

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Directorate

1 / 2011

- 22 Større ansvar på rederne
- 24 Bilferger mot kai
- 32 Norsk eksport av is

8 Nordøstpassasjen  
**Ulønnsomt risikoprojekt?**





## SAFE OPERATION – OR NO OPERATION!

**Southern Marine** was established in Kristiansand, Norway in 1979. Our companies consist of highly competent and dedicated personnel with experience from complex onshore and offshore operations worldwide.

Safety for client, sub-supplier and own personnel is our main concern. Thus, pre-planning is a central part of our delivery:

- Preventive actions; planning of complex operations
- Procedures and risk assessment for heavy-lift operations
- Design and calculation of grillage and sea fastening
- Training courses and safe working practices

Call us today at +47 38 12 80 00

# Innhold

## Innhold

- 4** Leiar: Den kvite lista/The White List
- 8** Polarkoden: Nordøstpassasjen – ulønnsomt risikoprojekt?  
Shipping through the North East Passage  
– Unprofitable and risky projekt?
- 12** Polarkoden: Kan tre i kraft i 2015  
The Polar Code: May enter into force in 2015
- 15** Trenger ikke Polarkoden
- 16** Barents 2020. Successful implementation
- 18** Havnestatskontroller: 20 skip ble holdt tilbake  
Port State controls: 20 ships were detained
- 22** Ny forskrift. Større ansvar legges på rederne
- 24** Flere bilferger kolliderer med kai
- 26** Broprosedyrer i fokus
- 28** Haugesundkonferansen
- 32** Maritime milepæler: Da Norge eksporterte is
- 38** En annerledes skoledag
- 42** Fotokonkurransen for sjøfolk 2010
- 46** Nordisk fotokonkurranse
- 48** Film Service for Seafarers
- 51** Boktjenesten: Glitrende norske krimforfattere
- 54** Behandlingstilbudet til sjøs  
Medical treatment at sea
- 57** Velferden: Kirker blir til restaurant og pub i Aberdeen  
Aberdeen Maritime Museum  
Martha, en filmstjerne som ikke falmer
- 62** Kinesisk interesse for Sjøfartsdirektoratet
- 64** Årsak til flere hurtigbåtulykker

**Olav Akselsen**  
Sjøfartsdirektør



“Klasseselskapa skal sjå til at skipa held nødvendig standard”

## Den kvite lista

Det er vanskeleg å spå, særleg om framtida, heiter det i eit gamalt ordtak. Eg dristar meg likevel til å spå at det vil vera stort behov for maritim transport også i framtida.

**A**nslag viser at me vil bli tre til fire milliardar fleire menneske her på jorda fram til 2050. I tillegg tydar utviklinga heldigvis på ytterlegare vekst i levestandard, særleg i fattige og folkerike land.

Truleg vil innbygarane i store vareeksporterande land som Kina, India og Brasil om kort tid ha ein økonomi som fører til auka etterspørsel av varer og tenester. Dette vil gi auka transportbehov og sjøvegs transport vil truleg få ein stor del av veksten.

Det vil med andre ord vera ein stor og truleg veksande marknad for skipsfart og skipsfartstenester framover. Dersom norske aktørar skal hevda seg i denne marknaden, trur eg det er heilt avgjerande at det vert satsa på kvalitet og innovasjon. Norske aktørar vil neppe hevda seg på pris åleine. Fokus på miljø vil også vera vesentleg. Både fordi dei internasjonale miljøkrava stadig vil verta skjerpa, men også fordi energieffektivisering vil vera bra for lønsemda til dei ulike aktørane.

Innanfor delar av den maritime aktiviteten er norske miljø og mange norske verksemdar verdsleiande. Gjennom målretta innsats og innovasjon har reiarlag, serviceverksemdar og utstyrsleverandørar hevda seg i knallhard internasjonal konkurranse. Dette er ein posisjon som kan oppretthaldast om ein satsar rett.

For styresmaktene er det viktig å oppretthalda det norske flagget som eit kvalitetsflagg og dei norske skipsregistra som kvalitetsregister. For å halda standarden på norskflagga båtar høg, driv Sjøfartsdirektoratet eit utstrakt tilsyn. I vår dialog med næringa legg me og sterk vekt på målet om høg standard på norske skip. Også gjennom det internasjonale regelverksarbeidet i IMO jobbar

Noreg med å fremma kvalitet, sjøtryggleik og miljø.

Sjøfartsdirektoratet driv eit aktivt samarbeid med andre hamnestatar for å få til eit einsarta kontrollregime. Gjennom dette samarbeid, kalla Paris MoU, vert det utarbeida reglar for gjennomføring og prioritering av tilsyn med skip. Det er også eit utstrakt samarbeid om opplæring og sertifisering av inspektørar.

Funna som vert gjort gjennom hamnestatskontroll i dei ulike landa vert registrert i ein database. På bakgrunn av funna vert det laga ei rangering av dei ulike flagga. Rangeringa er delt inn i "kvite", "grå" og "svarte" lister. Plassering på den kvite lista vitnar om kvalitet, medan plassering på grå og svart liste viser at her er det mykje å retta på.

På rangeringa til Paris Mou er

Noreg på den kvite lista og dermed rangert som eit kvalitetsflagg. Slik skal det sjølvsagt vera. Men diverre har Noreg falle dramatisk på lista dei siste åra. Frå ein 8. plass i 2005, til ein 19. plass i 2009. Denne utviklinga kan ikkje fortsetta og burde uroa alle som driv innan norsk skipsfart.

Om me skulle falla ut av den kvite lista, ville det få svært negative følgjer for Noreg som skipsfartsnasjon. Norskflagga båtar ville bli møtt med auka tilsyn og norsk påverknad i internasjonale fora ville bli svekka. Det er eit lite ønskeleg alternativ.

Sjøfartsdirektoratet vil auka innsatsen for å snu utviklinga. Dei fleste skipa i denne statistikken har avtale med eit classeselskap. Classeselskapa skal sjå til at skipa held nødvendig standard. Classeselskapa har difor eit ansvar når Noreg fell på

rangeringa. I det årlege kontaktmøtet med classeselskapa gjorde Sjøfartsdirektoratet det klart at me forventar at den negative utviklinga vert tatt på alvor. Me varsla også auka kontroll av classeselskapa.

I lovverket er det gjort heilt klart at det er reiar som er ansvarleg for at skipet held nødvendig standard og at skipet vert drifta på ein måte som tek vare på tryggleik og miljø. Det er difor ingen tvil om at det er dei som driv skipa som har ansvaret både for drifta og den tekniske standarden til skipet. Når Noreg fell på Paris MoU si rangering, er det med andre ord reiarlaga sitt ansvar. Det er dei som må snu utviklinga. Eg kan lova at Sjøfartsdirektoratet vil følgja nøye med og ta tak i dei reiarlaga som sviktar sit ansvar. ■



KONTAKTMØTE: Frå det årlege kontaktmøtet med classeselskapa ved Sjøfartsdirektoratet sitt hovedkontor i Haugesund.

FOTO: BJARTE AMBLE

# The White List

According to an old proverb, "It's difficult to make predictions, especially about the future". Still, I dare to make a prediction that there will be a great demand for maritime transport also in the future.

Projections show that the world population will likely increase by three to four billion by 2050. Moreover, the development fortunately also indicates further growth in living standards, particularly in poor and populous countries.

Presumably inhabitants of large commodity-exporting countries like China, India and Brazil, will shortly have an economy that leads to an increased demand for goods and services. This will result in increased transportation needs and maritime transport will probably get a large share of the growth.

In other words, there will be a large and probably growing market for shipping and shipping services in the years to come. If Norwegian companies shall compete in this market, I believe it is absolutely necessary to focus on quality and innovation. Norwegian companies are not likely to compete on price alone. It is also necessary to focus on the environment, both because the international environment requirements are becoming ever more stringent, but also because energy efficiency will have a positive impact on the profitability of the various companies.

Within some areas of maritime activity, Norwegian environments and several companies are world-leading. Through focused efforts and innovation, shipping companies, service companies and equipment suppliers have made their mark in the international market. To maintain this position, it's important to make the right future choices.

For the authorities, it is important that the Norwegian flag is considered a quality flag and the Norwegian Ship Registers a quality register. In order to

maintain a high standard on Norwegian-flagged ships, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) carries out extensive supervision. In our dialogue with the industry, we also emphasize the importance of having a high standard on Norwegian ships. Norway also works towards enhancing quality, safety at sea and the environment through the international regulatory work in the IMO. The NMD actively cooperates with other port states to achieve a uniform inspection regime.

"The classification societies shall ensure that ships meet a satisfactory standard".

Through this cooperation, known as the Paris MoU, rules for the conduct and prioritization of inspection of ships are established. There is also an extensive collaboration on training and certification of inspectors.

The port state control findings in the different countries are registered in a database, and the different flags are ranked based on the findings. The ranking is divided into "white", "grey" and "black" lists. A position on the white list is an evidence of quality, while a position on the grey and black list shows that there is a need for corrective action.

In the Paris MoU ranking, Norway is on the white list and is thus ranked as a quality flag. This is, of course, how it should be. But, unfortunately, Norway has dropped dramatically on the list during the last years, from position 8 in

2005 to position 19 in 2009. This trend cannot continue and should worry all parties engaged in Norwegian shipping.

If we should lose our position on the white list, the negative effects for Norway as a shipping nation would be severe. Norwegian-flagged vessels would be subject to increased supervision and Norway's influence in international fora would be weakened. This is not a desired alternative.

The NMD will increase efforts to reverse the trend. Most of the ships in these statistics have an agreement with a classification society. The classification societies shall ensure that ships meet a satisfactory standard. The classification societies therefore have a responsibility when Norway drops on the rankings. At the annual contact meeting with the classification societies, the NMD made it clear that we expect that the negative trend is taken seriously. We also announced increased supervision of classification societies.

The legislation clearly states that the shipping company is responsible for ensuring that ships meet a satisfactory standard and that the ship is so operated that it provides for satisfactory safety and protection of the environment. Thus, there is no doubt that those operating the ship are responsible for the operation and the technical standard of the ship. In other words, the shipping companies are responsible when Norway drops on the Paris MoU ranking. They're the ones that need to reverse the trend. I can promise that the NMD will keep a close watch on and demand action from shipping companies that fail to take responsibility. ■

# Skreddersydd maritim kommunikasjon



Vi tilbyr flere ulike kommunikasjonsbærere som VSAT og Inmarsat. Kombinert med **Telenor Smartbox** får man effektiv komprimering og automatisk skifting mellom de ulike bærerne. Fartøyet får sikrere kommunikasjon og lavere utgifter. Det kaller vi skreddersydd maritim kommunikasjon!

SMART BOX

Kontakt oss på tlf.  
**800 888 77** eller  
[sales.mradio@telenor.com](mailto:sales.mradio@telenor.com)



 telenor | maritim radio

[www.maritimradio.no](http://www.maritimradio.no)

# Skipsfart gjennom Nordøstpassasjen: Ulønnsomt risikoprojekt?

Å seile med handelsskip gjennom Nordøstpassasjen kan ikke bli så lønnsomt som mange tror. Det trengs mer realisme inn i diskusjonen om denne snarveien til Asia. Professor Norvald Kjerstad heller isvann inn i årene på de største optimistene.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

I et foredrag i Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland, pekte Kjerstad på mange av de store utfordringene som kommersiell skipsfart i islagte farvann møter. Han avskrev Nordvestpassasjen som reell for denne typen skipsfart, og konsentrerte seg om å vurdere mulighetene for å benytte Nordøstpassasjen, langs den nordlige kysten til Russland.

Kjerstad er i dag professor i "Nautical Science" ved Høgskolen i Ålesund og professor-II i arktisk navigasjon ved Universitetet i Tromsø, og sitter på stor spesialkompetanse innenfor arktisk skipsfart.

– Det er ikke så enkelt som mange tror. Og de som tror det vil bli noen stor skipstrafikk gjennom Nordøstpassasjen tar etter min mening feil. Det blir nok noen båter hver sesong, men det blir ikke mange, sier Kjerstad i en kommentar til Navigare.

## KLIMAENDRINGER

Det var isforholdene i polhavet i 2007 som satte fart i spekulasjonene om økt skipsfart gjennom områder der isen til nå har satt en kraftig stopper.

– Målinger fra 1978 og framover i tid viser at mildere klima har gitt en jevn nedgang i utbredelsen av is i arktiske strøk. Høsten 2010 var arealet det nest minste man hadde målt siden målingene startet i 1979. Store områder får også tynnere is, såkalt ett-årsis der det før var dekket med fler-årsis. Kan dette gi nye muligheter for skipsfarten i nord-områdene, spurte Kjerstad.

## FRISTENDE

Å seile snarveien mot Asia virker fristende for mange, da en seilas fra for eksempel Bergen til Yokohama bare blir halvparten så lang via Nordøstpassasjen i forhold til den vanlige ruten gjennom Suezkanalen.

– Når en sitter på kontoret og ser på et kart over de nordlige områdene, glemmer vi lett hva det handler om – hvilket stoff en skal seile gjennom. Her er det ikke bare snakk om å finne den korteste distansen. Vi møter på fundamentale sikkerhetsmessige utfordringer dersom vi skal åpne for en trafikk som betyr noe, påpekte han.

## KART OG FARVANN

Kjerstad viste også til ekspedisjonen som Børge Ousland og Thorleif Thorleifsson i fjor foretok gjennom Nordøstpassasjen, rundt Nordpolen og tilbake via Nordvestpassasjen. De var tidenes første som klarte denne seilasen på én sesong.

– Kjempespennende. Det er klart at slike nyheter er med på å skape optimisme. Men de lyktes blant

## Shipping through the North East Passage: Unprofitable and risky project?

Sailing through the North East Passage can not be as profitable as many think. More realism must be added to the discussion about this shortcut to Asia. Professor Norvald Kjerstad pours ice water over the heads of the greatest optimists.

In a lecture for the Maritime Forum of Haugalandet and Sunnhordland, Kjerstad pointed to many of the great challenges the commercial shipping industry is faced with in iced over waters. He discounted the Northwest Passage as realistic for this type of shipping, and concentrated on evaluating the possibilities for using the North East Passage along the northern coast of Russia.

Kjerstad is a professor of Nautical Science at the Aalesund University College and a professor-II of Arctic Navigation at the University of Tromsø, and thus have special expertise within the field of arctic shipping.

– It is not as simple as many people think, and those who believe that there will be a great amount of ships passing through the North East Passage are, in my opinion, mistaken. Surely, there will be a few ships every season, but not many, says Kjerstad in a comment to Navigare.

## CHANGE OF CLIMATE

It was the ice conditions in the Arctic Ocean in 2007 which stirred up the speculations regarding an increase in shipping through areas where ice, so far, had put a stop to it.

– Surveys from 1978 and onwards show that a milder climate has resulted in a steady reduction of





HONG KONG: Kapital Danilkin stevner gjennom Vilkitski Stredet i gammel is som er i ferd med å smelte (midten av september). Båten var på vei med armeringstål fra Mo i Rana til Hong Kong.

FOTO: NORVALD KJERSTAD.

annet fordi de gikk med en 31 fots seilbåt som kunne gå tett ved kysten. For det er ikke bare isen som er et problem, men også grunt farvann i seilingsleden. Det skaper store utfordringer for større skip, som må lenger ut fra land og dermed kommer nærmere isfronten, sa professoren.

Kjerstad viste flere eksempler på at man ikke kan

stole blindt på sjøkartene som finnes. Store variasjoner i dybde viser ikke alltid på kartene, på grunn av stor avstand mellom målelinjene. Navigasjon foran brefronter kan være spesielt usikkert på grunn av stadig varierende dybde. Gode isdata er derfor helt avgjørende for trygg seilas i disse farvannene. Langs Sibirkysten finnes det også sandbanker i bevegelse og bunnfast is i grunne farvann.

the amount of ice in the arctic regions. In the autumn of 2010, the ice covered area was the smallest ever measured since the surveys started in 1979. Big areas were also covered with thinner ice, so-called one-year ice, where there previously had been multi-year ice. Will this give new opportunities for shipping in the North Polar Regions, Kjerstad asks.

#### TEMPTING

Sailing the shortcut to Asia is tempting, as a voyage from for instance Bergen to Yokohama is only half the distance through the North East Passage compared to the regular route

through the Suez Canal.

– Sitting in the office looking at a map over the North Polar Regions, we easily forget what it is all about the substance through which one will be sailing. It is not just about finding the shortest distance. We face fundamental challenges if we chose to open up for traffic of proportions, he pointed out.

#### CHARTS AND WATERS

Kjerstad also referred to the expedition that Børge Ousland and Thorleif Thorleifsson went on last year, through the North East Passage, around the North Pole and back through the

Northwest Passage. They were the first ones ever to complete this voyage in one season.

– Very exciting. It is obvious that such news contribute to creating optimism. However, they succeeded partly because they sailed in a 31 feet sailboat which could go close to land. You see, it is not only the ice that is the problem, but also shallow waters in the shipping lane. This gives great challenge to larger ships, having to sail further from land and consequently closer to the ice front, says the professor. Kjerstad gave several examples of the fact that one cannot blindly trust available charts.

## NORVALD KJERSTAD

Fra 2004 dosent i nautikk ved Høgskolen i Ålesund, og i tillegg fra 2007 professor-II ved Universitetet i Tromsø (Arktisk navigasjon).

### Kjernekompetanse:

- Solid kompetanse og erfaring fra undervisning og forskning innen nautiske fagfelt, med spesiell vekt på simulatorer og simulering av maritime operasjoner.
- Spisskompetanse innen elektroniske og undervannsakustiske navigasjonssystemer, samt operasjon av skip i polare farvann. FoU-arbeid med omfattende internasjonalt tilsnitt.
- Omfattende operativ erfaring (world wide) bl.a. som navigatør på en lang rekke fartøy, deriblant forsknings- og hydrografiske fartøy, isbrytere, bulk- og tankskip. Har bl.a. seilt gjennom Nordøstpassasjen, Nordvestpassasjen og til Nordpolen med isbrytere.



TAR FEIL: De som tror det vil bli noen stor skipstrafikk gjennom Nordøstpassasjen tar etter min mening feil. Det blir nok noen båter hver sesong, men det blir ikke mange, sier Kjerstad. FOTO: BJARTE AMBLE

## ØKONOMISK?

Med grunnere farvann er det ikke mulig å gå med så store skip som i andre farvann. De må søke lenger ut fra land, men får enda større problemer med isen. Dermed vil neppe mindre skip kunne konkurrere økonomisk mot de enorme containerskipene som går mellom Europa og Asia.

En annen utfordring dukker opp dersom skipene skal bygges etter høyere isklasse. Da må skrogene styrkes med blant annet tykkere plater, kortere spantavstand og annet maskineri. Det gir blant annet større byggekostnad, redusert lastekapasitet på grunn av større vekt og samtidig høyere forbruk av drivstoff. Dessuten er sesongen kort.

## TRAFIKK, RISIKO OG REGELVERK

De siste ti årene har det vært en formidabel økning antall passasjerer som har besøkt Svalbard med turistskip. Trenden

med økende cruisetrafikk er lik for Antarktis, Grønland, Alaska og Canada, opplyste Kjerstad.

Dette er skip uten isforsterkning, der arrangørene er ute etter å gi turistene opplevelser. De presses lett til å gå så nær innpå isbreene som mulig, og han frykter at det bare et tidsspørsmål før et alvorlig forlis med mange skadde vil inntreffe. Og da er det mest sannsynlig langt unna nærmeste redningshelikopter eller fartøy som kan gi assistanse.

– Det er med andre ord behov for mer kompetanse i å navigere i polare strøk, nytt regelverk og at nødvendig infrastruktur er på plass i områdene, påpekte han.

– Veksten i skipsfarten i islagte strøk krever at internasjonale regler kommer på plass snarest, oppfordret Kjerstad. Han viste blant annet til arbeidet med Polarkoden, der Norge og Sjøfartsdirektoratet har en ledende rolle.

Great variations of depths do not always show on the charts, due to the distance between the measuring lines. Navigation in front of glacier fronts can be especially risky due to a constant variation of depths. Good data on ice is therefore of vital importance to a safe voyage through these waters. Along the coast of Siberia, there are also shifting sandbanks and bottom ice in shallow waters.

## ECONOMICAL?

With more shallow waters, it is not possible to pass through with as large ships as in other waters. These ships have to sail further away from land, and have greater problems with

the ice. Consequently, it will be unlikely for smaller ships to compete economically against the huge container ships sailing between Europe and Asia.

Another challenge will pop up if the ships will have to be built in accordance with a higher ice class. The hulls will then have to be strengthened with thicker plates, have shorter frame spaces and a different machinery. This will result in higher construction costs, reduce loading capacity due to higher weight and result in higher fuel consumption. Also, it is a short season.

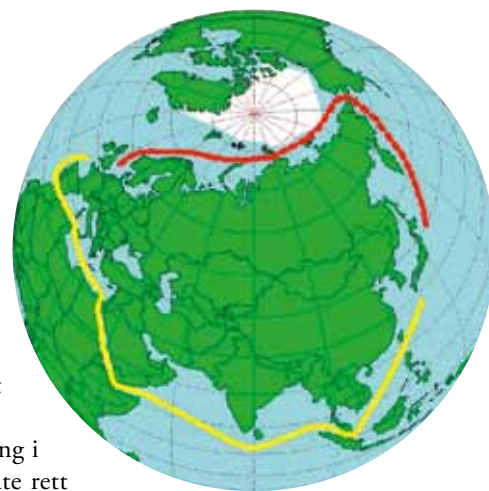
## TRAFFIC, RISK AND REGULATIONS

Over the last ten years, there has been a formidable increase in number of passengers visiting Svalbard on board tourist ships. The trend of increasing cruise traffic is the same in the Antarctic, Greenland, Alaska and Canada, Kjerstad informs.

