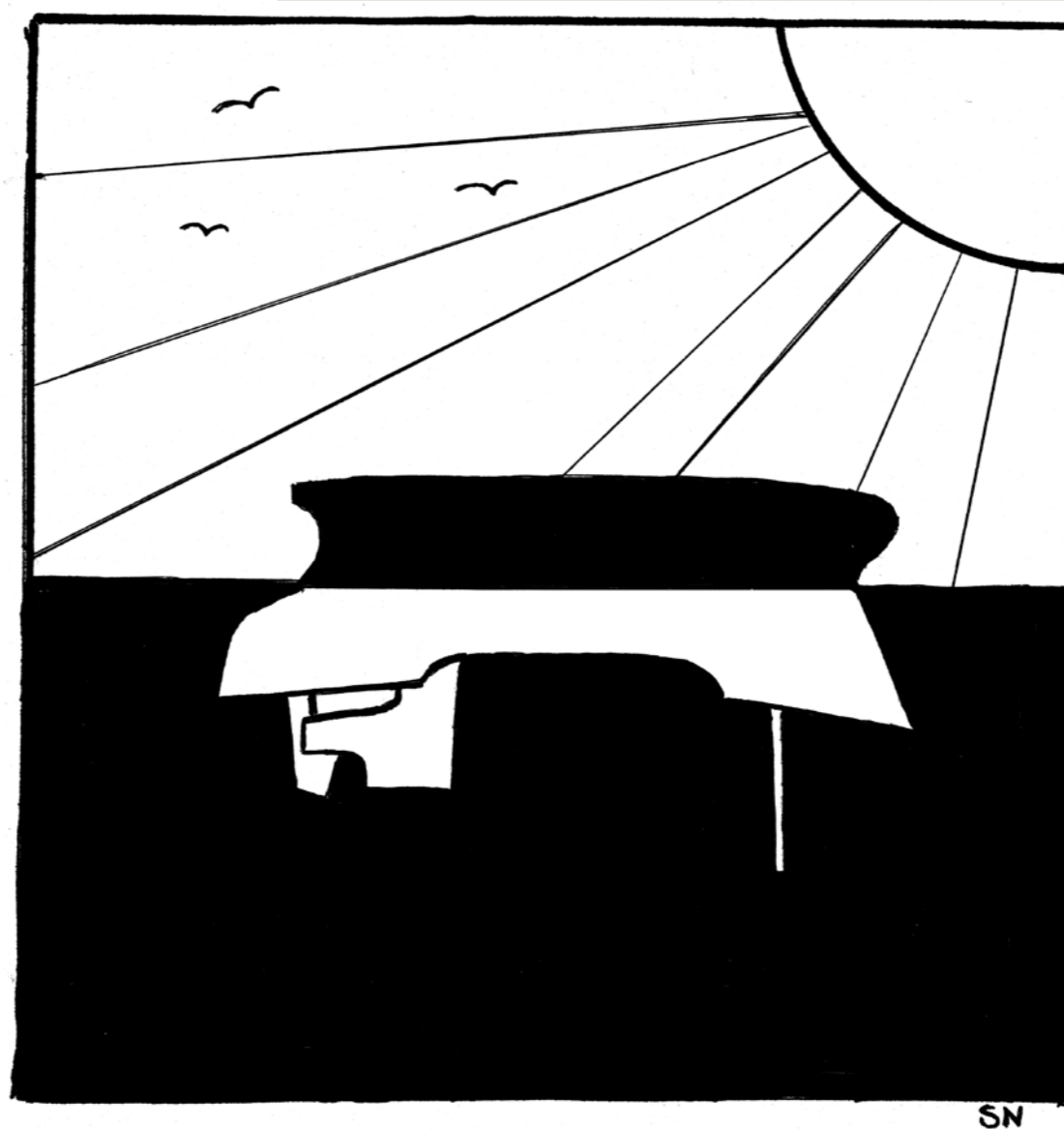
Et lite stykkogds fartøy var lastet med 6,000 tonn konsentrert pyritt i stykkogds. Kort tid etter at fartøyet forlot havn ble lasten flytende, hvilket dannet en fri væskeoverflate og forårsaket alvorlig slagside og kantringsvinkel. Besetningen gjorde flere forsøk på å korrigere slagsiden med ballast, uten å lykkes, da fartøyet først fikk kraftig slagside til den ene siden og så til den andre. Til slutt kantret det og sank. Hele besetningen ble imidlertid reddet.