These are ships without ice strengthening, where the organizers' only goal is to provide tourist adventure. They are easily persuaded to go as close to the glaciers as possible, and he fears that it is only a matter of time before a serious accident with many injured, will

FRISTENDE: Å seile snarveien mot Asia virker fristende for mange, da en seilas fra for eksempel Bergen til Yokohama bare blir halvparten så lang via Nordøst-passasjen (rød strek) i forhold til den vanlige ruten gjennom Suezkanalen (gul strek).

ILLUSTRASJON: NORVALD KJERSTAD



## REGIONAL SKIPSFART

Om ikke Kjerstad tror det blir noen stor kommersiell gjennomfart langs hele Nordøstpassasjen, vil den økende ismeltingen etter hans mening gi vekst i den regionale skipstrafikken i området fra Murmansk og et stykke østover. Her er det voksende olje- og gassvirksomhet, med blant annet en planlagt LNG-terminal i Karahavet. Russerne driver allerede litt skipstrafikk her, blant annet for å gi forsyninger til militære og industrielle bosettinger langs kysten av Sibir.

Russerne driver også med omtrent ukentlige skipninger av nikkel fra Dudinka i Jenisei-elva til Murmansk hele året.

Men dersom isen i polhavet fortsetter å smelte i samme takt i årene framover, vil dette kunne åpne for et helt nytt perspektiv:

– Da kan vi kanskje en gang i framtiden få en transpolar rute rett over Nordpolen. Der er det ingen dybdebegrensning og ingen nasjonale farvann å forholde seg til. Dette er også den absolutt korteste ruten over polhavet, antydet professor Norvald Kjerstad. ■



ATOMKRAFT: Atomisbryteren Vaygach i Karahavet. Båten er akkurat nå i tjeneste for å assistere skipstrafikken i Jenisei-elva, og er bygget i Finland for å trafikkere de grunne områdene.

FOTO: NORVALD KJERSTAD

happen. And then it is most likely far away from the closest rescue helicopter or any vessel able to render assistance.

– In other words, there is need for more competence within the field of navigation in polar regions, as well as a new set of regulations, and for necessary infrastructure to be in place in those regions, he stated.

– The growth of shipping in ice covered areas requires international regulations without further delay, Kjerstad urges. Among other things, he referred to the work on the Polar Code, where Norway and the Norwegian Maritime Directorate play a leading part.

## REGIONAL SHIPPING

Even though Kjerstad does not believe there will be any great commercial passage along the whole of the North East Passage, the increasing rate of ice melting will, in his opinion, result in a growing regional shipping traffic in the area from Murmansk and some distance to the east. In this area there is a growing oil and gas industry, with for instance a planned LNG-terminal in the Kara Sea. The Russians already have some ship traffic running in this area, among others to provide the military and the industrial settlements along the coast of Sibiria with

supplies. The Russians also have almost weekly shipments of nickel from Dudinka in the Jenisej river to Murmansk throughout the year.

Should however, the ice from the Polar Ocean continue to melt in the same tempo over the years to come, it will open for an entirely new perspective:

– Then we may, some time in the future, have a transpolar route straight across the North Pole. There are no depth limitations and no national waters to deal with. This is also the absolute shortest route across the Polar Ocean, states Professor Norvald Kjerstad. ■

# Tidkrevende arbeid for bindende regelverk: Polarkoden kan tre i kraft i 2015

Seniorrådgiver Turid Stemre i Sjøfartsdirektoratet har en utfordrende jobb. Hun skal forene synspunktene i en arbeidsgruppe som har 86 medlemmer fra 22 nasjoner, i tillegg til 19 organisasjoner. De jobber med forslaget til den såkalte Polarkoden, et bindende internasjonalt regelverk for internasjonal skipsfart i områdene rundt Arktis og Antarktis.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

**J**a, det er kjempespennende og utfordrende å lede arbeidsgruppen. Det krever virkelig tålmodighet. Jeg må passe på at alle blir hørt og får komme med sine ønsker. Deretter ser vi hva vi kan bygge videre på i arbeidet. Alle ønsker et bindende regelverk for å redusere risikoen ved skipsfart i polarområdene, men ikke alle er enig i hvordan det skal gjøres. Og noen har det veldig travelt, sier Turid Stemre til Navigare.

I 2009 vedtok IMO (International Maritime Organization) at retningslinjene som i mange år har



**LEDER:** Seniorrådgiver Turid Stemre leder en arbeidsgruppe med 86 medlemmer fra 22 nasjoner og 19 organisasjoner. Sammen skal de komme med forslag til formulering av den nye Polarkoden.

FOTO: BJARTE AMBLE

omfattet skipsfarten i områdene rundt Arktis også skal gjelde for sørområdene i Antarktis. Dette vedtaket har trådt i kraft fra 1. januar i år.

I mai 2009 bestemte så MSC (Maritime Safety Committee), med Norge, Danmark og USA som forslagsstillere, at det skulle arbeides fram et bindende

## Time-consuming work for binding regulations:

## The Polar Code may enter into force in 2015

Senior Adviser Turid Stemre of the Norwegian Maritime Directory has a challenging job. Her responsibility is to unite the opinions of a working group consisting of 86 members from 22 nations, in addition to 19 organisations. They are working on the proposal of the so-called Polar Code, a binding international set of regulations for international shipping in the areas around the Arctic and the Antarctic.

– Yes, it is tremendously exciting and challenging to head the working group. It really requires patience. I have to make sure that everybody is heard and get to present their requests. Then we see what we can build the continued work on. Everybody would like a binding set of regulations to reduce the risk of shipping in the polar regions, but all are not agreed on how to get there. And some are in a great hurry, says Turid Stemre to Navigare.

In 2009, IMO (International Maritime Organization) adopted the guidelines that for many years have applied to shipping in the Arctic areas, to also apply to the southern areas of the Antarctic. This resolution entered into force on 1 January this year.

In May 2009, the MSC (Maritime Safety Committee) decided, with Norway, Denmark

and the USA as proposers, to prepare a binding set of regulations comprising both the Antarctic and the Arctic regions. The IMO sub-committee DE (Ship Design and Equipment) was assigned to lead the work, and established the working group which is headed by Turid Stemre.

### THE BACKCLOTH

– Our primary concern is the increased passenger traffic in the polar regions, and the possibility of an additional general increase in ship traffic in the Arctic. Our aim is to prevent accidents and limit the consequences if an accident should occur. However, it is important to emphasise that we do not wish to obstruct shipping in these regions, she says.



Dette er et lite isfjell som står fast på bunn et stykke nord om Noveya Zemlya. Det er tidlig august og drivisen rundt har løstnet opp.

FOTO: NORVALD KJERSTAD

#### **The back-cloth is:**

- rough weather conditions
- lack of good enough charts and hydrographic surveys
- limited access to search- and rescue services in the exposed areas
- lack of stand-by arrangements in case of oil and chemical spills.

This all gives increased risk to operations in these areas compared to other areas, and therefore more stringent regulations are required.

#### **STRINGENT REQUIREMENTS?**

– Can the requirements be so stringent that the ship owners find it uninteresting to sail in these exposed areas?

– Not really. This will not result in all ships having to be converted into icebreakers, and I think the requirements will vary according to

the conditions under which the ships will operate and the rescue alternatives available. Signals received from Norwegian ship owners indicate that they are positive to regulations that will render shipping in the polar regions more predictable. I think we will get a good set of regulations for new ships. However, it may prove difficult to determine the extent to which existing ships are to be comprised by the new requirements, says Stemre.

She informs that Norway in the working group, has been very active on the environmental side, and has proposed a separate chapter on the environment in the Polar Code.

– Primarily, we are looking at the consequences of spills from ships in operation in the polar regions, she says.

#### **TIME-CONSUMING POLAR CODE**

To adopt new international regulations is not

done in a tick of time. It is the intention that the committee for Ship Design and Equipment (DE) completes the Polar Code in the course of 2012. Theoretically, it may then be approved by the higher body MSC in 2013.

– Subsequently, the Polar Code will be circulated to all member states for consideration before final adoption at the next MSC meeting. Due to procedures and time limits, my guess is that the final Polar Code can be completed in 2015, says Senior Adviser Turid Stemre. ■

#### *Picture:*

*Senior Adviser Turid Stemre heads a working group consisting of 86 members from 22 nations and 19 organisations. Together, they shall present a proposed formulation of the new Polar Code.*

POLARKODEN	THE POLAR CODE
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utvikles etter initiativ fra Danmark, Norge og USA</li><li>• Vedtatt satt på agendaen av MSC 86 i mai 2009</li><li>• Underkomiteen for Design and Equipment (DE) koordinerer</li><li>• Norge leder arbeidsgruppen på Polarkoden i DE og koordinerer korrespondansegruppen</li><li>• Skal etter planen være ferdig fra DEs side i 2012 (Ikrafttredelse 2015)</li><li>• Koden skal være:<ul style="list-style-type: none"><li>• risikobasert</li><li>• basert på funksjonskrav støttet av preskriptive krav om nødvendighet</li><li>• tilleggskrav til eksisterende regelverk (add on kode)</li><li>• sikre samme trygghet for skip, mennesker og miljø i polare strøk som i andre farvann</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Developed on the initiative of Denmark, Norway and the USA</li><li>• Submitted to the agenda of MSC 86 in May 2009</li><li>• Coordinated by the Sub-committee on Ship Design and Equipment (DE)</li><li>• Norway heads the working group on the Polar Code in DE and coordinates the correspondence group</li><li>• DE plans to complete its work in 2012 (enters into force in 2015)</li><li>• The code shall :<ul style="list-style-type: none"><li>• be risk based</li><li>• be based on functional requirements supported by prescriptive requirement if necessary</li><li>• be additional requirements to existing regulations (add on code)</li><li>• secure the same safety for ships, people and the environment in the polar regions as in other waters</li></ul></li></ul>

regelverk som omfatter både sør- og nordområdene.

IMO-komiteen DE (Ship Design and Equipment) ble satt til å lede arbeidet, og opprettet arbeidsgruppen som Turid Stemre er leder for.

#### BAKTEPPET

– Vi er først og fremst bekymret for økningen i passasjertrafikken i de polare områdene, og mulighetene for en ytterligere generell økning i skipstrafikken i Arktis. Vi er ute etter å hindre ulykker og å begrense konsekvensene dersom ulykker skulle skje, men det er viktig å understreke at vi ikke ønsker å hindre skipsfart i disse områdene, sier hun.

- tøffe påvirkningene fra vær og vind
- mangel på gode nok kart og hydrografiske oppmålinger
- begrenset tilgang til søke- og redningstjenester i de utsatte områdene
- manglende beredskap i forhold til utslipp av olje og kjemikalier.

Alt dette gir økt risiko ved operasjon i disse områdene sammenlignet med andre områder og derfor kreves det strengere regulering.

#### STRENGE KRAV?

- Kan kravene bli så strenge at rederne kan finne det uinteressant å seile i disse utsatte områdene?
- Egentlig ikke. Det blir ikke slik at alle skip må

bygges som isbrytere. Og jeg tror kravene vil variere etter hvilke forhold skipene skal operere under og hvilke redningsmuligheter som finnes. Signaler vi har fått fra norske redere sier at de er positive til et regelverk som gjør det forutsigbart å drive skipsfart i de polare strøkene. Jeg tror vi kan få et bra regelverk for nye skip. Derimot kan det bli kamp om i hvilken grad eksisterende skip skal omfattes av de nye kravene, sier Stemre.

Hun forteller at Norge i arbeidsgruppen har vært veldig aktiv på miljøsidene, og har kommet med forslag til et eget miljøkapittel i Polarkoden.

– Der ser vi i første omgang på konsekvensene ved utslipp fra daglig drift av skip i polarområdene, sier hun.

#### TIDKREVENDE POLARKODE

Det er ikke gjort i en fei å få vedtatt nye internasjonale regelverk. Meningen er at komiteen for Ship Design and Equipment (DE) skal ferdigbehandle Polarkoden i løpet av 2012. Den kan da teoretisk bli godkjent av det overordnede organet MSC i 2013.

– Deretter skal Polarkoden rundt til alle medlemslandene for behandling før den kan bli endelig vedtatt på neste møte i MSC. På grunn av krav til prosedyrer og tidsfrister gjetter jeg på at den endelige Polarkoden kan være helt ferdig i 2015, sier seniorrådgiver Turid Stemre. ■



#### Sjøfartsdirektoratet

- har delegasjonsledelsen til IMOs møter i Sjøsikkerhetskomiteen (MSC), Miljøkomiteen (MEPC) og alle underkomiteene
- leder arbeidet med utvikling av Polarkoden
- leder arbeidet med utvikling av Kode for skip med gass som brennstoff
- er pådriver i IMOs miljøarbeid generelt, for tiden spesielt på begrensning av utslipp fra skip til luft
- er med i arbeidet med e-navigasjon som ledes av Norge v/Kystverket
- er aktiv i det pågående arbeidet med forbedring av det internasjonale regelverket

#### The Norwegian Maritime Directorate

- heads the delegations to IMO's meetings in the Marine Safety Committee i (MSC), the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and all the sub-committees.
- heads the working group developing the Polar Code
- leads the work on the development of an International Code for Gas as Ship Fuel
- is a driving force in IMO's environmental work in general, p.t. especially on the limitation of emissions from ship to air
- participates in the work on e-navigation, which is led by Norway/the Norwegian Coastal Administration
- takes an active part in the ongoing work on improving international regulations

## Fiskebåtrederne Forbund: Trenger ikke Polarkoden

Fiskebåtrederne Forbund mener at fiske- og fangstflåten ikke bør omfattes av retningslinjer (Polarkoden) som er under utarbeiding for handelsskip i polare strøk. I et brev til Sjøfartsdirektoratet skriver Fiskebåt at fiske- og fangstflåten har operert i polare farvann i årtier og at flåten har en unik kompetanse på dette feltet.

Fiskebåtrederne Forbund viser i brevet til at norske myndigheter har arbeidet aktivt blant annet i FN-organisasjonen International Maritime Organization (IMO) for å få på plass "Guidelines for ships operating in polar waters". Dette skal i første omgang være frivillige retningslinjer, men etter det Fiskebåt kjenner til er det ambisjoner om å utvikle et obligatorisk regelverk for konvensjonsskip (SOLAS).

Fiskebåt er videre kjent med at det skal vurderes å inkludere ikke-konvensjonsskip i Polar Code, men at en slik vurdering vil bli gjort på et senere stadium i prosessen.

#### ØKT TRAFIKK I ARKTIS

Bakgrunnen for innføringen av "guidelines" og arbeidet med å utforme et regelverk, skal være forventning om økt trafikk i Arktis, blant annet gjennom Nordøstpassasjen. Ferdsel i isfarvann med store handelsskip krever helt andre kunnskaper fra mannskap og navigatører enn ferdsel i åpne farvann.

Det stilles i tillegg andre krav til blant annet skrog, rotor og redningsutstyr enn det som er vanlig for andre områder. Sårbare arktiske områder og mulig transport

av olje og annen last med stort skadepotensial, tilsier at det kan være på sin plass med et strengere regelverk.

#### UNIK KOMPETANSE

Fiske- og fangstflåten har i årtier operert i det som er definert som polare farvann og har derfor en unik kompetanse innen dette feltet. Flere viktige fiske- og fangstfelt ligger i polare farvann og selfangst- og havrekestrålflåten har nær hele sin aktivitet i området definert i Polarkoden. Fartøyene er utformet for å operere under rådende forhold og mannskapet er godt kjent med forholdene på aktuelle fiske- og fangstfelt.

Det har derfor vært få uhell i forbindelse med fiske og fangst i polare områder. Fiske- og fangstflåten fører ikke miljøfarlig last og har begrenset med lett olje til bunkers om bord. Fiske- og fangstflåten utgjør derfor heller ingen miljøtrussel.

På bakgrunn av ovennevnte mener forbundet det er lite hensiktsmessig å involvere fiskeflåten i Polarkoden. Dersom det likevel vurderes at fiskeflåten skal omfattes, krever forbundet å bli involvert i et slikt arbeid på et tidlig tidspunkt i prosessen, heter det i brevet til Sjøfartsdirektoratet. ■

## Barents 2020:

# Successful implementation

In 2007, Norwegian Foreign Minister Jonas Gahr Støre initiated the "Barents 2020" project – a joint Norwegian-Russian project dedicated to establishing acceptable health, environmental protection and safety standards in the Barents Sea.

**R**ussia's experience of operations in harsh climate regions and Norwegian expertise in the field of offshore operations has resulted in the successful implementation of the project on the harmonization of standards for environmental protection and safety in a vulnerable Barents Sea. Cooperation continues and is now entering a new phase with the aim of preparing industry guidelines for selected topics not only for the Barents Sea, but also with a pan-arctic perspective.

The main sponsors of the project are now Gazprom, Statoil, ENI, Total, Shtokman Development AG (SDAG), the Oil and Gas Producers Association (OGP) and Det Norske Veritas (DNV). The project is to be completed by December 2011.

The main objective of this paper is to summarize the current findings and recommendations from the various expert groups involved in the project.

### CONCLUSIVE SUMMARY

The purpose of the Barents2020 project is to recommend HSE standards for common Norwegian-Russian application in the Barents Sea, for safeguarding people, environment and asset values in connection with oil and gas activities, including marine transportation. The underlying assumption is that petroleum operations in the Barents Sea should be at least as safe as those in the North. Phase 1 of the project lasted from October 2007 to October 2008. The results of Phase 1 were documented in 5 "position papers". These papers provided the basis for further work in Phase 2, lasting from November 2008 to March 2009, resulting in the special topics prioritized for further study in expert working groups in Phase 3.

The selection of topics for further work was carried out in close cooperation between the Norwegian and Russian participating organizations. The process was constructive and quick, based on both Russian and Norwegian proposals. There was full agreement between the parties that these topics are important issues which need to be addressed in relation to safeguarding oil and gas operations in the Barents Sea.



PROJECT: Norwegian Foreign Minister Jonas Gahr Støre initiated the "Barents 2020" project – a joint Norwegian-Russian project, in 2007.

FOTO: BERIT ROALD, SCANPIX/STATSMINISTERENS KONTOR

The Barents 2020 project in Phase 3 focused on the selection of standards and the potential improvements which would help prevent incidents or accidents from occurring, e.g. to reduce the probability of incidents happening, rather than to mitigate the consequences of incidents.

This process has been unique, and represents the first serious effort at determining how existing standards may be applied for oil and gas operations in the Barents Sea. In new situations, especially for offshore projects in the Arctic, existing regulations and technical standards have normally not been prepared or updated to address Arctic conditions. The project took as a basic assumption that protection of the environment and the resources in the Barents Sea is a shared responsibility between Norway and Russia.

The Phase 3 activities were completed and presented in an annual conference in Moscow in December 2009. More than 100 Russian and international experts participated in the work.

This project was partly funded through the Norwegian Government's Barents 2020 program and partly by Russian and Norwegian Industry. ■



# 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 distributor.

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.



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



[www.safecomnet.com](http://www.safecomnet.com)



**FURUNO NORGE A/S**  
Sjømannsveien 19 - N-6008 Norway  
Tel. +47 70 10 29 50 - fax. +47 70 10 29 51

[www.furuno.no](http://www.furuno.no)



## Nytt regime for havnestatskontroll innført: **Høyrisiko-skipene får det tøffere**

HOLDT TILBAKE: Skip som blir holdt tilbake vil få ny inspeksjon etter tre måneder, sier Alf Tore Sørheim.

FOTO: BJARTE AMBLE

## A new regime for Port State Control introduced: **Tougher times for high-risk ships**

– We have a “carrot”: Foreign ships holding good standard when calling at Norwegian ports, will not be visited by inspectors more often than perhaps every other or every third year. The high-risk ships however, must assume that they will be inspected every fifth or sixth month, says Senior Approval Engineer Alf Tore Sørheim of the Norwegian Maritime Directorate.

**T**his is one of the consequences of the New International Inspection Regime (NIR) for Port State Control, which entered into force 1 January this year. NIR applies to all 27 Paris MOU member states. While the previous system implies an international obligation to inspect a predetermined percentage (25 percent) of foreign ships calling at Norwegian ports, we now have a predetermined number of ships to inspect.

– We hope that the shipping companies take notice of this “carrot”. It is costing them money to have ships detained after inspections. Detained ships will also be subjected to a new inspection after three months, regardless of which port they call at within Paris MoU, says Sørheim.

– Vi har en "gulrot": Utenlandske skip som holder god standard ved anløp i norsk havn vil ikke få besøk av kontrollørene oftere enn kanskje hvert annet eller tredje år. Høyrisiko-skipene må derimot regne med å bli kontrollert hver femte eller sjette måned, sier senioringeniør Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

**D**ette er en av konsekvensene av det nye internasjonale regimet for havnestatskontroll (NIR), som trådte i kraft 1. januar i år. NIR gjelder de 27 medlemslandene i Paris MOU. Mens den tidligere ordningen innebar en internasjonal forpliktelse til å kontrollere en forhåndsbestemt andel (25 prosent) av utenlandske skip som anløper norske havner, har vi nå fått et forhåndsbestemt antall skip som skal kontrolleres.

– Vi håper at driftsselskapene ser denne "gulroten". Det koster jo penger for dem å ha båter liggende dersom de blir tilbakeholdt etter inspeksjon. Skip som blir holdt tilbake vil også få ny inspeksjon etter tre måneder, uansett hvilken havn de måtte ankomme innen Paris MOU, sier Sørheim.

Rangering av fartøy som lav-, standard- eller høyrisiko-skip avhenger blant annet av type, alder, flagg og klasseselskap. I tillegg spiller standarden på driftsselskapet inn.

#### **SKAL MELDE TIL SAFESEANET**

Informasjonen som registreres i det nasjonale meldingssystemet SafeSeaNet, blir automatisk videresendt til den nye internasjonale databasen for havnestatskontroll, THETIS.

Rederiet, skipsfører eller andre som handler

på vegne av rederiet skal melde følgende til SafeSeaNet:

- Fartøyets forventede ankomst (ETA), senest tre døgn (72 timer) før forventet ankomst til en norsk havn eller ankerplass, dersom det kan bli gjenstand for en utvidet inspeksjon. Forventes reisen å vare kortere enn tre døgn, skal melding sendes senest før skipet forlater havnen eller ankerplassen der det oppholder seg. Påkrevd tilleggsinformasjon i forbindelse med utvidet inspeksjon skal også registreres i SafeSeaNet.
- Fartøyets faktiske ankomst (ATA). Senest innen én time etter ankomst til norsk havn eller ankerplass skal skipets faktiske ankomsttidspunkt meldes. Som ankomst regnes tidspunktet når fartøyet er fortøyd eller anker lagt ut.
- Fartøyets faktiske avgang (ATD), senest innen én time etter at skipet har forlatt norsk havn eller ankerplass.

– Det nye systemet har stort sett fungert greit etter at det trådte i kraft fra nyttår, men det var litt innkjøringsproblemer i forhold til å få registrert ATA og ATD i SafeSeaNet, opplyser Alf Tore Sørheim. ■

The classification of ships into Low Risk, Standard Risk and High Risk Ships is determined by i.a. ship type, age, flag and classification society, in addition to the standard of the shipping company.

#### **OBLIGATION TO REPORT THROUGH SAFESEANET**

The information registered into the international reporting system SafeSeaNet will automatically be forwarded to the international database for Port State Control, THETIS.

The shipowner, the shipmaster or others acting on behalf of the shipowner, is required to report the following information to SafeSeaNet:

- The vessel's estimated time of arrival (ETA), no later than three days (72 hours) before estimated time of arrival at a Norwegian port or anchorage, if the vessel may be subjected to an expanded inspection. If the voyage is expected to be shorter than three days, the report must be

sent before the vessel's departure from current port or anchorage. Essential supplementary information in relation to an expanded inspection must also be registered in SafeSeaNet.

- The vessel's actual time of arrival (ATA), no later than one hour after arrival at the Norwegian port or anchorage, the actual time of arrival must be reported. The actual time of arrival is the time when the vessel is made fast alongside or anchored at the anchorage.
- The vessel's actual time of departure (ATD), no later than one hour after departure from Norwegian port or anchorage.
  - The new system has more or less functioned well after it entered into force from new year, but we experienced some starting problems regarding the registration of ATA and ATD in SafeSEaNet, Alf Tore Sørheim informs. ■



## Havnestatskontroller i 2010:

# 20 skip ble holdt tilbake

Sjøfartsdirektoratets inspektører kontrollerte i fjor 789 utenlandske skip i norske havner, i henhold til regelverket om havnestatskontroll. 20 skip ble holdt tilbake.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

**A**ntall kontrollerte skip utgjør i fjor 31 prosent av gjennomsnittlig anløpte utenlandske skip til norske havner siste tre år. Snittet ligger på 2.534 skip pr år. Minstekravet var inntil nyttår at 25 prosent skulle kontrolleres, en norm som nå er fjernet ved innføring av et nytt regime for havnestatskontroll (NIR) fra 1. januar 2011.

– Hovedsakelig er det bra standard på skip som anløper norske havner, men vi har også noen negative gjengangere, opplyser senioringeniør Alf Tore Sørheim til Navigare.

– Hva må til for å holde tilbake et skip?  
– Hvis et skip har feil eller mangler som klart utgjør en fare for skip, helse eller miljø skal det holdes tilbake til feilen er utbedret. Normalt løser slike saker seg i løpet av en til to dager. Antall tilbakeholdte skip i 2010 er ikke større enn normalt, da det i 2008 lå på 21 skip før en nedgang til 16 i 2009, opplyser han.

Sørheim nevner noen eksempler på mangler som havnestatskontrollene avdekket i 2010:

- Utgåtte eller manglende sertifikater på skipet.
- Sjøkart mangler, eller er ikke oppdaterte.



KONTROLL: 789 utenlandske skip ble inspisert i fjor.

ILLUSTRASJONSFOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

- Brannrelaterte pålegg.
- Brannsikringsutstyr mangler eller fungerer ikke.
- Feil ved livbåter, motoren starter ikke.

Det er for tiden ingen spesielle skipsnasjonaliteter som er merkbart verre enn andre når det gjelder mangler.

Inspeksjonsregimet både før og

etter 1. januar 2011 baserer seg på samarbeidsavtaler mellom de 27 europeiske landene som er med i den internasjonale samarbeidsavtalen for havnestatskontroll (Paris MoU). I området for Paris MoU blir det årlig totalt kontrollert ca 25.000 skip, som ankommer fra land over hele verden. ■

## Port State controls in 2010: 20 ships were detained

Norwegian ports, in accordance with Regulations on Port State control. 20 ships were detained.

**T**he number of inspected ships last year constitutes 31 percent of the average number of foreign ships that called at Norwegian ports over the last three years. The average is 2.534 ships per year. The minimum requirement up till the turn of the new year, was inspections on 25 percent, a norm which was removed through the introduction of the New Inspection Regime for Post State Control (NIR) on 1 January 2011.

– For the most part, the standard of ships calling at Norwegian ports is good. However, we do have some negative reappearances, says Senior Approval Engineer Alf Tore Sørheim.

– What does it take for detention of a ship?

– If the ship has defects or damages which clearly constitute a danger for ship, health or environment, it will be detained until the defects have been corrected. Usually, these cases are resolved within a day or two. Number of detained ships in 2010 is not higher than normal. The number of detained ships in 2008 was 21, which was reduced to 16 ships in 2009, he informs.

Sørheim listed a few examples of defects uncovered by the Ports State controls in 2010:

- Expired or missing certificates on the ship.
- Charts are missing, or not updated.
- Fire related non-compliances.
- Fire safety equipment is missing or is not functioning.
- Defects on lifeboats, the motor does not start.

At present, no particular shipping nation is worse than the other when it comes to defects.

The inspection regime, both prior to and after 1 January 2011 is based on co-operation agreements between the 27 European countries which are part of the International Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). In the area covered by Paris MoU, approximately 25.000 ships are inspected every year, ships arriving from countries all over the world. ■

Ny forskrift for fartøy med 12 eller færre passasjerer:

# Større ansvar legges på rederne

Redere for små passasjerfartøy har fra årsskiftet fått en helt ny forskrift å forholde seg til. Sjøfartsdirektoratet regner med at over 200 båter vil komme inn under det nye regelverket. For eksempel vil fartøy som driver i taxi-næringen, sightseeing eller havrafting vil bli berørt av forskriften dersom de fører 12 passasjerer eller færre.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

**F**orskriften innebærer en ny måte å tenke på, i den forstand at eksisterende ordninger for besiktelse og sertifisering oppheves. I stedet stilles det nå krav til at den som står bak driften av fartøyet (rederen) skal etablere et system for sikkerhetsstyring der det skal dokumenteres at kravene i forskriften er oppfylt og sikkerhetsmessig vurdert ut fra fartøy, dets fart og redningsutstyr mv. Rederne må ha systemet på plass innen 1. juli i år.

En gang i året skal rederiet utføre en egenkontroll av sikkerhetsstyringssystemet og interne rutiner. Sjøfartsdirektoratet kan når som helst kreve dokumentasjon på at egenkontrollen er utført.

– Men dokumentasjon på at egenkontrollen er utført skal kun sendes oss når vi krever det, sier underdirektør Else Heldre i Sjøfartsdirektoratet. Hun understreker samtidig at sikkerhetskravene i forskriften er minstekrav, og at rederne selv må avgjøre om dette nivået er godt nok for fartøyet.

– Mange har kontaktet oss om hvordan den nye forskriften skal forstås, og vi gir gjerne råd, sier juridisk rådgiver Erik Engløkk i direktoratet. Han er inneforstått med at forskriften trenger litt tid på å “gå seg til”, samtidig som direktoratet også arbeider med retningslinjer for forskriften.

## OMFATTER HVEM?

Forskriften gjelder kun for fartøyer som driver næringsvirksomhet. Den gjelder likevel ikke for fartøy som for eksempel

- går i rutetrafikk
- brukes til organisert lege- og ambulansetjeneste
- brukes til organisert skoleskys

## HVA MÅ DOKUMENTERES?

Sikkerhetsstyringssystemet skal som minimum

- beskrive virksomheten til fartøyet
- beskrive operasjonsområdet

- beskrive risikofaktorer for mannskap og passasjerer, og hvilke planer og tiltak som finnes for å redusere disse faktorene
- ha et system for registrering av uønskede hendelser og hvilke tiltak som kan forhindre at de gjentar seg
- beskrive fartøyet, med tekniske spesifikasjoner og utrustning
- inneholde rutiner for vedlikehold
- inneholde en beredskapsplan, med rutiner for øvelse

## OVER 20 KNOP

Båter uten overbygning, som opererer med hastigheter over 20 knop, får noen begrensninger i den nye forskriften: I perioden fra 15. april–15. september kan de operere i alle fartsområder innenfor territorialgrensen. Resten av året kan de bare operere i fartsområde 3 og mindre, dvs. i områder med åpen havstrekning på maks fem nautiske mil.

Hvis båten skal ut i farvann med mer enn fem nautiske mil åpen havstrekning må avstand til nødhavn ikke overstige fem nautiske mil, hvis ikke det innenfor samme avstand befinner seg et følgefartøy med kapasitet til samtlige passasjerer om bord.

Uansett gjelder det at hele året og i alle fartsområder må farten senkes til under 20 knop dersom det ikke er dagslys og god sikt.

## USTYR OG KONSTRUKSJON

Forskriften inneholder i tillegg en rekke krav nå der gjelder fartøyenes konstruksjon, utstyr og redningsmidler. Det er også bestemmelser om hvilke sertifikater båtføreren minimum skal ha.

– I dag finnes det ikke internasjonale regler for båter som fører 12 eller færre passasjerer. Det er også mange land som ikke har egne forskrifter på dette området, sier Erik Engløkk. ■



BEGRENSNINGER: Båter uten overbygning, som opererer med hastigheter over 20 knop, får noen begrensninger i den nye forskriften.

FOTO: RAVNAFLOKE.COM



## Nye krav til navigatører på skip over 500 gross tonn fra 2012

Det vil bli obligatorisk med ECDIS for fartøyer som omfattes av bestemmelsene i SOLAS. Det vil si at ECDIS skal fases inn på alle skip som er over en viss størrelse i perioden 2012 - 2018.

For informasjon og påmelding: Telefon 33 07 12 20 eller [www.nmu.as](http://www.nmu.as)  
Norges Maritime Utdanningscenter AS, Langgrunn, 3186 Horten





## Kraftig økning i 2010: Flere bilferger kolliderer med kai

De siste årene har kontaktskader ved bilfergers ankomst til kai, økt med nesten fire tilfeller for hvert år og det har i 2010 vært en kraftig økning. Sjøfartsdirektoratet finner dette bekymringsfullt og har i et forsøk på snu denne trenden gjennomført en utredning av identifiserte årsaker bak ulykkene.



**Roar Aamodt**  
Senioringeniør  
Avd. for strategisk  
sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet





HENDELSER: Ønsket om å redusere antall hendelser må forankres i toppledelsen og innbefatte hele organisasjonen, inkludert mannskapet.

ILLUSTRASJONSFOTO: STEINAR BAUGE

Ved nærmere gjennomgang av innrapporterte hendelser de siste seks årene kan man trekke paralleller på tvers av rederier og fartøystyper. Det er feiltilstander og handlinger som ligner hverandre i de forskjellige ulykkene og felles læring av dem kan forebygge nye hendelser.

### TEKNISK SVIKT

Teknisk svikt er identifisert som direkte utløsende årsak ved ca 40 prosent av tilfellene, og kommer like overraskende på fartøyet og rederiet hver gang. Ofte er komponentene som svikter ikke identifiserte som kritiske komponenter. De er ikke omfattet av fartøyets vedlikeholdssystem og har således heller ingen dokumentert vedlikeholdshistorikk.

En kritisk komponent er en komponent som, hvis den svikter, setter fartøyet i en umiddelbar farlig situasjon. Kritikaliteten varierer i forhold til hvilken operasjonsfase man er i, basert på om svikten oppstår underveis, ved ankomst eller ved avgang. Det kan synes som om ankomstfasen blir undervurdert.

De fleste kontaktskader inntreffer med ferjer med et vridbart propellanlegg i begge ender. Ankomstprosedyren baserer seg på å koble inn forre propell i fartsretningen, og vri bladene fra medfart til forover, slik at den kan nyttes til å redusere anløpshastigheten. I denne fasen er fartøyene sårbare for tekniske feiltilstander og menneskelige feilhandlinger, da marginene er små og det ikke alltid er lagt opp til automatisk redundans i designet.

### BENYTTET IKKE MULIGHETENE

Det viser seg at når en teknisk feil inntreffer, benyttes ikke de nødkjøringsmulighetene som finnes på broen. Det er forskjellige årsaker til dette, men ofte foreligger det mangelfull systemforståelse, opplæring og øvelse.

Det øves for sjeldent på feiltilstander, og øvelsene som gjennomføres fokuserer gjerne på den samme feiltilstanden hver gang. Tidsvinduet for å handle når en teknisk feil oppstår under ankomst er så snevert at tiltakene må sitte i fingrene for å ha effekt.

Giret for innkobling av propell og endring av propellstigning, ofte kalt "HRK", svikter med sine tilhørende komponenter i 43 prosent av kontakt-

skadene som skyldes teknisk feil. Systemet står for to kritiske handlinger ved ankomst, og bør således framheves som kritisk i vedlikeholdssystemet og omfattes av et særlig teknisk ettersyn.

Det er registrert tilfeller der fartøyer øker hastigheten etter innkobling av forre propell fordi propellstigningen står låst forover. Dette har medført kontaktskade med kai, selv om fartøyet i utgangspunktet har hatt lav nok hastighet til å kunne stoppe ferga ved kun å bruke akre propell. En slik situasjon medfører gjerne at hovedmotoren overbelastes og stopper.

### MENNESKELIG FAKTOR

Kontaktskader som direkte følge av en menneskelig faktor står for 60 prosent av hendelsene. I 27 prosent av disse tilfellene rapporteres det til Sjøfartsdirektoratet at årsaken var for høy fart.

I hele 22 prosent av tilfellene glemmer vakthavende navigatør å koble inn forre propell, og i 19 prosent av tilfellene har man undervurdert vind- og strømforhold.

Det er få barrierer mot slike enkeltfeil. Dette medfører gjerne at vakthavende navigatør er avhenging av å huske "nye og forbedrede" prosedyrer, modifisert for å kompensere for manglende redundans og implementert som et oppfølgingsiltak etter en ulykke.

### REDERIENE LÆRER IKKE

Det kan synes som om fokuset ligger på å utbedre skadene, rette på de tilsynelatende direkte årsakene til ulykken og håpe på at dette aldri skjer igjen.

Det ligger derimot mye læring i en grundig analyse av ulykker og nestenulykker. De bakenforliggende årsakene kan fremdeles ligge latent på fartøyet og det blir et tidsspørsmål før en ny hendelse er et faktum.

Effektive forebyggende tiltak må ha fokus på menneskelige, tekniske og ikke minst organisatoriske forhold. Ønsket om å redusere antall hendelser må forankres i toppledelsen og innbefatte hele organisasjonen, inkludert mannskapet.

Det bør forventes at ulykker kan og vil inntreffe, og det bør derfor jobbes aktivt med å identifisere hull i eksisterende barrierer, og eventuelt etablere nye. ■

# Kontaktskader med kai skal reduseres: Broprosedyrer i fokus

Rederienes og Sjøfartsdirektoratets felles nautisk-teknisk faggruppe fikk på sitt møte i Molde i januar demonstrert et nytt varslingsystem som kan redusere antall kontaktskader ved kollisjoner med kai.



**Bjørn Vik Mjeltebakk**  
Sjefingeniør  
Kontroll og inspeksjon,  
revisjonsseksjonen  
Sjøfartsdirektoratet

Systemet ble demonstrert om bord i Moldefjord LCBA. Det kalles “Automatisert informasjonssystem” og er tilpasset de nye passasjerfergene tilhørende Fjord1 MRF i rute Molde-Vestnes.

Informasjonssystemet er tilpasset hvert enkelte fartøy og kan:

- spille av sikkerhetsinformasjon på PA-anlegg fra en terminal
- spille av sikkerhetsinformasjon på videoanlegg ved avgang terminal
- varsle bemanning på bro med lyd dersom fartøyet ikke følger prosedyre i henhold til manøverdiagram.

Systemet detekterer posisjon, kurs, fart og øvrige statiske data fra AIS. Basert på data fra kontekst,

avgjør et program som er installert på PC om bord, når systemet skal varsle i henhold til overnevnte “prosedyre”, henholdsvis PA, video og bro.

Rederiene Tide Sjø AS, Fjord1 Fylkesbaatane AS, Fjord1 MRF, Torghatten ASA, Torghatten Nord AS, Hurtigruten ASA og Veolia Transport Nord AS har alle vært aktive med risikoreducerende tiltak om bord på sine fartøyer.

Faggruppen initierte først tiltak for oppdatering av manøverprosedyrene om bord på alle rederienes fartøyer.

## VARSLINGSANLEGG

Neste tiltak var GPS-styrt varslingsanlegg om bord på de tre Bastø-fergene tilhørende Bastø Fosen v/ Torghatten ASA. Dette systemet varsler broen når innkopling av manøvermodus ikke utføres i henhold til prosedyre.

Foreløpig er det altså to rederier som har installert slike varslingsanlegg som er en påminnelse til vakthavende navigatør på broen.

Kontaktskader ved manøvrering til kai skjer altfor ofte, og faggruppen initierer ytterligere tiltak forbundet med broprosedyrene, herunder inn-skjerpning av verbal to-vegs kommunikasjon, disiplin, mer simulatortrening, øvelser i nødmanøver, m.v.

De fleste vet mye om årsakene til kaikollisjoner i dag – og det hjelper ikke med gode prosedyrer hvis de ikke følges.

## FELLES MÅL

Rederiene og Sjøfartsdirektoratet har felles mål: kontaktskadene skal reduseres.

## KONSENTRASJON:

Overstyrmann John Harry Kvalshaug på Moldefjord konsentrerer seg ved manøvrering til kai i Molde. I bakgrunnen følger kaptein Tormod Karlsen fra Hurtigruten ASA med.

FOTO: JOHN RAMSØY





PROSEDYRER: Kaptein Bjørn Nakken på Moldefjord og kaptein Arne Aasberg (Bastø Fosen/Torghatten ASA).

FOTO: NILS-IVAR SØRDA

Samarbeidsånden i faggruppen er god, og dette er nøkkelen til de relativt raske tiltakene som er gjennomført siden 2009. Om tiltakene gir nedgang i antall kontaktskader, gjenstår å se, men det vil være skuffende om ikke så skjer.

Sjøfartsdirektoratets ISM fokusområder for 2011 vil fortsatt være konsentrert omkring ankomst, bro-

prosedyrer generelt, herunder manøverprosedyrer, men utvidet også til å omfatte kontroll av påvirkningsfaktorer som stress, hvile, opplæring og øvelser i nødssystemer, herunder fokus på rederiets identifisering av utstyr og tekniske systemer som ved svikt kan forårsake farlige situasjoner. ■

## Redningsbøyle med to funksjoner:



Horisontal redning



Flyttbar redningsleider

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

Redningsbøylene fra Rescue Systems benyttes i dag som redningsredskap på flere passasjerførende båter. Se video om bruk av utstyret på [www.rescuesystems.no](http://www.rescuesystems.no)

**Når minuttene teller**  
[post@rescuesystems.no](mailto:post@rescuesystems.no)  
tel: 908 40 680

**Rescue Systems**  
[www.rescuesystems.no](http://www.rescuesystems.no)

# Bellona-leder Hauge: Mer fokus på maritim sektor

Shipping står for tre prosent av dagens internasjonale utslipp av CO<sub>2</sub>. Andelen er ikke så stor i dag, men vi risikerer et helt annet bilde i framtiden hvis ikke vi handler, sa Bellona-leder Frederic Hauge i et foredrag under årets Haugesundkonferanse.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet

**M**ed tre prosent årlig vekst vil shippingnæringens andel av globale utslipp øke til 15 prosent innen 30–40 år – hvis det ikke settes inn tiltak. Da skal jeg love at det blir større fokus på næringen enn det er i dag, sa Hauge.

Han fremholdt at miljøbevegelsen i dag er veldig opptatt av den maritime sektoren i Norge, spesielt siden den har internasjonal betydning. Siden maritim sektor har sin del av klimautslipene, må næringen også ta sin del når det gjelder å redusere dem.

Hauge advarte mot nedsmeltingen som foregår i Arktis, og hevdet at det som nå skjer i nordområdene vil ramme millioner av mennesker på kloden. Bellona vil støtte et forbud mot bruk av tungolje på skip som seiler i Arktis.