Hvorfor skjedde det?

Fuktighetsinnholdet i lasten var overskytende. Det hadde regnet på lasten da den sto på kai før lasting. Det ble ikke utført fuktighetsmålinger før lasting og verken reder eller kaptein hadde mottatt informasjon om lastens egenskaper. Så snart lasten ble forstyrret av skipets bevegelser, smeltet den. Da besetningen feilaktig tok inn ballast for å korrigere slagsiden, ble problemet verre, inntil fartøyet til slutt kantret.

Hva kan vi lære?

All relevant informasjon om lastens egenskaper, inklusive TML (Transportable Moisture Limit = den maksimale fuktighet ved transport), må gis til reder, kaptein og offiserer, som alle skal gjøre seg kjent med denne informasjonen. Ved transport av last utsatt for smelting, må fuktighetsinnhold måles så nær opptil lastetidspunkt som mulig. Lasten må inspiseres før den lastes. Skipets offiserer bør ha nøye kjennskap til stabilitet, særlig differansen mellom statisk slagside og en kantringsvinkel forårsaket av fri væskeoverflate, samt hvilke ballast metoder det egner seg å bruke. En slagside forårsaket av fri væskeoverflate (en kantringsvinkel) skal ikke korrigeres ved å ta inn ballast på "høy" side.



CAPSIZE

What happened?

A small general cargo vessel was loaded with a bulk cargo of 6,000 tonnes of pyrite concentrate. Soon after leaving the port, the cargo liquefied, forming a free surface and causing a severe list and loll. The crew made several attempts to correct the list by ballasting without success, with the vessel taking a severe list first to one side then the other. Eventually it capsized and sank. All the crew, however, were rescued.

Why did it happen?

The moisture content of the cargo was excessive. The cargo had been rained upon while on the wharf before it was loaded. No moisture tests were carried out before loading and no information regarding the characteristics of the cargo had been provided to the ship owner or the Master. Once agitated by the motion of the ship, the cargo underwent liquefaction. By ballasting incorrectly to correct the list, the ship's staff made the problem worse, until the vessel eventually capsized.

What can we learn?

All relevant information on the characteristics of the cargo being carried, including the TML (Transportable Moisture Limit), must be provided to the ship owner, Master and officers who must all make themselves familiar with this information. When transporting cargoes subject to liquefaction, the moisture content of the cargo must be measured as close as possible to the time of loading. The cargo must be inspected before loading. Ship's officers should have a thorough knowledge of stability, particularly the difference between a static list and a loll caused by free surface and the appropriate ballasting measures to adopt. Do not correct a list due to free surface (a loll) by ballasting the 'high' side.

KOMPLETT TJENESTELEVERANØR INNEN BEREDSKAP OG SIKKERHETSOPPLÆRING LANGS HELE KYSTEN

Sjekk www.resq.no for bestilling av kurs og opplæring, ledige stillinger og annen informasjon om oss.

Sentralbord: 41 75 50 00



Lofotfishing

Lofotfishing er en fag- og brukermesse som har utviklet seg til å bli en viktig arena og møteplass for leverandører, fagmiljø og fiskere. Messen avholdes i Kabelvåg, Svolvær annet hvert år, det året Norfishing i Trondheim ikke avholdes. Messen i Kabelvåg er nok enda mer spisset opp mot utøveren av fiskeryrket.

Etter at Sjøfartsdirektoratet hadde gjennomført en kampanje på uanmeldte tilsyn gjennom hele vinteren var vi oppmerksomme på at det ville dukke opp ulike spørsmål både når det gjaldt bemanning, HMS, regelverk og generell sikkerhet. Vi valgte derfor å videreføre suksessen fra Norfishing i Trondheim høsten 2008 hvor både representanter for våre avdelinger for utdanning og bemanning samt arbeids- og levevilkår deltok sammen med Fiskefartøyavdelingen. Vår stasjon i Svolvær var også aktivt med underveis, både med å skaffe

tilveie utstyr og rigging av stand i forkant, og ikke minst med god deltakelse og faglige råd under selve messen.