– Et skipsuhell i Nordøstpassasjen vil få langt

mindre alvorlige konsekvenser dersom skipet bruker LNG som drivstoff i stedet for tungolje, sa Hauge.

Overgang fra tungolje til bruk av LNG (flytende naturgass) på skip er en av kampsakene til Bellona, og spesielt å få tatt LNG i bruk i nærskipfarten. Problemet er både pris og distribusjon.

– I Norge er det over dobbelt så dyrt å fylle LNG som det er i Amsterdam. Politikerne må gripe inn, for her er det en eller annen som er i ferd med å tjene seg rik, advarte Bellona-lederen.

## NULLVISJON

President Thor Jørgen Guttormsen i Norges Rederiforbund støttet Hauge:

– Bellonas tall er korrekte, og vi må ta tallene inn over oss. Samtidig må vi se på de absolutte tall. Rederiforbundet har en nullvisjon for utslipp til luft eller vann. Vi er klar over at det målet ikke kan nås, men det skal stimulere oss til å bli bedre, sa Guttormsen, og fremholdt det viktige arbeidet som Norge deltar i gjennom internasjonale organisasjoner.

Også han trakk fram behovet for overgang til mer bruk av LNG, og pekte på problemene med distribusjon og pris.

– Hva er det som er så vanskelige. Det er jo bare spørsmål om å komme i gang, sa Guttormsen. ■

NATURGASS: Overgang fra tungolje til bruk av LNG (flytende naturgass) på skip er en av kampsakene til Bellona, og spesielt å få tatt LNG i bruk i nærskipfarten, sa Frederic Hauge.

FOTO: BJARTE AMBLE



## HAUGESUNDKONFERANSEN

Haugesundkonferansen har som formål å bringe sammen noen av de mennesker som vet mest om sikkerhet, trafikk og miljø innen maritim virksomhet, og fokusere på de tiltak som kan bidra til fortsatt bedring av sikkerhet.

Haugesundkonferansen skal samtidig bringe ny viten videre til alle som har sitt arbeid innen maritim virksomhet. Konferansen skal være en årlig, nasjonal begivenhet preget av høy kvalitet. Siden starten i 1993 har oppslutningen om

konferansen økt fra år til år, frem til dagens status som landets viktigste maritime møteplass. For politikere og andre nøkkelpersoner som ønsker å nå frem til hele det maritime miljøet, er konferansen derfor blitt et av landets viktigste fora. Konferansen avholdes en gang i året – denne gang fra 7.- 8. februar.

Sjøfartsdirektoratet er medlem av stiftelsesstyret.

# Imponert over maritimt samarbeid

Den maritime strategien, Maritim 21, ble presentert under Haugesundkonferansen. Målet med Maritim 21 er å ha en felles plan og satsing mellom ulike maritime aktører innen både næring og offentlige instanser. Arbeidet med planen fikk ros fra Nærings- og handelsdepartementet.



ROS: Statssekretær Rikke Lind i Nærings- og handelsdepartementet.

FOTO: BJARTE AMBLE



Dag Inge Aarhus  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Jeg er dypt imponert over det arbeidet som er gjort i prosjektet Maritim 21. Det at en har satt sammen et team som har jobbet så grundig og med slik glød gir optimisme for næringen, sa statssekretær i Nærings- og handelsdepartementet, Rikke Lind.

Lind var invitert som stedfortreder for statsråd Trond Giske og presenterte regjeringens tanker og syn knyttet opp mot arbeidet med en felles maritim strategi.

### FELLES SATSING

Konserndirektør Tor E. Svensen i Det Norske Veritas innledet denne delen av Haugesundkonferansen med en innføring i hvorfor en har startet arbeidet med Maritim 21.

– Vi skal være stolte over at Norge lenge har vært en ledende nasjon innen innovasjon og utvikling – ja faktisk tilbake til 1800-tallet, sa Svensen.

Med dette som bakgrunn ville han vise hvor viktig det er med en felles satsing innen maritim næring for å sikre at denne ledende posisjonen også skal bestå i fremtiden. Som et eksempel viste han til at Norge allerede i 1950 forsket på frakt av LNG om bord i skip. At det har vært høyt fokus på utvikling er reelt – utfordringen er å sikre et fortsatt høyt trykk på dette område.

Svensen mener at Norge har alle forutsetninger til fortsatt å være ledende, men at det da må være et samarbeid mellom næring og myn-

digheter. En felles plattform, Maritim 21, blir et viktig verktøy i dette arbeidet.

### VIDEREFØRING

Maritim 21 er en form for videreføring av regjeringens Stø kurs satsing. Det er definert fire områder som er viktige for Norge å satse på i fremtiden:

- LNG – som fremdriftsystem for skip (Norge er et ledende land i dag, men skal bli enda bedre). Har i dag 20 skip i drift).
- Energieffektiv og miljøvennlig utvikling.
- Krevende maritime operasjoner (her har Norge stor erfaring fra krevende maritime operasjoner i Nordsjøen å bygge videre på innen nye områder).

Rikke Lind avsluttet med å minne om hvor viktig det er å trekke fram det internasjonale perspektivet. I dette arbeidet er det allerede innledet samarbeid med flere store maritime nasjoner. Dette arbeidet vil være viktige for at Norge skal kunne lykkes i den maritime satsingen i fremtiden. ■



NY ORDNING: Fiskebåtreder Helge O. Vikshåland (t.v.) fra Karmøy vil gjerne delta i den nye ordningen. Her sammen med statssekretær Hans Kristian Amundsen, sjøfartsdirektør Olav Akselsen og statssekretær Rikke Lind under pressekonferansen om bord i tråleren Cetus.

FOTO: BJARTE AMBLE

## Fiskebåter inn i oljevernet

Sjøfartsdirektoratet åpner nå for at flere fartøyer skal kunne brukes til å styrke oljevernet. Direktoratet har derfor, samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet, fastsatt en forskrift som regulerer slik oljevernaktivitet på en forsvarlig måte.

### BEREDSKAPSPOOL

– Det å bygge opp en beredskapspool av fartøyer som kan bistå i oljevernberedskapen vil medføre fordeler for det offentlige i form av tilgjengelige fartøyer. Dette vil kunne gi en raskere og mer effektiv opprydding. Derfor har også det omfattende samarbeidet med berørte parter vært viktig i arbeidet med forskriften, sier Lars Alvestad, avdelingsdirektør i avdeling for fartøyer og sjøfolk i Sjøfartsdirektoratet.

Den nye ordningen ble presentert om bord i industritråleren Cetus fra Karmøy, i forbindelse med Haugesundkonferansen. Statssekretær Hans Kristian Amundsen i Fiskeri- og kystdepartementet og statssekretær Rikke Lind i Nærings- og handelsdepartementet deltok under presentasjonen.

Fiskebåtreder Helge O. Vikshåland, som blant annet eier Cetus, sier at han er klar til å søke om å få delta i beredskapsordningen.

– Jeg synes dette er en god mulighet til å benytte fartøyene til andre ting enn fiske, og vi fiskere har stor kompetanse som her kan komme til nytte, sier Vikshåland.

Ifølge forskriften skal fartøyer som går inn i oljevernberedskapen primært benyttes til utsetting og sleping av oljelenser i forbindelse med oppsamling av olje-utslipp. De skal ikke ta olje eller emulsjon opp fra sjøen og om bord i fartøyet. Ellers kan fartøyene benyttes til sleping av mindre oljevernlektre. ■



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

**F**ormålet er å åpne for at fartøyer som i utgangspunktet er bygget og utrustet for annen bruk kan brukes i slik beredskap, og sikre at dette skjer på en trygg måte for fartøyer, mannskap og miljø.

– Vi ser at det er et samfunnsmessig behov for å ha flere fartøyer tilgjengelig i oljevernberedskapen. Gjennom et samarbeid med oljenæringen, fiskerinnæringen, Kystverket og andre berørte instanser har Sjøfartsdirektoratet fått fastsatt en forskrift som vi tror vil åpne for at flere fartøyer kan brukes i denne beredskapen, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Den nye forskriften, åpner for at fartøyer som slepebåter, oppdretts- og redningsfartøyer og fiskefartøyer kan brukes i oljevernberedskapen, og forskriften skiller mellom hvilke oppgaver fartøyene kan ha og hvilket miljø fartøyene skal operere i.

# I startgruppen for nordlig sjørute

Nordøstpassasjen, eller den nordlige sjøruten som den også kalles, var et av mange spennende tema på Haugesundkonferansens andre dag.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

**U**tviklingen de neste årene, både klimatisk og markedsmessig, vil ha stor betydning for fremtiden for denne transportmuligheten.

Til tross for at det er klimaendringer, med til dels store konsekvenser, så gir denne så pass store innsparinger i reisetid, kostnader og utslipp til at den må tas i bruk. Styreleder Felix Tschudi fra Tschudi Shipping Company delte sine erfaringer rundt transport i dette område med deltakerne på Haugesundkonferansen.

## INNSPARING

– I september i fjor sendte vi et skip lastet med jernmalm gjennom den nordlige sjørute. Dette gav en innsparing på 17,5 dager i reisetid sammenlignet med en mer tradisjonell reiserute, sa Tschudi til en lyttende forsamling.

Med på reisen hadde lasteskipet følge av en russisk atomisbryter på den mest kritiske delen av ruten – der hvor det var størst fare for is. Reisen ble gjennomført i september, som omtales som en av de gunstigste månedene for bruk av denne reiseruten. En del utfordringer vil det alltid ligge med transport i disse områdene, påpekte styrelederen, men erfaringene fra test-reisen omtales som gunstige.



SUPPLEMENT: Styreleder Felix Tschudi fra Tschudi Shipping Company. FOTO: DAG INGE AARHUS

## ET SUPPLEMENT

Bruk av den nordlige sjørute vil alltid ha enkelte begrensinger, som gjør den uegnet for enkelte typer transport. Tschudi ser mer på ruten som et viktig og spennende supplement til mer tradisjonelle transportruter på sjøen. Utviklingen de kommende årene vil uansett avhenge av både kortsiktige og mer langsiktige forhold.

På kort sikt vil først og fremst utviklingen innen fraktmarkedet (pris), type last (tidsavhengighet), isforhold (fra år til år), isklasse, tonnasje og ulike andre kostnader være avgjørende faktorer.

På lang sikt vil klimatiske utfordringer (vil ismengden fortsette å minke eller vil den øke igjen), råvaresituasjon i Asia, føringer i den kommende Polarkoden samt tilgang på moderne isbrytere i område være viktige. ■

**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>



# Viktig epoke for skipsfarten: Da Norge eksporterte is

Barken "Valentine" av Kragerø illustrerer flere typiske trekk ved den første storhetstiden for norsk internasjonal skipsfart, særlig slik den artet seg østafjells. I mange år gikk skuta nærmest i skytteltrafikk med naturis over Nordsjøen.



Per G. Norseng  
Direktør  
Norsk Maritimt  
Museum

Barken "Valentine" ble bygd i St. John's på Newfoundland i 1864 og var en tremastet treskute på 280 netto registertonn (à 2,83 kubikkmeter). I 1877 ble den kjøpt til Norge av en reder i Tønsberg, før den i 1886 ble overtatt av S. Wiborg på Stabbestad ved Kragerø hvor Wiborg hadde et stort anlegg for

produksjon og utskipping av naturis.

I mange år må "Valentine" nærmest ha gått i skytteltrafikk for sin nye eier med naturis mellom hjembyen Kragerø og havner på den andre siden av Nordsjøen, inntil den ble tatt ut av drift og rigget ned i 1913. Vi vet blant annet at skipet rakk å levere minst 150 laster med is til Ostende i Belgia. Da last nr. 100 var losset, fikk skipperen en bronsemedalje og en "adresse" (et diplom) av byens myndigheter. Og da last nr. 150 var vel i havn i 1912, fikk skipperen et nytt diplom og en gullmedalje av Ostendes myndigheter. Mannskapet fikk pengegaver og det var fest i byen.

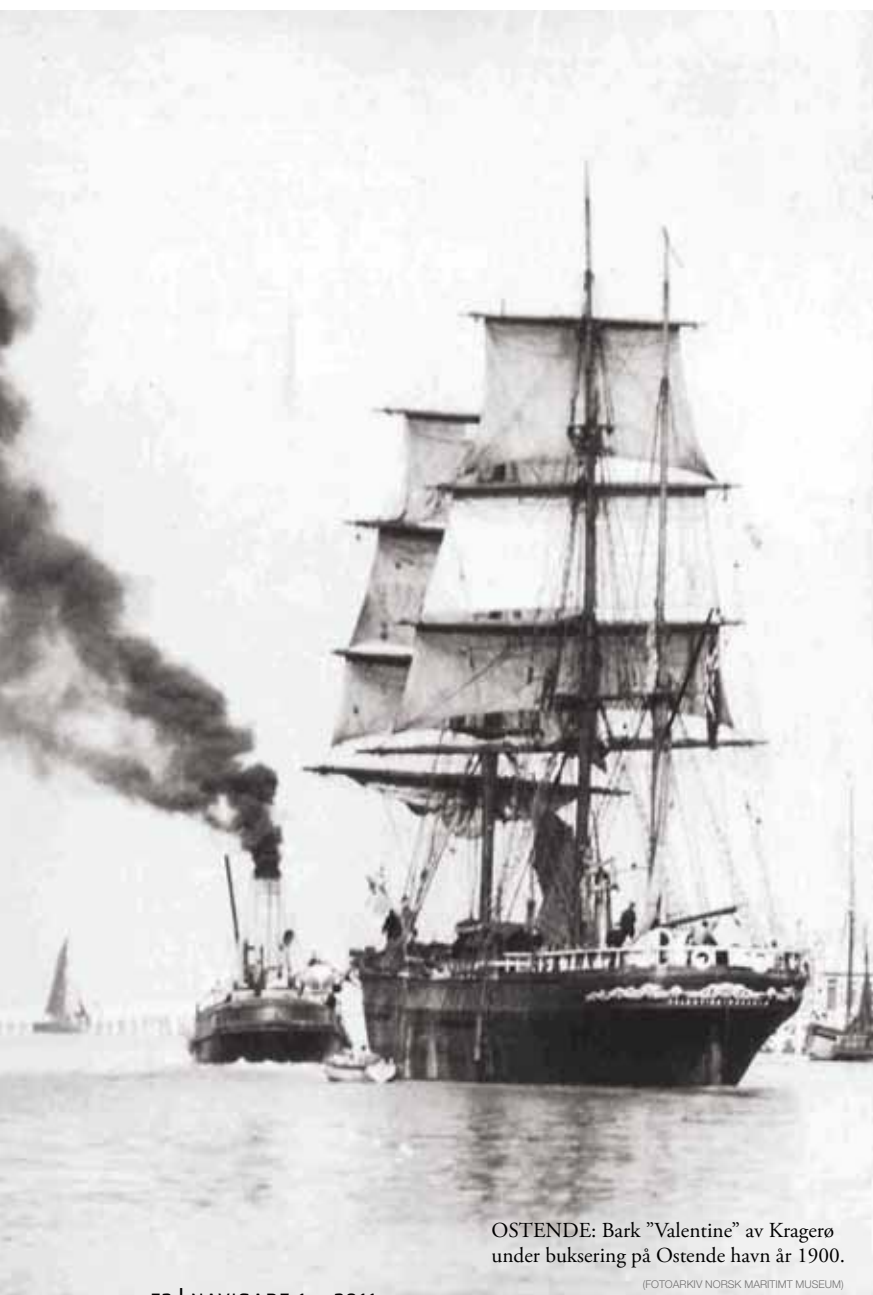
## VIKTIG EKSPORTARTIKKEL

Historien om "Valentine" er et slående vitnesbyrd om hvor viktig naturis fra Norge var i siste halvdel av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, særlig i området rundt Nordsjøen. Is er blitt brukt til kjøling siden antikken, men lenge var det saltet, tørket, syrnet eller røkt mat som dominerte kostholdet til folk flest. Bruken av is til produksjon, distribusjon og oppbevaring av ferske næringsmidler fikk først større utbredelse utover 1800-tallet og innebar da enn hel liten kostholds-revolusjon.

Fiske-, kjøtt- og meieribransjen var store avtagere, men også mange andre bransjer, som iskremprodusenter og bryggerier. Det var på denne tiden undergjæret øl – såkalt pilsnerøl som gjærer ved lav temperatur – ble introdusert og raskt ble populært i mange land. Også private husholdninger tok i større grad i bruk is til kjøling – isskap ble mer og mer vanlig. Særlig fra 1840-årene vokste det frem et betydelig internasjonalt marked for naturis. Dette markedet var i Nord- og Vest-Europa mot slutten av 1800-tallet dominert av norsk is.

## INNSJØER OG DAMMER

Det begynte i det små fra 1820-årene. Britene hadde en tid importert naturis fra østkysten av USA. Nå vendte de seg mot Norge og hentet blant annet breis på Vest-



OSTENDE: Bark "Valentine" av Kragerø under buksering på Ostende havn år 1900.

(FOTOARKIV NORSK MARITIMT MUSEUM)





KRAGERØ: Lille Kragerø var i seilskutetiden blant Norges viktigste sjøfartsbyer, og Kragerø tolldistrikt et av tyngdepunktene i eksporten av naturis fra Østlandet. I dag er det feriegjestene som dominerer havnebildet sommerstid. I en av sjøbodene (rød bygning i høyre kant av bildet) til den gamle tollboden finnes nå en av byens mest populære restauranter, med uteservering på bryggekannten om sommeren.

FOTO: KRAGERØ KOMMUNE

landet. Men da volumene ble større, ble isen i all hovedsak hentet fra innsjøer, tjern og et voksende antall kunstige dammer på Østlandet, med tyngdepunkt på strekningen mellom Risør og Larvik og fjordbygdene i Akershus og Buskerud. Fra denne tiden overtok norske skip mer og mer av frakten.

Det industrialiserte, sterkt urbaniserte og folkerike England hadde begrenset tilgang på egen naturis og var det desidert største markedet for norsk is. I toppåret 1899 ble det eksportert rundt 550.000 registertonn med is fra Norge. Av dette gikk over halvparten til England. Og halvparten av dette ble losset i storbyen London.

Men slik barken "Valentine" bare er ett av mange eksempler på, ble det regelmessig skipet større og mindre kvanta med norsk naturis til en rekke andre havner på begge sider av den engelske kanalen. Også til byer langs den franske atlantehavskysten gikk det is fra Norge. Det tyske markedet var i normalår hovedsakelig dekket av lokale forsyninger av is, men i enkelte år med milde

vintre på kontinentet kunne eksporten av norsk is til tyske havner nærme seg engelsk nivå.

#### TIL MIDDELHAVET

Når etterspørselen ikke ble dekket av mer lokal produksjon, kunne det også lønne seg å sende norsk is til fjernere strøk – mest til middelhavsområdet, men tidvis også til vestkysten av USA, den moderne naturisproduksjonens hjemland. Det hendte til og med at det ble skipet norsk is til Sør-Amerika, ved minst ett tilfelle også til India.

Eksport av norsk is til oversjøiske områder kunne bare lønne seg når hetebølger skapte ekstraordinær etterspørsel eller tilførsle fra USA eller andre mer nærliggende kilder sviktet, og når det var overskudd på tonnasje og lave frakter. Uansett var dette nokså risikofyllt.

Over Nordsjøen kom isen normalt frem uten større vinn. Men ved eksport til varmere og fjernere strøk økte

sjansen for at det bare var issørpe igjen når lasten skulle losses. Da ble det lett høylydt diskusjon om ansvaret mellom eksportør, reder, skipper og importør om ansvaret for lasten!

## FISKERINÆRINGEN

Den norske iseksporten gikk altså fremfor alt over Nordsjøen. Men det gikk også en del is til Danmark og den svenske vestkysten hvor behovene i fiskeriene tidvis kunne være langt større enn den lokale produksjonen kunne dekke.

Fra rundt 1900 tapte naturisen terreng til kunstig produsert på det dominerende engelske markedet, og under første verdenskrig førte mangel på tonnasje, høye fraktrater og etter hvert større krigsrisiko også for nøytrale landskip til at eksporten over Nordsjøen falt bort og aldri tok seg særlig opp igjen.

Men til fiskeriene i Bohuslän fortsatte eksporten gjennom hele mellomkrigstiden. Utilstrekkelig tilgang på strøm og ferskvann på øyene der kunne faktisk helt inn på 1960-tallet skape mangel på is under de store sesongfiskeriene, og dermed fortsatt et visst marked for norsk naturis. Det innenlandske markedet bestod like lenge, og her kom tilbakegangen først et godt stykke inn på 1900-tallet.

## TIDOBLET NORSK HANDELSFLÅTE

Mellom 1835 og 1878 ble den norske handelsflåten tidoblet, mens verdens samlede tonnasje "bare" vokste 5,5 ganger. Liberalisering av engelsk og annen utenlandsk skipsfartslovgivning og økende verdenshandel gjorde det mulig for norske skip å betjene handel mellom fremmede land i langt større grad enn før. Men fremdeles var eksport av norske varer, særlig fisk og trelast fra Østlandet, en viktig del av grunnlaget for skipsfarten, nå også supplert av naturis.

"Valentine" er en klassisk representant både for den norske handelsflåten i denne store ekspansjonstiden etter midten av 1800-tallet og for den delen av flåten som i tiårene frem mot første verdenskrig betjente den norske iseksporten: Den var innkjøpt "godt brukt" fra utlandet, dro på årene, var bygd av tre og hadde forholdsvis enkel rigg.

Mye av den importerte tonnasjen som ble satt inn både i trelastfart, isfart og andre frakter, var opprinnelig fullriggere som ble rigget ned til barker for å spare mannskapskostnader. "Valentine" var dessuten et nokså lite



fartøy, også det typisk for nordsjøfarten som dominerte iseksporten. For å frakte det samlede eksportvolumet i rekordåret 1899 skulle det rundt 2000 turer til med et skip som dette. Det ble mange skip og mange turer.

## ENKEL TEKNOLOGI

Mens amerikanerne og kanadierne bygde ned handelsflåtene sine og investerte mer i innenlands industri og jernbanebygging, og britene i 1878 hadde mer damptonnasje enn seilskipstonnasje, ekspanderte altså norsk skipsfart mest med enkel, billig og velprøvd teknologi. Det er flere grunner til dette. Den geografisk desentraliserte strukturen i rederinæringen, utbredt partseie, små enheter og mangel på kapital til å satse på ny og dyr teknologi med stor risiko for økonomisk tap, er en del av denne historien.

Men det er regionale forskjeller i dette bildet som ikke lar seg forklare på denne måten: Bergensrederne



ASSOSIASJONER: Colin Archer-skøyter på besøk i Kragerø havn gir assosiasjoner til det yrende livet i havnebassenget i seilskutetiden.

FOTO: KRAGERØ KOMMUNE

hadde nærmere 80 prosent damptonnasje i 1890, og også sildebyene Stavanger og Haugesund var langt fremme, mens 88 prosent av landets samlede tonnasje fremdeles var seilskip. Tradisjonelt er det blitt forklart som utslag av konservatisme hos rederne på Agder og Østlandet. Det har kanskje mer for seg at den tettere kontakten med det mer avanserte Storbritannia gav vestlandsrederne et fortrinn. Men først og fremst ligger nok forklaringen i ulikheter i fraktområdene.

Vestafjells var fisk den store eksportvaren. Bergen-serne engasjerte seg dessuten tidlig i amerikansk fruktart. På disse fraktområdene var kravene til fart og kvalitet voksende. Østafjells dominerte trelastfrakt lenge skipsfarten, både fra Norge til nære og fjerne utland og mellom fremmede land. Også isfrakten beskjeftiget

mange skip. I disse fraktene var billig tonnasje normalt den viktigste faktoren.

For isfarten var det faktisk en fordel med treskrog som isolerte lasten bedre enn jern- og treskrog. Og med enkel rigg og billige norske sjøfolk i denne farten, var mannskapskostnadene med seilskip ikke avskrek-kende.

### GODT ISOLERTE ISHUS

Når for eksempel S. Wiborg kjøpte den allerede godt tilårskomne damen "Valentine" i 1886 og holdt henne i drift til det internasjonale ismarkedet begynte å smelte nesten en mannsalder senere, var det neppe fordi han var spesielt bakstrevsk, men rett og slett fordi det gav god avkastning med liten risiko.

Isen ble selvsagt "høstet" om vinteren. Eksporten var størst på senvinteren og tidlig på våren. Mange skip startet seilings-sesongen over Nordsjøen med en ilast på den tiden tonnasjebehovet var størst i denne frakten, for siden å gå med trelast resten av sesongen. Men det ble bygd store og godt isolerte ishus, både på mange av ut-skipningsstedene i Norge og i mottager-havnene. Disse gjorde det mulig å lagre isen over lengre tid. På den måten kunne både eksporten og forbruket spres over hele året, og eksportstatistikken fra slutten av 1870-årene viser at det ble skipet ut is fra Norge i alle årets måneder.

### "SPOTMARKED" FOR IS

Mye av eksporten var nokså regelmessige leveranser til faste mottagere i utlandet. Men det fantes også et "spotmarked" for is.

En spesielt mild vinter kunne føre til dramatisk lavere produksjon, både i Norge og lokalt i importområdene, med sterk prisøkning som følge. Og ikke minst kunne hetebølger sommerstid i for eksempel storbyen London føre til dramatisk høyere forbruk som tæret på de lokale lagrene, presset prisene i været og skapte behov for ekstra tilførsler fra Norge.

Under slike forhold kunne eksporten bære langt høyere fraktkostnader enn normalt, og fart og effektivitet kunne bli en viktig faktor. Noen østnorske iseksportører og redere skaffet seg dampskip for dette formålet. Men typisk nok var det også her redere på Vestlandet som ledet an med spesialbygde dampskip med treskrog som var godt egnet til å ta seg av slike topper i eksporten.

Mens landets samlede handelsflåte rundt 1907 omsider hadde fått mer enn 50 prosent dampskips-



DRØBAK: Noen av de 13 ishusene til Søren Angell Parr (1815–1903) i Drøbak. Den engelske familien Parr kom til Drøbak ca. 1850 og slo seg opp bl.a. på iseksport.

(FOTOARKIV NORSK MARITIMT MUSEUM)

tonnasje, skulle det gå ytterligere noen år før mer enn halvparten av iseksporten gikk på dampskip. Da var eksporten på hell, og det var like før første verdenskrig gjorde slutt på det store norske "iseventyret". Spesielt østafjells førte den gode inntjeningen med gammel teknologi både i trelastfart og isfart altså til at mange redere var sent ute med å investere i damp, slik at seilskutetiden her varte lenger enn den ellers ville ha gjort.

Samlet sett sakket norsk skipsfart i de siste tiårene av 1800-tallet litt akterut i forhold til konkurrerende nasjoner med mer moderne flåter. Men på lengre sikt kan det faktisk ha vært en fordel for den samlede norske rederinæringen at den holdt igjen med dyre og risikofylte investeringer i denne fasen. Og i mellomtiden var det tross alt gode penger å tjene på seilskuteflåten, bl.a. i isfrakten.

## DEN SISTE ISTID

Med "den siste istid" på Østlandet fulgte det med en betydelig infrastruktur – store ishus, lasteramper, kilometerlange isrenner og et stort antall damanlegg som satte et tydelig preg på kulturlandskapet i utskipningsområdene.

I dag er det meste av dette borte. Det er først og fremst isdammene som mange steder minner oss om en omfattende økonomisk virksomhet som i flere generasjoner var et viktig tilskudd til sysselsettingen i mange østnorske kystsamfunn preget av vekslende sesongarbeid og mangesysleri.

Både for småkårsfolk i kystbygdene, for iseksportørene og for mange redere med mye seilskips-tonnasje innebar sammenbruddet i det internasjonale naturismarkedet et stort økonomisk tap. "Valentine" av Kragerø er bare ett av mange slike skip som ble kondemnert eller gikk i opplag rett før første verdenskrig.

Men seilskipsflåten på Sørlandet og Østlandet var fremdeles stor ved inngangen til krigen. Den var et spesielt lett bytte for tyske krigsskip. Hadde Wiborg hatt mer is i magen og ventet litt med å kondemnere "Valentine", hadde han nok likevel tjent godt på det. Eventyrlig inntjening i krigsårene, også på gamle seilskip så lenge de fløt, gjorde det mulig å investere i mer moderne skip etter krigen for mange norske redere. ■



## **ECDIS inkludert AIS Nye krav til navigatører på skip over 500 gross tonn fra 2012**

Det vil bli obligatorisk med ECDIS for fartøyer som omfattes av bestemmelsene i SOLAS. Det vil si at ECDIS skal fases inn på alle skip som er over en viss størrelse i perioden 2012 - 2018.

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) er et navigasjon og informasjonssystem som er i overensstemmelse med International Maritime Organization regelverk, og det kan brukes som et alternativ til papirkart.

ECDIS er en total endring fra papirkart, og overgangen fra papir til ECDIS vil være en utfordring for næringen, særlig for dem som ikke har erfaring med elektroniske sjøkart. Navigatører bør være klar over at ECDIS er mer enn bare en digital versjon av et papirkart. Viktige broprosedyrer vil bli betydelig påvirket, og disse krever grundig analyse og vurdering slik at ECDIS assistert grunnstøtinger skal unngås.

### **MÅL**

#### **Ved fullført kurs skal kursdeltakerne kunne:**

- bruke ECDIS/AIS på det samme trygge og effektive nivå som ved bruk av konvensjonelle papirkart.
- bli kompetent og godt kjent med alle navigasjonsfunksjoner i ECDIS.
- vurdere all relevant informasjon, og kunne gjøre riktige tiltak i tilfelle en feil.

#### **MÅLGRUPPE:**

Navigatører, ruteplanleggere, losere og annet bropersonell som bruker ECDIS.

#### **FORKUNNSKAP:**

De som deltar på kurset må ha noe erfaring med kartarbeid og bør være i stand til å utføre alle vanlige navigasjonsoppgaver på en skipsbro.

#### **Kurset kjøres på følgende datoer i 2011:**

5-8 April, 3-6 Mai, 7-10 Juni, 2-5 August, 6-9 September, 4-7 Oktober  
1-4 November og 29 November-2 Desember.

For informasjon og påmelding: Telefon 33 07 12 20 eller [www.nmu.as](http://www.nmu.as)  
Norges Maritime Utdanningscenter AS  
Langgrunn, 3186 Horten

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification



# Sjøfartsbyen Haugesund: En annerledes skoledag

En vintermorgen ligger en skønnert fortøyd ved kaien i Smedasundet i Haugesund. På land står 24 forventingsfulle elever fra 5.trinn. De skal på en seiltur med "Valentine" og på en annerledes skoledag.



**Lorna Mannes**  
Dyrkolbotn  
Seniorrådgiver  
Sjøvett og fritidsfartøy  
Sjøfartsdirektoratet

**F**or tredje år på rad inviteres alle elever i 5. trinn i Haugesundsskolene til å være med en hel skoledag om bord i skonnerten "Valentine". Bak opplegget står Bakarøy Båt AS i samarbeid med Haugesund kommune.

Tanken er at 10-11 åringene skal få utvidet kjennskap til navigasjon, kystkultur, sjøvett og ikke minst gode opplevelser knyttet til sjø. Og man finner ingen bedre steder å oppleve alt dette enn om bord i en båt. Turene går i januar og februar – her er det nødvendigvis ikke snakk om fint vær og stille sjø, neida, kle deg godt, står det i invitasjonen.

Denne januardagen er det elever i 5 b fra Rossabø skole som skal på seiltur. Skipper Geir Aase og et mannskap på to tar imot klassen. Skipper viser klassen ned i salongen for en gjennomgang av sikkerhetstiltakene om bord. Disse elevene har bl.a. vært med på Sjøvett-dagene for 3. trinn og er kjent med

sjøvett og sikkerhet til sjøs. Alle skal ha på seg redningsvest og vi får en gjennomgang av rutinene for hva de skal gjøre om en medelev faller over bord.

## ALLE SKAL FÅ STYRE

Aase tar for seg noen maritime ord og uttrykk og forteller forskjellen på styrbord og babord, noe elevene kunne, for alle skal få styre båten i løpet av turen. De som vil skal få sitte på bommene under seilassen. Klart dette blir en annerledes skoledag – som lovet i invitasjonen!

To av elevene, Stian Olsen og Julie Wiig, er begge båtvante. – Jeg liker å kjøre fort med båt, sier Stian. Han er ofte med morfar på sjøen. – Jeg er med pappa i båten nesten hele sommeren, forteller Julie. Begge synes likevel at det er kjekt å være med klassen på tur med "Valentine". De får prøve å styre båten og får følge med på kartet underveis.



PAUSE: Valentine til kai på Bukkøy. Det kan være godt med en pause på land.

## VALENTINE

**Eiere:** Arild Vegrim og Geir Aase

**Bygd:** Fartøyet ble bygget i Våglandsbygd, Kristiansund, i 1943. Den er på 70 fot og stormasta rager 24 meter opp i været. De siste 20 årene har båten tilhørt Stiftelsen Valentine i Fredrikstad.

Bakarøy Båt AS kjøpte Valentine i 2008 og driver chartertrafikk fra Haugesund. I vintermånedene får 5.trinn i Haugesundsskolene tilbud om en seiltur med "Valentine". Skonnerten Valentine veier 90 tonn og har køyplasser for 21 mann. Med full seilføring er seilarealet på hele 460 kvm.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTNT



BALANSE: Jakob Nygaard Madsen og Sander Herleiksplass Pettersen klatrer opp på bommen allerede før vi forlater kaien.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN

### VINTERTILBUD TIL 5.-KLASSINGENE

Skipper Geir Aase er en av eierne av skonnerten og forteller at "Valentine" blir brukt i chartertrafikk, men om vinteren gis det et tilbud til 5.trinn om å delta på en dagstur. – Med støtte fra kommunen og rederiforeningen har vi klart å få til dette tilbudet til Haugesundsskolene. Likevel er vi på jakt etter sponsorer for å få dette til økonomisk. Vi mener at barna i sjøfartsbyen Haugesund må ha et tilbud om å komme på sjøen, sier han.

– Når elevene kommer opp i 6. trinn, får de tilbud om leirskole på Røvær utenfor Haugesund by. Turen med "Valentine" blir en forsmak på det de får oppleve og lære på leirskolen, forteller han.

Aase viser til mange gode tilbakemeldinger på dette opplegget. Mannskapet om bord er sjøfolk som har fri

fra annen jobb. Bakarøy Båt AS har en helårs drift på båten, men ønsket er å kunne ha midler til et fast mannskap.

Noen av elevene spør om når vi skal tilbake. Skipperen mener at vi kan rekke tilbake til litt undervisning på skolen, men da kommer det et samstemt "Nei!" fra 5 b. Det er tydelig at de vil være om bord i "Valentine" denne skoledagen. Ingen klager over at det er litt kaldt og etter hvert veldig vått. Elevene ser ut til å like denne dagen utenfor klasserommet.

### BRUKER SJØVETTEFTET

Kontaktlærer Martha Helen Frønsdal synes at dette tilbudet er viktig. – Noen av elevene er mye på sjøen, andre ikke. Vi fikk invitasjon fra kommunen om å delta,



STYRMANN: Stian Olsen tar over roret på vei ut Karmsundet.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN



HJEM: Julie Wiig styrer skuta på vei hjem, i bakgrunnen venter Thomas Tømbre Nygård på tur.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN

og foreldre stilte opp med skyss til og fra kaien. Ikke alle klasser greier å få til dette, så vi er heldige, mener hun.

I forkant av turen har elevene jobbet med Sjøvettheftet som er utgitt av Vis sjøvett i samarbeid med Rednings-selskapet. – Elevene har jobbet med heftet dagene i forkant av turen og dette har vært en god repetisjon for alle. De har kunnet jobbet selvstendig og det har vært mange kreative tegninger av redningsvester, forteller Frønsdal.

Ute er det nå ganske vått og de som ikke står i kø for å styre båten, kommer ned i salongen for en kopp varm drikke.

## FISKE OG KROPPSØVING

Målet for turen sørover Karmsundet er nådd – vi går i land på Bukkøy i Karmøy kommune. Her får elevene vandre i fjæra og plukke skjell, andre vil være om bord i båten og klatre til topps i mastene.

Når lunsjpausen er over, kaster vi loss og seiler ut i sundet for å fiske. Fire snører blir kastet ut og det går ikke lenge før den første, og den eneste fisken blir dratt om bord. Likevel har de fleste fått prøve å fiske og for enkelte var dette kanskje for første gang.

Vi hører skipsklokken, og skipperen samler alle til en



konkurranse i tautrekking – midt i Karmsundet. Det ropes "Hoi" fra begge lag, og konkurransen er i gang. Aktiviteten gir nok litt varme i frosne kropp, før turen går utaskjærs så vi får kjenne litt større bølger, før vi seiler mot byen igjen. ■



SPENT: Ro, ro til fiskeskjær, hvor mange fisker får du der. Johannes Legland følger spent med når Stian Olsen trekker opp snøret.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN

# REAL OPPORTUNITIES

**Simsea AS** er et nyetablert trenings- og testsenter for maritime operasjoner som baserer sin virksomhet på bruk av verdensledende simulatorteknologi. Senteret tilbyr bl.a. trening innenfor ankerhåndtering, kran, bøyelasting, undervannsoperasjoner og dynamisk posisjonering, til yrkesaktive sjøoffiserer og maritime studenter. Simulatorene benyttes også til å teste utstyr og samhandlingsprosesser relatert til komplekse og sammensatte operasjoner. Simsea eies av Resq, Knutsen OAS, Solstad, Eidesvik, Østensjø, DOF, Kongsberg Maritime, HSH og Rogaland Fylkeskommune. Gjennom eierskapet har Simsea strategiske allianser med ledende offshore rederier, Kongsberg Maritime, Høgskolen Stord/Haugesund og Resq.

## NAVIGATØRER med erfaring fra offshore fartøy

De som ansettes vil være med å bygge opp et simulator-senter i verdensklasse. Arbeidet vil bestå i å utvikle og gjennomføre virkelighetsnære kurs og treningsopplegg og delta i uttesting av utstyr og prosedyrer for maritime operasjoner. Vi gir opplæring i simulator-teknologi.

Vi er på jakt etter erfarne navigatører som har lyst til å være trener og instruktør for personell som er involvert i forskjellige typer offshore operasjoner: IMR, ankerhåndtering, sleping, undervannsoperasjoner, ploging, mv. Personer med D1 og DP sertifikat vil bli foretrukket. De som ansettes må være gode til å lære fra seg, ha utpregede samarbeidsegenskaper og en ryddig og selvstendig arbeidsform. Vi gir opplæring i pedagogikk etter behov.

Bedriften tilbyr konkurransedyktig lønn, fleksibel arbeidstid med avspaseringsordning og gode forsikrings- og pensjonsordninger. Vi flytter til høsten inn i moderne lokaler i Haugesund og de som ansettes vil være med å utforme arbeidsmiljøet.

Nærmere opplysninger om stillingen kan fås ved henvendelse til Martin Vold, tlf 971 47 539 eller A Rune Johansen, tlf 909 30 668.

Søknad med CV sendes til [turid.landas@hsh.no](mailto:turid.landas@hsh.no). Søknadsfrist 1. april 2011.

**SIMSEA**  
REAL OPERATIONS

SIMSEA AS  
Haraldsgata 94  
NO-5528 Haugesund

Phone: +47 52 70 27 90  
Email: [mail@simsea.no](mailto:mail@simsea.no)

[www.simsea.no](http://www.simsea.no)



1

## Fotokonkurransen for sjøfolk 2010: Rekord i antall deltakere

Livet til sjøs er fullt av variasjoner. Det viser igjen i vinnerbildene fra fotokonkurransen.



**Line Myklebust**  
førstekonsulent,  
underavdeling  
Arbeids- og levevilkår,  
Sjøfartsdirektoratet

**D**a tidsfristen gikk ut, var det kommet inn imponerende 290 bilder, innsendt av 55 deltakere. Det er det største deltakertallet i løpet av de ti siste årene. Og juryen var overrasket over mengden som lå klar for gjennomsyn.

Som tidligere år var alle innsendte bidrag kopiert i fotobutikk, alle bildene var like store og kunne vurderes likt, og det er da først en ser om oppløsningen på bildene er god eller dårlig. Det var langt mellom de med for dårlig oppløsning, enkelte hadde nok bommet litt i år, men det er en markant bedring på kvaliteten forøvrig.

### KONSENTRASJON

Det var en konsentrert jury som i stillhet og ensomhet foretok sin første runde. Det var tydelig at de måtte gå gjennom mengden en gang alene før de kunne begynne med å sile ut i fellesskap.

Enkelte motiver går igjen fra år til år; dyreliv – sjøfugl, fisk og pattedyr som delfin, og selvsagt er solnedganger og -opp ganger blant gjengangerne. Det er kanskje ikke til å unngå i og med at konkurransen skal gjenspeile det maritime liv? Men skal en fange stemningen og fargene bør en i det minste gjøre det utendørs. Ikke ta bilder av de vakre fargene inne fra broen, ta heller turen ut og få litt frisk luft samtidig.

Sjøfartsdirektoratet bruker ofte bilder fra konkurransen i sine brosjyrer, roll-ups, kalendre, andre publikasjoner og på hjemmesiden. For at direktoratet skal kunne bruke bildene av folk i arbeid ser vi etter korrekt arbeidsantrekk; hjelm, verneutstyr og briller. Da er det godt å se at sjøfolka våre også tenker sikkerhet i enhver situasjon. Og husk å spørre den/ de avbildede om lov til å sende inn bilder av personen(e) – for som det står på vår invitasjon; vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag.

### DRAMATIKK

– Vad glad jag blev! sa en overrasket vinner da vi ringte for å gratulere. Ti minutter tidligere hadde han



2



3

vært inne på hjemmesiden til direktoratet for å se om en dato var oppgitt for kåringen av bildene, men det var ikke publisert noen dato, og så fikk han en telefon om gode nyheter like etter!

– Jag er mycket tacksam! Matrosen, Daniel Möllerström, om bord MV Tor Viking II kunne fortelle at det var hans gode kollega og flerårig vinner og deltaker i konkurransen, Finn Jørgensen, som hadde oppfordret ham til å sende inn bilder til Fotokonkurransen. De to arbeider på ulike skift, men siden de begge er fotointeressert sender de hverandre bilder som de har tatt i løpet av turen, og kollegaen var sikker i sin sak; matrosen måtte sende inn bilder og delta!

– Det var frivakten min og jeg stod ute og tok bilder i serie da brottsjøen slo inn over akterdekk og mine kollegaer. De kommer til å bli glad for å høre at de er med på vinnerbildet, smiler han videre i telefonen.