Messen gikk over tre dager fra fredag til søndag, og vi opplevde bra besøkstall de første dagene. Vi fikk gode diskusjoner både om eksisterende kampanjer og hvordan vi burde gjøre dette i fremtiden.

Sjøfartsdirektoratet sitter fortsatt med den oppfatningen at fiskerne ser for lett på dette med sikkerhet, og har liten forståelse av nødvendigheten av et godt regelverk og tilsyn. Argumentene



Lars Alvestad,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

var bygd på manglende økonomi, mer enn at regelverket og tiltakene ikke er gode nok eller at de er for strenge.

Vaffeljernet var i så flittig bruk at vi måtte investere i et nytt for å ta unna de siste literne med røre. Dette med en uformell samtale rundt kaffebordet på standen vår ble en stor suksess. Det ble mange gode og friske diskusjoner, og vi fikk mange forslag til løsninger på de forskjellige utfordringene vi står ovenfor fremover. □



UFORMELT: Rundt kaffebordet samlet folk seg til mange gode og friske diskusjoner.



MYE FOLK: Det var mange som var nysgjerrige på hva Sjøfartsdirektoratet hadde å komme med på Lofotfishing.

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



**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

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)

Har du ditt på det tørre?

Ta et kurs på Sikkerhetscenteret og få dine nødvendige sertifikater!

Sikkerhetscenteret Rørvik (SSR) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW-95 konvensjonen og vi er ISO 9001-godkjent av Bureau Veritas. Vi har 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 utvikler 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.

Nyheter fra Sikkerhetscenteret Rørvik:

Har du tatt utdanning, men ikke løst ut sertifikat?

Har du bestått eksamen på VKII/VKIII-nivå, Teknisk fagskole Maritime fag (D4, D3 eller D1) eller bestått nautikk ved høyskole og ikke løst ut sertifikat etter endt utdanning, har du nå muligheten til å få aktivisert ditt navigasjonssertifikat ved å komme til oss på kurs.

- Kursets varighet: 188 timer
- Kursinnhold: Navigasjon. Undervisning i lasting og lossing. Styringssystem, ISM og revisjon. Human factor, ledelse og krisehåndtering. ISPS
- Oppstart: 5. oktober 2009

Rederier og privatpersoner (Matros/motormannkurs)

Har dere lange lister med yrkesaktive, voksne ansvarlige mennesker som har erfaring fra byggebransjen, verkstedsindustrien osv., som dere ikke kan mønstre grunnet mangel på fartstid? Da bør dere ta kontakt med SSR, for i høst vil vi starte opp et nytt kurs for denne gruppen. På denne måten prøver vi å imøtekomme det store behovet som er tilstede i enkelte deler av næringen.

- Kursets varighet: 3 måneder
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Oppstart: 1. september 2009

Er du navigatør med Kystskippersertifikat klasse B eller Fiskeskipper klasse S?

Da vil vi informere om at vi har startet arbeidet med å få godkjent et oppgraderingskurs for denne gruppen. Er det noen som er interessert, hører vi gjerne fra dere.

- Kursets varighet: Under planlegging
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Ønsket oppstart: 30. august 2009

SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK

Tel: +47 74 12 64 10
Mobil: +47 97 52 03 05
E-post: ssr@ntfk.no
Nett: ssr.ntfk.no

STCW-95
CONVENTION



Kurs 2009:

RETRENING for navigatører og maskinister som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.

Repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene. Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell.

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 20 - 22

HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: 22. mai 2009

IMO 60 • IMO 80 • IMO 68 • Medisinsk behandling Rednings-farkoster • Hurtiggående mob-båt • Crowd & Crisis • GOC • ROC • ASH (HMS - kurs), H-båt kurs.

- Tidspunkt: Se fullstendig kursoversikt på våre nettsider: ssr.ntfk.no

- et ansvar for FYLKESTINGET
i Nord-Trøndelag

SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK

Adresse: YNVS
7900 Rørvik
Norway



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