Juryen mente bildet forteller om dramatikken som kan oppstå i en arbeidssituasjon, og om de tøffe forholda de seilende må jobbe under. Et godt situasjonsbilde og bra komponert, er blant juryens kommentarer til vinnerbildet. I tillegg til vinnerbildet fikk Daniel Möllerström også ett bilde blant de 10 utvalgte med “Hederlig omtale”.

Den glade amatør fotografen, som har fått publisert ett bilde tidligere i det svenske magasinet “Sjømand”, kommer med følgende tips til Navigares lesere: Ta med kamera over alt og ta masse bilder. Overfør til dataen og se gjennom og ta bort de du ikke er fornøyd med. Og når vi spør om han vet hva han vil bruke premien til, sier han: Nytt objektiv, ingen tvil om det.

### NATTESTID

Overstyrmann Vidar Strønstad, om bord i MV Skandi Commander, fikk andreplass med sitt bilde av helikopteret som skal lande om bord nattestid. Juryen synes det var et godt stemningsbilde som gjenskaper stemningen på broen. Man føler man er tilstede.

Helikopteret skaper dynamikk og det er god teknisk kvalitet i bildet.

Dette var fjerde gang Vidar Strønstad deltok i konkurransen, og han var svært fornøyd med plasseringen. Han er en ihuga fotoentusiast som tar veldig mye bilder, både privat og i jobbsammenheng.

Han fikk også ett bilde med “Hederlig omtale”.



4



5

### VEGGPRYD

Det gjelder å holde et øye med horisonten, det kan lønne seg. Det fikk Arild Lillebø om bord MV Bourbon Borgstein erfare. Med sitt bilde av nettopp denne fikk 1. styrmannen en flott tredjeplass.

Juryen sier det er skarp kontrast og god komposisjon i bildet, samt fin belysning. Enkelt og stilrent. Et bilde som de kan tenke seg å ha på veggen.

Hele syv ganger i løpet av de siste 10 årene har Arild Lillebø deltatt i konkurransen, han har fått første, andre og tredjeplass samt flere bilder med Hederlig omtale, og hans bilder er ofte å finne i direktoratets kalendre, blant annet. Lillebø er en ivrig fotograf som av og til holder fotokurs om bord for kollegaer som enten har fått nytt kamera eller som bare vil ha noen tips. Og han oppfordrer stadig sine kollegaer til å delta i konkurransen.

### FRITIDSAKTIVITET

Dagene om bord bærer preg av variasjon og det kommer fint frem i Marianne Hove sitt bilde. Man må jo ha litt moro også mens man er på sjøen. Juryen likte godt 1. styrmann om bord i MV Troms Castor sitt fartsfylte bilde av en gummiring dratt til sjøs av en MOB-båt. Det er flott å se at det er tid til avkobling. Bidragene fra fjorårets fotokonkurranse gir et fint bilde av variasjon i arbeidslivet til sjøs.

Marianne Hove er med for andre gang og i konkurransen i 2009 fikk hun "Hederlig omtale" for ett av sine bilder. Hun er dermed med på å holde antall kvinnelige deltakere oppe. Det ser ut til at utfordringen fra i fjor har

klart å pirre konkurranseinstinktet hos seilende kvinner for det har aldri før vært påmeldt så mange kvinner. Og det er vi selvsagt svært glade for. Det sies nemlig at kvinner har et bedre øye for detaljer enn hva menn har. Så nå forventer vi flere kvinner på pallplass i neste fotokonkurranse.

### SYMBOLIKK

Siste pallplass gikk til navigasjonsoffiseren Håkon Kjøllmoen om bord KV Svalbard. Hans gode blikk for symbolikk fanger juryen og de kunne fint brukt bildet i en reportasje. Håkon Kjøllmoen har også vært med i konkurransen fire ganger og har fått første, tredje og femteplass samt "Hederlig omtale" for sine bilder.

### HEDERLIG OMTALE

Flere av bildene som fikk "Hederlig omtale" kunne vært blant vinnerbildene. Juryen mente det var vanskelig å velge bare fem vinnerbilder. Bjørn Eirik Larsen om bord MV Skandi Bergen fanget oppmerksomheten til juryen med sitt bilde av solnedgangen.

Det var opptil flere bilder med solnedgang som motiv men kranføreren hadde en helt spesiell komposisjon og variasjon i bildet. Det var riktignok ulike oppfatninger blant jurymedlemmene om inndelingen i bildet men det ble argumentert såpass sterkt at det kom med blant de 10, som i tillegg til de fem vinnerbildene ble med til den nordiske fotokonkurransen. ■

## RESULTATLISTE FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2010

- Nr. 1** Matros Daniel Möllerström, Stockholm  
MV Tor Viking II  
Premie: Fotoutstyr verdi 3000,-  
gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 2** Overstyrmann Vidar Strønstad,  
6392 Vikebukta  
MV Skandi Commander  
Premie: Fotoutstyr verdi 2000,-  
gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 3** 1. styrmann Arild Lillebø, 6065 Ulsteinvik  
MV Bourbon Borgstein  
Premie: Fotoutstyr verdi 1000,-  
gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 4** 1. styrmann Marianne Hove,  
5218 Nordstrøno  
MV Troms Castor  
Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 5** Navigasjonsoffiser Håkon Kjølmoen,  
5545 Vormedal  
MV KV Svalbard  
Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet



### I tillegg til de fem vinnerbildene fikk følgende bidrag (til høyre på siden) hederlig omtale og ble med videre til den nordiske finalen:

#### Innsendt av:

Kaptein Rudy Sandanger, 1416 Oppegård  
- MV Torill Knutsen x 2 bidrag

Matros Daniel Möllerström, Stockholm  
- MV Tor Viking II

1. styrmann Arild Lillebø, 6065 Ulsteinvik  
- MV Bourbon Borgstein

Halvard L. Aasjord, 7465 Trondheim  
- MV Senior

Stuert Paul Milburn, Australia - MV Far Strait

Forpleiningsassistent Anette Otterlei,  
6005 Ålesund - MV Far Scorpion

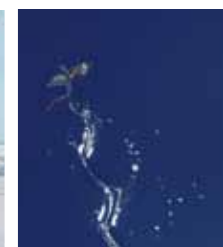
Overstyrmann Vidar Strønstad, 6392 Vikebukta  
- MV Skandi Commander

Overstyrmann Knut Revne, 5647 Baldersheim  
- MV Susana S

Kranfører Bjørn Eirik Larsen, 8392 Sørvågen  
- MV Skandi Bergen

#### Jury:

Fotograf Kjell Strand  
For Navigare, Bjarte Amble  
Styremedlem i Haugaland Fotoklubb,  
Sigurd Wold





# Nordisk fotokonkurranse: To norske blant vinnerbildene

**D**et var museumsinspektør ved Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Benjamin Asmussen og frilansfotograf Laura Christensen som i år fikk det ærefulle oppdrag å kåre vinnerbildene. Finalen ble avholdt i København 4. februar, og 75 bilder fra de nordiske land lå foran juryen.

Etter den første gjennomgangen valgte juryen ut 20 bilder med vinnerpotensial. Deretter tok de bort ytterligere fem bilder og satt igjen med fem vinnerbilder som ble vurdert ut ifra komposisjon og teknisk kvalitet, variasjon i motivene, i perspektiv og i størrelsesforhold. Juryen syntes det var lett å velge vinnerbildet i år.

Gleden var stor da det viste seg at juryen hadde valgt ut to bilder fra den norske fotokonkurransen for sjøfolk blant vinnerbildene. Matrosen Daniel Möllerström (om bord på Tor Viking II) fanget juryen med sitt bilde av en flyvefisk. Svensken fikk en flott andreplass for dette bildet. Deretter fulgte nok et norsk bidrag sendt inn av Rudy P. Sandanger, kaptein om bord på Torill Knutsen. Han fikk en flott tredjeplass for sitt bilde av "monsteret".

Det var bildene fra første og andre plass i den norske fotokonkurransen som fikk tittelen Hederlig omtale. Og det var kun de to av norske bidragene som fikk denne tittelen i år.

Siden vi i fjor fikk tredjeplass, og vi i år fikk både andre- og tredjeplass, går vi ut fra at førsteplassen er sikret ved neste års finale. Knips i vei! ■



1



4



5



3

## RESULTATLISTE

- 1. plass:** Jørgen Språng, Stuert om bord MV Bit Okland (Sverige)  
 Juryens begrunnelse: Bildet av sjømannen strålte ut fra mengden. Begge to var fasinert av enkeltheten, gjenkjenneligheten og den nærmest plakataktige fremtoningen i bildet. Når man kikker nærmere i sjømannens solbriller, åpenbares forholdet mellom klare grafiske trekk og detaljrikdom. Kontrasten mellom det rene bildet og den slitte og skitne radioen på sjømannens bryst gir et inntrykk av realisme.
- 2. plass:** Daniel Möllerström, matros om bord MV Tor Viking II (Norge)  
 Juryens begrunnelse: Flyvefisker fanget oss med det samme. Det var flere bilder med lignende motiv, men den enkle grafiske formen sammen med fiskens bølgebevegelser som kombinerer ro med hastig bevegelse, satt dette bildet i en klasse for seg. Roen understrekes av bruken av kun blå og hvite nyanser, og det er ikke noe annet som forstyrrer øyet.
- 3. plass:** Rudy P. Sandanger, kaptein om bord MV Torill Knutsen (Norge)  
 Juryens begrunnelse: Dette bildet begynte de raskt å kalle for "monster" bildet. Skipet og ankeret fremstår som et forhistorisk uhyre, samtidig som de to sjøfolkene er helt rolige. Det ser ut som scenen er hentet fra en dyreutsendelse, hvor de to sjømenn har bedøvet uhyret innen det skal ringmerkes. De oransje overallene skiller de to menneskene avgjørende fra naturen rundt dem.
- 4. plass:** Jørgen Språng, Stuert om bord MV Bit Okland (Sverige)
- 5. plass:** Jørgen Språng, Stuert om bord MV Bit Okland (Sverige)



2

## HEDERLIG OMTALE:

- Daniel Möllerström, matros om bord MV Tor Viking II (Norge)  
 Juryens begrunnelse: Bildet av de tre sjøfolkene som nærmest danser ballet, rommer en skjønnhet i menneskene og deres handlinger, som bildet dessverre ikke helt lever opp til.
- Vidar Strønstad, overstyrmann om bord MV Skandi Commander (Norge)  
 Juryens begrunnelse: Helikopteret briljerer med sin overraskende effekt og minner nærmest om en tegneseriestripe. Likevel mangler vi den siste detalj, som i høyere grad kunne sette vår fantasi i sving og danne bilder i våre hoder.



# Oscar winners

## in the Film Rental Service

Each January, the entertainment community and film fans around the world turn their attention to the Academy Awards. Although it measures just 13½ inches high, the Oscar statuette stands tall as the motion picture industry's greatest honor. Many of the nominated films that recently have been released in cinemas were sent to subscribing vessels in October and November.



Trine Carin Tynes  
adviser  
Sjøfartsdirektoratet

**B**oth “Winter’s Bone” and “Low” are already in the collection to ships participating the film service. “The Black Swan” and “127 Minutes” have already been announced in previous Navigare, but some Oscar favourites remain. Subscribers can look forward to oscar winner Colin Firth’s brilliant performance as stammering monarch in the 12-time Oscar nominee “The King’s Speech” and Christian

Bale who won for his achievement in a supporting role in “The Fighter”.

**THE KING’S SPEECH** is a 2010 British historical drama film directed by Tom Hooper and written by David Seidler. It has been nominated for twelve Academy Awards. Colin Firth is the stuttering monarch and Helena Bonham Carter the future

### FILMTJENESTEN FOR SJØFOLK

Velferdens filmtjeneste for sjøfolk er et tilbud til alle norsk-flaggede skip, samt til norskeide skip under fremmed flagg. Hver måned sender Velferden ut en gjennomarbeidet pakke med 6 kvalitetsfilmer i et variert genreutvalg som spenner over komedier, action, drama, thriller, grøsser med mer.

Akkurat som på kino er de fleste filmene ofte amerikanske, men vi forsøker alltid å sende ut minst én god filmtittel pr måned fra Europa, Asia eller andre land.

De månedlige filmpakkene inneholder også en filmguide med filmomtale av månedens filmer på norsk og engelsk. Filmene er nye, og nesten hver måned har vi så ferske filmer på programmet at norgespremieren faktisk skjer ombord på skip tilknyttet Filmtjenesten. Alle utenlandske filmer er tekstet på norsk, dansk og/eller engelsk. Filmpakkene sendes ut i begynnelsen av hver måned. Leietiden er tolv måneder. Filmene skal ikke returneres, men hver abonnent er pliktig til å makulere filmene etter endt leietid. Dette er et opphavsrettslig krav.

Filmene er et kjærkomment velferdstilbud i fritida om bord som benyttes av om lag 400 skip i dag. Et abonnement i vår filmtjenesten sikrer dessuten at skipets filmbeholdning har de nødvendige rettighetene for visning om bord. Filmtjenesten benyttes også i Sjøfartsdirektoratets generelle informasjonsarbeid ved at det kan legges inn forfilmer som på forskjellige måter motiverer til bedre sikkerhetskultur om bord. Filmene sendes fritt levert til rederiene eller annen fast adresse i Norge.

Av hensyn til internasjonale besetninger, blir filmomtalen i Navigare kun presentert på engelsk. På Velferdens hjemmeside kan du lese omtale av månedens filmer både på norsk og engelsk. Mer informasjon om retningslinjer, priser og tilmeldingsskjema finner dere også på vår hjemmeside [www.sdir.no/Velferden](http://www.sdir.no/Velferden). Vi har som oftest noen filmpakker på lager fra tidligere måneder som kan ettersendes nye abonnenter om ønskelig. Velkommen til Filmtjenesten.



Queen Mother in a richly enjoyable drama that tells the story of the man who became King George VI, the father of Queen Elizabeth II.

After his brother abdicates, George ('Bertie') reluctantly assumes the throne. Plagued by a dreaded stammer and considered unfit to be king, Bertie engages the help of an unorthodox speech therapist named Lionel Logue (Geoffrey Rush). The two men become friends as they work together and the King relies on Logue to help him make a radio broadcast at the beginning of the Second World War.

Through a set of unexpected techniques, and as a result of an unlikely friendship, Bertie is able to find his voice and boldly lead the country through war.

#### **THE FIGHTER**

Inspired by an incredible true story, comes the gritty, affectionately humorous, yet stirring comeback tale of the unlikely boxing hero Micky Ward (Mark Wahlberg), and his half-brother, Dicky Eklund (Christian Bale).

The story is about family, love, relationships and overcoming adversity, and begins as Dicky, the town's pride who once went toe-to-toe with Sugar Ray Leonard, has fallen on hard times. Meanwhile, Micky has become the family's fighter, with his fledgling career managed by his mother Alice (Melissa Leo). Yet, despite his gutsy left hook, he keeps getting punished in the ring.

When Micky's latest mismatched fight nearly kills him, he is persuaded by his iron-willed new girlfriend, Charlene (AMY ADAMS), to do the unthinkable: split

with his family, pursue his own interests and train without his troubled brother.

#### **HEREAFTER**

80+ and still going strong director Clint Eastwood delves into the mysterious world of the hereafter with this supernatural drama. In the wake of a near-death experience during a powerful tsunami, French television reporter Marie (Cécile De France) takes her married lover's advice to write the political book she has always talked about writing. As hard as Marie tries to stay focused on the task at hand, however, she repeatedly finds her attention diverted to scientists who have been stigmatized for investigating the afterlife.

Meanwhile, in America, reluctant psychic George (Matt Damon) struggles in vain to cease using his powers for profit while falling for a gorgeous stranger (Bryce Dallas Howard). All the while, his greedy brother (Jay Mohr) tries to milk his ability for all it's worth.

Over in London, a pair of inseparable twins is forcibly parted by tragedy when one of them dies suddenly. The harder the more introverted surviving twin (Frankie McLaren) attempts to reach out to his deceased brother in the afterlife, the deeper his mom sinks into heroin addiction.

#### **THE WAY BACK**

Director Peter Weir delivers a thrilling epic adventure with a grueling story of a group of prisoners (Ed Harris, Colin Farrell) who escape a Siberian gulag in 1940 and

THE KING'S SPEECH: A Royal Monarch's quest to find his voice.

KREDIT: THE WEINSTEIN COMPANY





“THE WAY BACK”: A band of escapees from a Siberian prison camp attempt a bleak, demoralizing 4,000-mile journey through hostile countries.

KREDIT: FOX SEARCHLIGHT PICTURES



HEREAFTER tells the story of three people who are touched by death in different ways. Cécile De France and Matt Damon.

KREDIT: WARNER BROS. PICTURES



THE FIGHTER: Christian Bale and Mark Wahlberg complement each other perfectly in this down-and-dirty “true story” boxing drama.

KREDIT: PARAMOUNT PICTURE

journey through five hostile countries to gain freedom. They are now free men and almost certainly, dead men for their impending trek to safety defies any reasonable chance of success and the landscape they must cross is unforgiving.

With little food or equipment, and no certainty of their location or intended direction, they embark on a journey that will present unimaginable hardship and drama. Driven by base animal instincts’ survival and fear, while relying on evolved human traits, compassion and trust, the group endures transformative experiences that are profound and abysmal, anguished and ecstatic. All the while, they abide by one unceasing mandate: keep moving, keep moving!

**RABBIT HOLE**

Nicole Kidman is nominated to best actress in a leading role for her performance in this gripping story, based on a play by David Lindsay-Abaire. Life for a happy couple (Nicole Kidman and Aaron Eckhart) is turned upside down after their young son dies in an accident.

They are returning to their everyday existence in the wake of the shocking, sudden loss. Just eight months ago, they were a happy suburban family with everything they wanted. Now, they are caught in a maze of memory, longing, guilt, recrimination, sarcasm and tightly controlled rage from

which they cannot escape. The further their relationship deteriorates, the harder the grieving parents fight to keep it alive.

**THE SOCIAL NETWORK**

On a fall night in 2003, Harvard undergrad and computer programming genius Mark Zuckerberg (Jesse Eisenberg) sits down at his computer and heatedly begins working on a new idea. In a fury of blogging and programming, what begins in his dorm room soon becomes a global social network and a revolution in communication.

The movie explores the moment at which Facebook, the most revolutionary social phenomena of the new century, was invented – through the warring perspectives of the super-smart young men who each claimed to be there at its inception. ■



THE SOCIAL NETWORK: An entertaining story of how new media are altering the very nature of courtship and friendship.

KREDIT: COLUMBIA PICTURES

## Bokhøsten 2010: Glitrende norske krimforfattere

Bokhøsten 2010 står ikke noe tilbake for tidligere år når det gjelder bredde og kvalitet. Den har også vært preget av dagsaktuelle bøker som har gitt tragiske utfall, som boka om Amelie-saken og Sex i bibelen. Undertegnede falt imidlertid ned på to norske krimforfattere, som begge har oppnådd glitrende kritikker.



Terje J. Eriksen  
seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

**D**en ene er debutant fra Fredrikstad, den andre en erfaren mann innenfor thriller-genren. En svensk forfatter, Persson, har de siste to årene fått et virkelig gjennombrudd i spenningsgenren, og den siste jeg har tatt med av oversatte er en historisk roman av Follet. Han er omtalt før – helt fortjent!

### JAN-ERIK FJELL – "TYSTEREN"

Jan-Erik var kanskje den som ble mest overrasket over den oppmerksomheten som ble han til del etter hans bokdebut. Det at han fikk bokhandlerprisen satte virkelig fart i salget av debutromanen hans. Han har skrevet en bok hvor han boltrer seg i sin frie fantasi, og frambringer en handling som krever stor kløkt og oversikt.

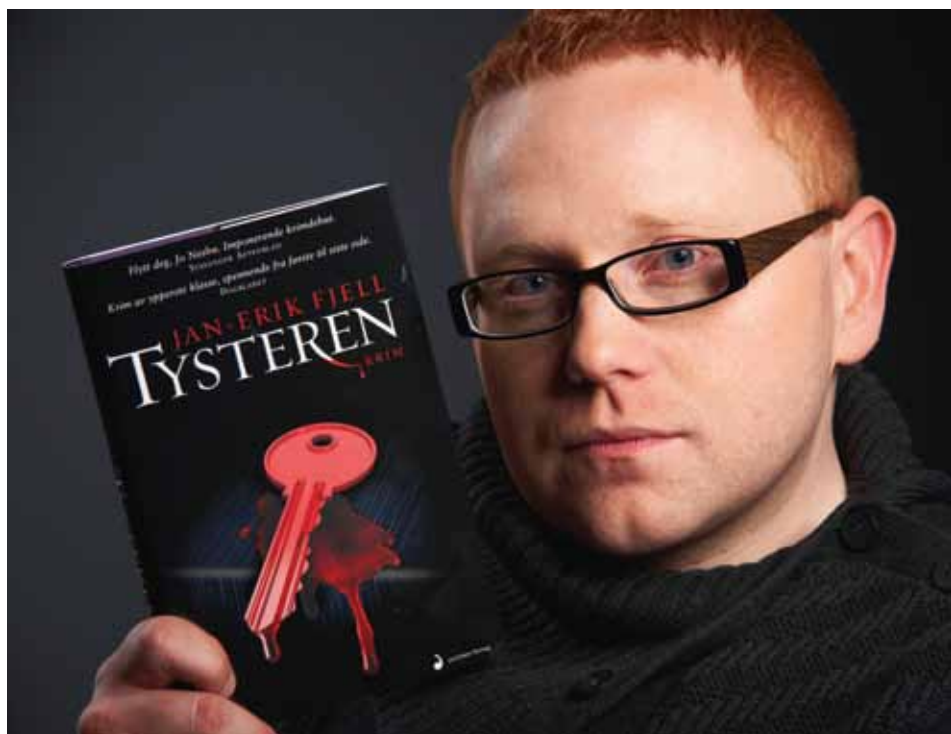
Historien deles mellom et mafamiljø i kjempetore New York og et lite miljø i og rundt Fredrikstad. Vi møter bokas hovedperson, Anton Brekke, en etterforsker med en sylskarp tunge som ikke lar seg stoppe av sine omgivelser. Han er til dels arrogant i sin framtoning, og det at han også er spillelegal gir ikke det beste inntrykket i begynnelsen. Imidlertid blir hans sjarmende karaktertrekk senere belyst, og han ender opp på den sympatiske siden i vår bevissthet.

Plottet starter i New York i

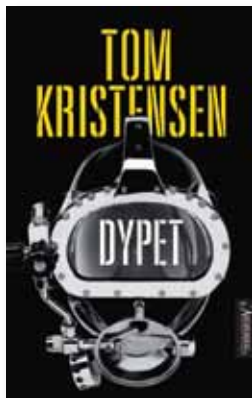
**TROVERDIG:** Jan-Erik Fjell lykkes i å lage en troverdig historie, og dette er en bok man faktisk føler at kunne vært lenger.

1969 hovedpersonen Vincent Giordano skal gjennom sin opptaksprøve for å bli fullverdig medlem av mafafamilien Locatelli. Han skal ta livet av en tyster. Tråder blir lagt til Norge, og her spiller man på drapet av den rike forretningsmannen Wilhelm Martiniussen. Flere personer havner i det lokale politiets søkelys, og Anton Brekke blir sendt til Fredrikstad for å bistå. Martiniussens forretningspartner, Bjørn Danielsen, og administrerende direktør Frode Moen blir viet stor oppmerksomhet da deres firma trekker seg helt uventet fra et stort prosjekt i Canada dagen etter drapet på Martiniussen.

Jan-Erik Fjell holder godt i trådene og spinner sin historie mellom forretningsmiljøet i Fredrikstad og mafamiljøet i New York. Han lykkes i å lage en troverdig historie, og dette er en bok man faktisk føler at kunne vært lenger. Man klarer ikke å legge den vekk.



Boka er desidert en ener, og enkelte anmeldere har virkelig trukket fram superlativene. De har blant annet sagt: "Flytt deg Jo Nesbø" og "Krim av ypperste klasse...". Beskrivende begge deler mener undertegnede. Jeg venter i spenning på bok nummer to med Anton Brekke!



## **TOM KRISTENSEN - "DYPET"**

Tom Kristensen har lang erfaring med å skrive thrillere. Det begynte med finansverdenen – men denne gangen er handlingen lagt til havs. At Tom Kristensen mestrer overgangen fra det han virkelig kan – finansverdenen – til en generell thrillerforfatter er nå manifestert gjennom denne boka som omhandler

hjemlige borerigger.

Handlingen fører oss til flere ulykker på norske borerigger i 1981. Er det sabotasje? En dykker omkommer mens hans kollega, Tord Stensen, blir lettere skadet i et dykk på 81 meters dyp. Myndighetene blir utsatt for utpressere som både ønsker en stopp i utbyggingen av Trollfeltet og femti millioner kroner. Dersom ikke vil riggen bli utsatt for sabotasje.

Tord flytter etter hvert fra sin familie, sammen med en kvinne han møter i Stavanger. Ca. tretti år går før Tords sønn Jonas blir oppsøkt av en tidligere nordsjødykker. Dette er utslagsgivende for at Jonas får kontakt med flere alkoholisererte og nedkjørte dykkerveteraner.

Jonas, som ellers har levd et rolig liv, blir sammen med sin samboer og tre nordsjødykkere kastet inn i situasjoner han ikke var forberedt på. Han blir satt under sterkt press fra ukjente grupper, og vikles inn i et intrikat og kynisk spill.

I boka settes nordsjødykkerne i sentrum, og det er ingen tvil om hvor Kristensens sympati går i samfunnets behandling av dem. Kristensen bygger med sin skrivestil opp et plott med intens spenning, fullt av kynisme, tragedier og ellers alle ingredienser en thriller skal ha. Den er en svært velskrevet og realistisk bok fra kjente og troverdige omgivelser, og må bare leses.

## **LEIF GW PERSSON - "DEN SOM DREPER DRAGEN"**

Leif GW Persson har bakgrunn som professor i kriminologi ved Stockholms universitet, hvor hans doktoravhandling omfattet smugling. Nå er han tilknyttet Rikspolisstyrelsen. I kriminalsaker nyttes han hyppig av pressen som ekspertkommentator. Med dette



bakteppet ligger alt til rette for hans forfatterskap av spennende kriminalromaner. Han var i fjor den mest solgte på pocketbokmarkedet i Sverige etter Stieg Larsson.

I hans åttende roman, "Den som drepte dragen" finner vi igjen hans genuine skrivestil. Han blander fri fantasi med realiteter og ufordekte beskrivelser. Når han også har svært gode bakgrunnsstudier gir hans roma-

ner en ekstra troverdighet og realisme.

Den kontroversielle og av mange ansett som ufordragelige, kriminalkommisæren Evert Bäckström tar over saken etter at lokale politifolk har definert et mord som fyllebråk. Drapet på Hasselstigen i Solna rett utenfor Stockholm blir en svært komplisert sak som på mange vis beskriver politiets hverdag som i dette tilfellet er fylt av kynisme, intriger og maktkamp, samt at han som vanlig trækker på en del av sine kollegaer.

Den dyktige, men noe tørste og kanskje lett korrupte Bäckström, løser saken på sin sedvanlige dyktige måte, og vi får servert en virkelig spennende kriminalsak hvor heltens drikking, festing og saftige språk blir noe neddempet av hans sjef Anna Holt. Perssons tøffe beskrivelser er fulle av realiteter som ikke blir forsøkt skjult, så man bør ikke være nærtagende når man leser denne boka.

## **KEN FOLLETT - "KJEMPENES FALL"**



Boka til Ken Follett er en virkelig tungvekt – også denne gangen. Med sine 922 sider starter Follett på nok en trilogi. Han er nå i det tjuende århundre.

Han har her skrevet en enorm familiekronike, med linjer mellom Europa og USA. Han tar utgangspunkt i en fattig walisisk gruvearbeider og fagforeningsmann. Boka er full av fantasifulle intriger og settinger, og man blir dratt med inn i starten av første verdenskrig. Både skuddet i Sarajevo og andre historiske hendelser er spunnet inn i beskrivelsene hvor også personer fra virkeligheten har funnet sin plass. Uryddig? Nei, Follett klarer det.

Til tross for at språket enkelte ganger kan oppfattes som litt slurvete blir vi dratt med i denne intense romanen. Beskrivelsene driver den fram som en spenningsroman. Follett lykkes i å beskrive samfunnet på

en realistisk måte, om det ses gjennom øynene til en britisk kullarbeider eller lord, en russisk metallarbeider eller en senator fra USA.

Han klarer å få fram både klasseforskjeller, elitens maktbruk, samt utvandringen som skjedde i stor stil på begynnelsen av århundret. Gamle venner møtes igjen i krigssituasjoner som fiender på slagmarka. Konfliktene blir realistisk beskrevet, og kjærlighetsforhold mellom

personer fra nasjoner som er i krig med hverandre er noen av ingrediensene. Follett lykkes i å holde de mange personene klart fra hverandre, slik at man føler at man har oversikt over det store persongalleriet.

Jeg ser allerede fram til neste bok i trilogien, og kan bekjenne at dette var en bok jeg ikke brukte lang tid på å lese – til tross for at den er omfangsrik! ■

## MER LESESTOFF

*I bibliotekjennesten kan vi ellers by på blant annet disse titlene fra 2010:*

### NORSKE ROMANER/KRIMINAL:

Kurt Aust *“Symboler og demoner”*, Kjell Ola Dahl *“Kvinnen i plast”*, Tom Egeland *“Fedrenes løgner”*, Emberland og Roughtvedt *“Edderkoppen”*, Thomas Enger *“Skindød”*, Gaute Heivoll *“Før jeg brenner ned”*, Anne og Even Holt *“Flimmer”*, Hans Olav Lahlum *“Menneskefluene”*, Henrik Langeland *“Verdensmestrene”*, Unni Lindell *“Sukkerdøden”*, Siri Lill Mannes *“66 grader nord”*, Jan Mehlum *“Bake kake søte”*, Atle Næss *“Din nestes eiendom”*, Gunnar Staalesen *“Vi skal arve vinden”*, Trude Teige *“En hjelpende hånd”*, Chris Tvedt *“Dødens sirkel”*, Eirik Wækre *“Operasjon høye nord”*, Øystein Wiik *“Dødelig applaus”*.

### OVERSATT SPENNING/KRIMINAL:

David Baldacci *“Samlerne”*, Chelsea Cain *“Hjertesatt”*, John le Carré *“En forræder etter vårt hjerte”*, Lee Child *“Fienden”*, Harlan Coben *“Hold tett”*, Michael Connelly *“Echo Park”* og *“Utenfor loven”*, Clive Cussler *“Jakten”* og *“Skjelettstyken”*, Jeffery Deaver *“Det knuste vinduet”*, R. J. Ellory *“Kalendermordene”*, Fredrik Forsyth *“Kobra”*, Sue Grafton *“U for understrøm”*, Arnaldur Indridason *“Irrganger”*, Peter James *“Død manns fotspor”*, Mons Kallentoft *“Høstoffer”*, Lars Kepler *“Hypnotisøren”*, Michael Katz Krefeld *“Før stormen”*, Dean Koontz *“Odds forunderlige timer”*, David Lagercrantz *“Himmelen over Everest”*, Camilla Läckberg *“Fyrvokteren”*, Val McDermid *“I blodets grep”*, Jon Michelet *“Døden i baugen”*, Peter Robinson *“Alle mørkets farger”*, C. J. Sansom *“Monark”*, Alexander McCall Smith *“Miraklet på Speedy Motors”*, Olen Steinhauer *“Turisten”*, Peter Temple *“Mørk kyst”*, Martin Walker *“Bruno – Politimester”*.

### OVERSATTE ROMANER:

Isabel Allende *“Øya under havet”*, Dave Boling *“Guernica”*, Ildefonso Falcones *“Fatimas hånd”*, Alicia Gimenez-Bartlett *“Mørke netter i Barcelona”*, Karin Brunk Holmqvist *“Raps-gubbene”*, Dennis Lehans *“Et land i grålysningen”*, Arto Paasilinna *“Tordengudens sønn”* og *“Prosten og hans forunderlige tjener”*, Vikas Swarup *“Seks mistenkte”*.

### SJØLITTERATUR / KRIGSLITTERATUR:

Dag Christensen *“Med livet som innsats – 21 nordmenns dramatiske skjebner under krigen”*, Mari Jonassen *“Alt hva mødrene har kjempet”*, Benoit Lemay *“Ørkenreven – om Erwin Rommel”*, Elisabeth Lønnå *“Sjøens kvinner ute og hjemme”*, Jon Michelet *“En krigsseilers dagbok”*, Ole O. Moen *“Den amerikanske borgerkrigen”*, Annette H. Storeide *“Arven etter Hitler”*, Gunnar Sønsteby og Jan Brage Gundersen *“Rapport fra Nr. 24”*, Jon Winge *“Store helter i små båter”*.

### HUMOR:

Tor Erik Jenstad *“Snedig å koinn”*, Torolf Nordbø og Leif Arild Steen *“Sydvest-humor frå Han Innante”*, Knut Nærum *“Ø”*.

### BIOGRAFIER:

Jesper Bengtsson *“En kamp for frihet – Aung San Sui Kyi”*, Bjørn Brøymer og Siri Juster *“Da lo folk da! Leif Justers lange liv”*, Joralf Gjerstad *“Den gode kraften”*, Jeff Guinn *“Sammen i døden – Bonnie & Clyde”* Olav Lie Gundersen *“Den siste viking – Ragnar Thorseths eventyrlige liv”*, Henrik Höjer *“Al Capone”*, Benedicte Ingstad *“Eventyret – en biografi om Helge Ingstad”*, Keith Richards *“Livet”*, Frode Skarstein *“Helge Ingstad”*, Karin Sveen *“Mannen i Montgomery street”*, Otto Ulseth *“Petter Northug”*.

### DEBATT/DAGSAKTUELLE/DOKUMENTAR ETC.:

Maria Amelie *“Ulovlig norsk”*, Per-Kristian Foss *“Innenfra”*, Einar Gelius *“Sex i bibelen”*, Thor Gotaas og Roger Kvarsvik *“Ørkenen sur”*, Sigbjørn Johnsen *“Æille åra innaførr”*, Geir Selvik Malthe-Sørensen og Kjetil Bortelid Mæland *“Forfalskningen – Politiets løgn i Treholtsaken”*, Nils Johan Stoa *“Kjødets lyst”*, Odd Karsten Tveit *“Libanon farvel”*.

### OVERSATTE DAGSAKTUELLE/HISTORIE:

Yiyun Li *“Omstreifere”* (om Kinas kontrarevolusjonære på 70-tallet)

### REISE/HISTORIE:

Hermann Lindqvist *“Karl Johan”*, John Man *“Marco Polo”*, Roar Skolmen *“Nordmenn i paradiset”*, Frans-Arne Stylegar og Bjørn Brandlien *“Sagaspor”*. ■



# Behandlingstilbudet til sjøs: Medisin med det same?

Livet på sjøen og i villmarka har ein del sams utfordringar. Korleis kan me sikra medisintilbudet for personar i slike ekstremisituasjonar?



**Alf Magne Horneland**  
Leiar Norsk senter for maritim medisin, og leiar for IMHA WG on International Guidelines for Ships' Medicine Chest

Chairman Norwegian Centre for Maritime Medicine and head of the Appellate Body for health matters

**U**tfordringane for å sikra eit godt helsetilbod til sjøfolk er mange. Ein av dei er å sikra at rett behandling kan bli gitt raskt nok, sjølv om ein ikkje er på land.

Maritime Labour Convention seier at det medisinske behandlingstilbudet om bord skal vera så nært som mogeleg til det som vert tilbydd arbeids-takarar på land.

Å krympa havet er ikkje ein aktuell opsjon. Å installera sjukehus på alle skip er heller ikkje realistisk. Å utvikla helikopter som har rekkevidde til dei fjernaste havområda, og fart nok til å sikra ei evakueringstid som kan likna på det me har på land, er like utopisk. Me vert nok nøydde til å leva med avstandane på havet.

## ENKELT UTSTYR OM BORD

Når det berre er nokre få menneske om bord, slik det er på eit gjennomsnittss handelsskip i utanriks-

flåten, og desse attpå til er i sin beste alder, med ei helseerklæring som ikkje er eldre enn 2 år, vert det relativt sjeldan å oppleve alvorleg sjukdom eller skade på eit bestemt skip.

Det er heller ikkje lege om bord på eit slikt skip. Legen – det er oftast overstyrmannen.

Han har 40 timars kurs, utan krav om repetisjon, i korleis han skal behandla ein sjuk sjømann. Det kurset har han kanskje teke for fleire år sidan, utan at han har fått praktisert kunnskapen og handlaget etterpå.

Utstyret om bord er enkelt, og inviterer ikkje direkte til store kirurgiske inngrep eller avansert medikamentell behandling. Det er ikkje vanskeleg å sjå likskapen med ekspedisjonar i utilgjengelege strók, langt frå folk.

## HJELPER DET MED RÅD FRÅ LAND?

Ja, det hjelper. Å få ein røynd og kompetent lege si vurdering og rådgjeving i ein vanskeleg situasjon har mykje å seia.

Men sjølv røynde legar kan bli sett på prøve når ein opplever at til og med dei enklaste medisiner somme tider manglar om bord, slik ein har opplevd frå tid til annan. Når det ikkje finst penicillin, det er dårleg med smertestillande, ikkje er beroligande

## Medical treatment at sea: Immediate medical care?

Life at sea and in the wilderness face similar challenges. How can we ensure medical care for people in these extreme situations?

Securing a quality medical service for seafarers is challenging. One of the challenges is to ensure that the correct medical treatment is given in due time, even if not on shore.

The Maritime Labour Convention states that medical care on board shall be as similar as possible to that which is generally available to workers on land.

Shrinking the oceans is not an option, nor is installing hospitals on all ships. Helicopters able to reach the most remote ocean areas with a speed high enough to ensure an evacuation

time similar to that on shore, are Utopian. We simply have to live with the distances at sea.

## SIMPLE EQUIPMENT ON BOARD

With only a few people on board, as is usually the case onboard merchant ships in the international fleet, and when these people are also at their best age, with a health certificate not older than two years, they will only on rare occasions, experience serious illness or injury on board the ship.

Onboard a merchant ship, the chief mate is the medical doctor. He has passed a 40 hours long course without requirements for repetition, covering how to care for a sick seafarer. He probably completed the course several years back, and he has most likely not had an opportunity to practise his knowledge or skills since.

The equipment on board is rather simple,

and does not exactly encourage surgical interventions or advanced medical care. The similarities with wilderness expeditions are striking.

## MEDICAL ADVICE FROM SHORE?

It helps. Experienced and competent medical assessment and advice in a difficult situation is important.

However, even experienced doctors may be challenge when they experience that even the most basic medicines sometimes are lacking – a situation not unknown to the radio medical service. When there is no penicillin, no pain-relievers, no tranquilizers or nothing to rinse the eyes with after a corrosive injury, improvisation and creativity will prove to be the doctor's most important skills.



MEDISINER: Sjølv røynde legar kan bli sett på prøve når ein opplever at til og med dei enklaste medisiner somme tider manglar om bord.

ILLUSTRASJONSFOTO

## DIFFERENCES

There is no legislation above sovereign states. The harmonization of requirements to medical equipment onboard ships is no exception. This leads to many different recommendations on medical equipment onboard ships. Many nations have not decided upon minimum requirements at all. They rely on international guidelines. This is when it becomes really interesting: International guidelines for ship medicine – what is that?

## CONSENSUS OR COMPETITION?

In the International Medical Guide for Ships (IMGS) (Publisher: WHO) guidelines for the content of the ship medicine chest are stipulated. In the current edition (3rd edition from 2007), all recommendations for quantities are taken out. Only the names of the medicine counted as part of the minimum assortment are listed. In addition, there were a number of other mistakes in the new list.

The consequences are great difficulties for

those involved in the logistics. Vendor, buyer, controller, consumer and adviser all have problems selecting the type and quantity of medicine required on board. The authors and editors from WHO were adamant and uncompromising when confronted, and stated that they found a description of quantity unnecessary and insisted that their list was “perfect”.

## FRUSTRATION

The International Maritime Health Association in cooperation with WHO Collaborating Centres on Seafarers Health then wrote a recommendation that was published January 2009 on how to use the list in the IMGS 3.

In September 2009, WHO surprised everybody with the launch of a parallel list – without due consultation and without anyone’s knowledge beyond the inner editorial circle. The result is three different, more or less official international lists. The frustration has reached an even higher level, which became

visible to everyone during the meeting of the Joint ILO-IMO Working Group on Medical Examinations of Seafarers and Ships’ Medicine Chests in October 2010.

## THE FUTURE OF THE SHIP MEDICINE CHEST

For the time being, both seafarers and medical doctors giving advice will have to struggle with the varying content of the Ship Medicine Chest.

The prospect for a successful cooperation on a higher level between the WHO, ILO and IMO in this area has become considerably better after the discussions in Geneva last year. Hopefully, we can look forward to guidelines on the content of the Ship Medicine Chest in the near future. This would contribute to better medical care at sea, and benefit crew, advisers, providers and controllers.

We look forward to the next meeting in Geneva this autumn. ■



medisiner å oppdriva eller ein ikkje kan skylja augo skikkeleg ved etseskade, står improvisasjon og kreativitet att som dei viktigaste eigenskapane til legen.

#### ULIKSKAP

Det finst ikkje nokon som gir lover på nivå over suverene statar. Samordning av krav til medisin-utrustning på skip er ikkje noko unntak. Det medfører at det er mange ulike tilrådingar om medisinsk utrusting av skip og mange nasjonar som har ikkje har vedteke minimumskrav i det heile. Dei stoler på internasjonale retningslinjer. Og då vert det for alvor svært interessant – internasjonale retningslinjer for skipsmedisin, kva er det?

#### KONSENSUS ELLER KONKURRANSE?

I International Medical Guide for Ships (utgivar: WHO) er det ei liste over tilrådd innhald i skipsmedisinkista. I den gjeldande utgåva som kom i 2007 (3. utgåve) er alle tilrådingar om mengde teken bort. Berre namnet på dei medisidane som tilhøyrer minimumsutvalet er nemnt.

I tillegg var det ei rekkje andre manglar i den nye lista.

Dette medfører store vanskar for dei som er involvert i medisin-logistikk. Både seljar, kjøpar, kontrollør, forbrukar og rådgjevar har i dag problem med å vita kva ein skal ha om bord, og i kva mengde. Forfattarar og redaktørar frå WHO stod steilt på sitt då dei vart konfronterte med dette, og meinte det ikkje var nødvendig med slik kvantitetsskilddring, og at lista var “perfekt”.

#### STOR FRUSTRASJON

International Maritime Health Association i samarbeid med WHO Collaborating Centres on Seafarers Health produserte difor ei tilråding som vart utgjeven i januar 2009, og som kompenserte for manglane i den offisielle lista.

I September 2009 kom så den store bomba: WHO produserte sjølv ei parallell liste, som ingen visste om skulle koma. No har me altså tre meir eller mindre offisielle internasjonale lister. Har frustrasjonen vore stor før, så er den no endå større. Ikkje minst vart dette synleg på møtet i Joint ILO-IMO

Working Group on Medical Examinations of Seafarers and Ships’ Medicine Chests i oktober 2010.

#### SKIPSMEDISINKISTA I FRAMTIDA

Enn så lenge må både sjøfolk og legar som gir råd leva med variasjonen i innhaldet i skipsmedisinkista. Men det er von i hangande snøre, som det heiter – og kanskje kan ein leggja til: endå meir i aktivt fiske.

Utsiktene til eit konstruktivt samarbeid på høgt plan mellom WHO, ILO og IMO på dette området har ikkje vore større på mange år på grunn av den dialogen som har oppstått i kjølvatnet av diskusjonane i Geneve i fjor.

Vonleg får me om ikkje alt for lenge ei tilråding om innhaldet i medisinkista som vil bidra sterkt til eit betre behandlingstilbod til sjøs, til glede for både mannskap, rådgjevarar, kjøparar, seljarar og kontrollørar.

Me ser fram til neste møte i Geneve til hausten 2011! ■



**HØGSKOLEN  
I ÅLESUND**

Høgskolen i Ålesund har 2000 studenter og 200 ansatte. Vi er et sentralt kompetansemiljø i regionen og holder til i flotte lokaler 4 km fra Ålesund sentrum.

#### MARITIME KURS

ved Høgskolen i Ålesund

Høgskolen i Ålesund tilbyr et bredt spekter av operasjonell trening. Vi stiller med solid faglig kompetanse og moderne maritime simulatorer. Aktuelle områder er:

- DP - alt fra basis til retrening
- PosRef
- Avanserte maritime operasjoner
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer - IMO Modellkurs
- TECDIS produktspesifikk utsjekk
- Avanserte maritime operasjoner (i simulator)
- Tankerman OSV
- Brasiliansk språk og kultur

Informasjon og påmelding: +47 70 16 12 00, [maritim@hials.no](mailto:maritim@hials.no)  
Internett: [maritim.hials.no](http://maritim.hials.no)





# Aberdeen: Bar, børs, Dracula og katedral

Knapt noe sted passer uttrykket bedre enn for de to restaurantene Soul Bar og Slains Castle Pub, henholdsvis i Union Street og Belmont Street i Aberdeen.



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Arbeids- og levevilkår  
Sjøfartsdirektoratet

**S**oul Bar Restaurant og Casino ligger nemlig i en kirke som i mer enn hundre år huset en stadig mindre skare av medlemmene av Church of Scotland. Mot slutten av 1990-tallet begynte nemlig dette som så mange andre britiske kirkesamfunn i pengehø, å selge bygningsmassen.

Aberdeens viktigste utelivs-investor, Stuart Clarkson, tenkte litt nytt og gjorde om kirken til bar og restaurant i første etasje og et casino i kirkebyggets øvre del. Utover å legge inn et gulv for å skille etasjene er det beholdt mest mulig av det opprinnelige.

Blant annet var en av forutsetningene for å endre bruksområdet for kirken å beholde orgelet og det er nå en integrert del av interiøret i casinoet, som domineres av de flotte glassmaleriene på hver korside av kirkeskipet.

## MØTEPUNKT

Soul er blitt et møtepunkt, ikke bare for de trendy, men også for nybakte mammaer med barnevogner, godt voksne damer som kommer for te og kaker og ikke å forglemme hektiske forretningsmenn.

Kjøkkenet er imidlertid ikke skotsk, men en blanding av alle verdens mat. Det serveres rundt 3000 hovedretter i løpet av en uke og har i løpet av få år blitt kåret blant de beste restaurantene i Skottland.

Musikken er også svært sentralt i Soul-konseptet. Intensiteten i musikken øker fra åtte om

kvelden og utover. Prekestolen fungerer som dj-boks, og foran denne et lite dansegulv.

## ENDA EN KIRKE

Kun fem minutters gange fra Soul finner vi Slains Castle Pub i Belmont Street. Denne er som Soul bygget på en tidligere kirke, men her blir i tillegg kirkegården brukt som ølhage om sommeren. Den er kjent som Den dreptes pub og atmosfæren inne er mildest talt det motsatte av hva bygget opprinnelig var.

*Fortsetter på neste side*

DRACULA: En tidligere kirke som nå er blitt til Dracula restaurant og pub.

FOTO: PER ERIK NIELSEN





Bilder av Addams Familien, Bram Stokers "Dracula", utstilling av skjeletter, hester og rustninger – dører som ser ut som bibliotek-bokhyller og toaletter med klagende spøkelseser som du kanskje får problemer med å finne ut fra. Lysekroner og stearinlys gir en heller nifs atmosfære.

Maten er mer av den vanlige skotske pub maten,

men baren i Slains Castle har et eget utvalg av cocktails som er oppkalt etter de syv dødssyndene.

Begge stedene er vel verdt et besøk og er noe du sjelden finner andre steder. Og igjen – er du innom leseværelset til Erna får du retningslinjer om hvor du skal gå. ■

## Aberdeen Maritime Museum: Et femstjerners museum

Bare fem minutters spasertur fra kontoret og leseværelset til Velferden i Aberdeen ligger det en perle av et maritimt museum.



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Arbeids- og levevilkår  
Sjøfartsdirektoratet

**K**anskje ikke så veldig kjent blant de mange norske sjøfolk som både besøker leseværelset og er innom Aberdeen havn.

Museet ligger i den historiske Shiprow-delen av Aberdeen. Etter en påkostet utvidelse og oppussing i 1997 er museet nå en av de flotteste turistattraksjonene i hele Skottland.

Det har som mål å fortelle den fascinerende historien om Nordsjøen gjennom utstillinger, interaktive skjermes og multimedia presentasjon.

Museets unike samling av malerier og objekter er utnyttet til fulle, med berøringsskjermer, konsoller, pc-visuelle databaser, informasjon om maritim utdanning – en ny dimensjon for de besøkende. Det bringer til live nordsjøeventyret om offshore, olje, fiske og skipsfart.

Men det er ikke bare den nyere tid som er representert. Mange eldre malerier og skipsutstyr er på plass også.

Aberdeen Maritime Museum har sin egen gavebutikk og kafeteria, og det er gratis adgang. Så neste gang dere er i Aberdeen, og har et par timer til rådighet, hvorfor ikke besøke museet? Erna kan gi dere mer informasjon om dette femstjerners museet i Aberdeen. ■



TROMS fylkeskommune  
ROMSA fylkeskommune

Fagskolen i Troms  
Tromsø Maritime Skole

### Skipsoffiserutdanningen i fagskolen

Etterspørselen etter skipsoffiserer er stor og vi kan tilby utdanning som Sjøkaptein/Styrmann og Maskinsjef/Maskinist

Utdanningen gir det teoretiske grunnlaget for å løse dekksoffiser-sertifikat eller maskinoffisersertifikat. Utdanningen er godkjent av NOKUT og det gis støtte fra statens lånekasse for utdanning.

Som student hos oss vil du være student ved en skole med lang erfaring i maritim utdanning og kunne bo i en gjestfri og trivelig by.

Vi benytter i stor utstrekning laboratorier, simulatorer og datautstyr for å understøtte læreprosessen og for å skape god læring. Vi samarbeider med mange aktører om opplæringen av våre studenter.

#### Søknadsfrist 15.4.2011

Søking skjer til [www.vigo.no](http://www.vigo.no)  
Informasjon finner du på: [www.fagskoleoptak.no](http://www.fagskoleoptak.no) eller ved å kontakte skolen.

Kontakt gjerne skolen for nærmere informasjon.  
Tromsø maritime skole  
Postboks 6341, 9293 Tromsø.  
Telefon 777 88 778, Faks 777 88 713  
e-post: [post.maritime@troms.vgs.no](mailto:post.maritime@troms.vgs.no)

# Martha – en filmstjerne som ikke falmer

“Har hørt så mye om denne filmen”. “Ler så eg griner de gangene eg har sett den.”  
“Har en far som så filmen først på styrmannsskolen og har snakket om den siden”. “Flott å se at det fremdeles er folk som har sansen for Martha, har leite land og strand etter den”. “Dette er jo en klassiker”.

**D**ette lille utvalget av kommentarer som ofte følger Martha-bestillingene vi mottar, bekrefter damens fortsatte popularitet mer enn 40 år etter sin tilblivelse.

Den muntre komedien om livet om bord på SS Martha ble en stor suksess i den gamle 16 mm film-tjenesten. Sirkulasjonen av filmen gikk etter hvert noe tregt da skipene tviholdt på sine Martha-kopier. På 90-tallet fikk filmen nytt liv på VHS og ble alle(sjø) mannseie som kjøpefilm. Da de skandinaviske velferdstjenestene garanterte for produksjonskostnadene med lansering av Martha på DVD i 2003, forventet en at markedet snart vil være dekket.

Men Martha-gleden appellerer åpenbart til langt flere enn pensjonerte sjøfolk som seilte på 60- og 70-tallet. Stadig nye generasjoner sjøfolk ønsker å stifte bekjentskap med Martha og hennes eksentriske besetning som lever herrers glade dager om bord på det gamle rustne frakteskipet som seiler på det greske øyhavet. Kreativ bokføring får rederiet i Danmark til å tro at skipet driver med overskudd – inntil den dagen selveste rederen ankommer. En norsk konkurrent er i ferd med å hale i land en stor oljekontrakt. Mannskapet må ta seg kraftig sammen og bruke alt de har av kløkt for å komme konkurrenten i forkjøpet og nå frem til en bestemt havn innen tre dager.

DVD versjonen har undertekster på dansk, svensk, norsk, finsk og engelsk foruten ekstra-materiale som sanger fra filmen, biografier og intervju med manusforfatteren Henning Bahs og skuespilleren Morten Grünvald som spilte den sjanghaiede motormannen Knud.

Velferden har nettopp fylt opp lageret med ny forsyning Martha. Filmen kan bestilles fra Sjøfartsdirektoratets hovedkontor eller send en e-post til [velferden@sdir.no](mailto:velferden@sdir.no). Filmen kan også kjøpes direkte på en av våre stasjoner i Aberdeen, Port Said og Rotterdam.



Mer informasjon om Martha finner du under film-tjenesten på [www.sdir.no/Velferden](http://www.sdir.no/Velferden). ■

**QMA**

## Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 14/03-18/03: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, sertifisering
- 23/03: Oppdateringsdag QA, ISM om QSM
- 24/03: Oppdateringsdag Risk Manager
- 04/04-08/04: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, sertifisering
- 09/05-13/05: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, sertifisering
- 23/05-27/05: Risk Manager kurs, Oslo, sertifisering
- 05/09-05/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 07/09-09/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 10/10-14/10: ISM Revisjonslederkurs, Oslo, sertifisering

For mer informasjon, se på [WWW.QMA.NO](http://WWW.QMA.NO), eller ta kontakt på [OFF@QMA.NO](mailto:OFF@QMA.NO).





# Overvektige sjøfolk et økende problem: Ny kampanje for sunnere livsstil

Den internasjonale sportskomiteen for sjøfolk (ISS) har vedtatt å lansere en kampanje som skal motivere sjøfolk til en sunnere livsstil.



**Torbjørn Husby**  
underdirektør  
Arbeids- og levevilkår  
Sjøfartsdirektoratet

Ikke bare blant nordisk sjøfolk men også blant våre kollegaer fra andre deler av verden ser vi at overvekt og tilhørende sykdommer som diabetes og sykdom i hjerte/kar blir mer og mer vanlig. En sjømann vil veldig ofte miste retten til å fortsette som sjømann når helsen reduseres. Konsekvensen er at han/hun blir arbeidsledig.

Kampanjen skal ledes fra Sjøfartsdirektoratet i Norge men skal rette seg mot alle nasjoner som har skip som seiler på verdens hav. Prosjektet finansieres av Det internasjonale transportarbeiderforbundet (ITF) sin maritime avdeling.

## TRENING OM BORD

Redusert tid i havn, kombinert med høyere sikkerhetsnivå (ISPS) har gjort det vanskeligere å lage sportsarrangementer i land. Oppfølging av sjøfolks helse viser at stadig flere sjøfolk mister sin helseattest. For høy BMI (overvekt) går ofte igjen som årsak.

Nordiske land lang tradisjon i å lage sportsarrangementer for sjøfolk, både om bord og i land. I

mange år har løping, sykling og roing blitt registrert slik at sjøfolk kan måle sin innsats mot kolleger. Resultater blir skrevet på "Sportskort" og sendt med posten til velferden. Her ble lister og resultater satt sammen, og en årlig publikasjon blir sendt ut til skip.

ISS (International Sports Committee) har til intensjon å lage et "Training on board" program og spre tradisjonen til internasjonal skipsfart. ISS ønsker også å vitalisere trening om bord gjennom å bruke mer moderne teknologi med tanker på produksjon av trimresultater, motivering av sjøfolk og gjøre dem i stand til å "treffe" hverandre på nettet.

## KORT FORTALT:

- ISS vil produsere en sosial media database for å øke motivasjon for sport. En database hvor sjøfolk kan laste opp egne resultater og umiddelbart kunne sammenligne egne resultater med andres.
- For å øke fokus på og motivasjon for trim vil ISS produsere en DVD med trenings- og kostholdsråd. – og råd til skip om hvordan en best kan innrede treningsrom.
- Utvikling av sosiale media, DVD og markedsføring vil starte i 2011. Høsten 2011 vil vi gjennomføre pilottesting av konseptet, og leveranser til skip vil starte i 2012. ■

## Training on board

Reduced times in harbour, combined with strengthen security (ISPS-code) have made it more difficult to arrange sport events on shore. A follow-up of seafarers' health shows that more and more of them are losing their licence (health certificate) due to high BMI.

ISS intend to spread this "Training on board" program and its tradition to all ships in the world. ISS also intend to vitalize the program by the use of more modern technology in producing results, motivating seafarers and enabling them to meet with each other on web.

### IN SHORT:

- ISS wishes to produce a social media based database to increase motivation for sports. A data base where a seafarer is able to upload their own results, and immediately be able

to compare their performance with others.

- To increase motivation ISS wishes to produce a DVD with training exercises, nutrition advice, and advices for decoration and installations in gymnasium. This DVD could also be looked upon as an extension of the SHIP program ([www.seafarershealth.org](http://www.seafarershealth.org)).
- Development of social media, DVD and promotional activity – beginning 2011 to mid 2011. Test period last 6 months of 2011. Delivery to shipping companies mid 2012.

The International Sports committee for Seafarers (ISS) has decided to launch a campaign to motivate seafarers for a healthier lifestyle. Not only among Nordic seafarers but also in international shipping – obesity and belonging diseases as diabetes and cardiovascular diseases have become more and more common. A seafarer will loose his/her license when health is diminished – and loss of license is lost job at sea.

This campaign will be lead forward by Norwegian Maritime Directorate by directed towards all nations with merchant ships on all oceans.

It is the International Transport workers Federation (ITF) and its maritime division that have financed this project. ■



TRENING: En liten test i Sjøfartsdirektoratets trimrom. Artikkelforfatter Torbjørn Husby sammen med Mona Woll Håland, prosjektkoordinator/fysioterapeut i prosjektet "Training on board"

FOTO: BJARTE AMBLE

# EN VIKTIG BRIKKE

## Maritime studietilbud

Institutt for maritime studier ved maritim høgskole

- Bachelor i nautikk (Sjøkaptein)
- Bachelor i marinteknisk drift (Maskinsjef)
- Bachelor i skipsfart og logistikk (for landbaserte jobber innen maritim virksomhet)

Inntakskrav: generell studiekompetanse

Send søknad på [www.samordna.no](http://www.samordna.no)

Avdeling for maritime fag ved maritim fagskole

- Nautikk (Sjøkaptein)
- Skipsteknisk drift (Maskinsjef)

Inntakskrav: videregående opplæring i sjøfartsfag og fagbrev som matros eller motormann.

Send søknad på [www.vigo.no](http://www.vigo.no)



HØGSKOLEN  
I VESTFOLD



FAGSKOLEN  
I VESTFOLD

Høgskolen i Vestfold, Raveien 197, 3184 Horten, tlf. 33 03 10 00  
Fagskolen i Vestfold, Postboks 365, 3193 Horten, tlf. 33 07 90 00

[hive.no](http://hive.no)

[fiv.no](http://fiv.no)



Søknadsfrist  
15. april



# Sjøfartsdirektoratet: Kinesisk interesse

Sytten representanter fra Maritime Safety Administration i Kina besøkte mandag 13. desember Sjøfartsdirektoratet i Haugesund. Den spente stemningen på toppnivå mellom Norge og Kina, la ingen demper på besøket.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Kommunikasjons-  
avdelingen  
Sjøfartsdirektoratet



BEIJING: Fra høyre ingeniør Wang Ruyan fra Beijing, seksjonssjef Chen Yue og direktør Chen Xinhao. FOTO: BJARTE AMBLE



FOREDRAG: Underdirektør Terje Sagebakken holdt hovedforedraget. FOTO: BJARTE AMBLE

Utsendingene representerte sjøsikkerhetsmyndigheter i forskjellige regioner i Kina, også fra hovedkontoret i Beijing.

– Kina har fått større og større betydning for Norge og norsk skipsfart. Stadig flere velger å bygge sine skip i Kina, og mange av dem utrustes med norske komponenter, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen da han ønsket gjestene velkommen til et møte.

Kina er en av verdens største skipsfartsnasjoner, og utsendingene var svært opptatt av hvordan Norge gjennomfører kontroll og revisjon av sikkerhetssystemer på norske skip og rederier i henhold til ISM-koden (International Safety Management).

Før gruppen kom til Haugesund hadde de besøkt Oslo og Bergen. I Bergen avla de besøk hos Det Norske Veritas og ved maritime utdanningsinstitusjoner. Etter noen timers opphold i Haugesund gikk turen tilbake til Bergen, for videre hjemtur til Beijing.

– Vi er imponert over hvor vakkert det er her i landet, uttalte flere av gjestene etter besøket i Sjøfartsdirektoratet.

– Vi er glad for at dere kom. Det er viktig at to store sjøfartsnasjoner som Kina og Norge arbeider sammen for bedre sikkerhet og rent miljø til sjøs, sa underdirektør Terje Sagebakken. ■



Norsk Sjøoffisersforbund er Norges største fagorganisasjon for ledende maritimt personell. Vi organiserer sjøoffiserer i passasjertrafikk, på tankskip og i fraktesfart, i fiskeri og offshore. Foruten å ivareta medlemmenes økonomiske og sosiale interesser, arbeider Norsk Sjøoffisersforbund for at sikkerheten for mennesker, skip og miljø blir forbedret i både norsk og internasjonal skipsfart.

NORSK SJØOFFISERSFORBUND søker **NAVIGATØR/OFFISER** med noe fartstid til stilling som **SKOLE- OG UNGDOMSKONTAKT**

og arbeid med STUDENTER OG YNGRE OFFISERER - arbeidsmarked

- videreutdanning - spesialisering - lærling- og kadettordning - MARITIM

UTDANNING - skolebesøk - KOMMUNIKASJON - konferanser - vervekampanjer

- VIDEREUTDANNING - kursveileder. Vi tilbyr GODE BETINGELSER -

selvstendig arbeid - faglig utvikling - prosjektstilling med to års varighet i Oslo.

LES MER PÅ **www.sjooff.no** frist: snarest



INTERESSE: De kinesiske gjestene viste stor interesse og mye engasjement under foredraget.

FOTO: BJARTE AMBLE



TRUSTED  
WORLD  
WIDE

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

# 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

Strandgata 4-6,  
N-6415 Molde  
Tlf. +47 71219600

e-mail: [office@brunvoll.no](mailto:office@brunvoll.no)  
[www.brunvoll.no](http://www.brunvoll.no)



# Feil bruk av nødkjøringssystem: Årsak til flere hurtigbåtulykker

I forbindelse med Sjøfartsdirektoratets kartlegging av sjøulykker, er det registrert ulykker relatert til mangler ved bruk av fartøyets nødkjøringssystem.



**Roar Aamodt**  
Senioringeniør  
Avd. for strategisk  
sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet

**D**ette omfatter hurtigbåter som nytter manøverhendler der turtall og propellstigning endres samtidig i en forhåndsprogrammert kurve, og som i nødkjøringsmode kun kan nyttes til endring av fremdriftsmotorenes turtall. Propellstigningen må da endres ved hjelp av trykknapper, "joystick" eller tilsvarende.

Fra juni 2009 og frem til januar 2011 har Sjøfartsdirektoratet registrert sju grunnstøtinger/kontakts-kader, der ulike bakenforliggende årsaker fører til at manøversystemet enten automatisk eller manuelt blir satt til nødkjøringsmode.

Vakthavende navigatør har i disse situasjonene enten ikke blitt varslet av fartøyets alarmsystem at nødkjøringsmode er satt, eller så kan det synes som om at de ikke har reagert på de gitte varslene. Navigatøren fortsetter tilsynelatende manøvreringen som normalt, i uvisse om at propellstigningen står

låst i siste posisjon som den hadde under normal drift.

Dette kan medføre at manøverordrer akterover i stedet akselererer fartøyet forover. I alle de registrerte ulykkene inntreffer denne problemstillingen idet fartøyet skal legge til kai. Det er i disse situasjonene svært liten tid til å korrigere den motsatte effekten i forhold til forventningene og fartøyet treffer land/kai i stor hastighet.

Ettersom hastigheten forover akselerer når intensjonen er å gå akterover, blir konsekvenspotensialet stort. I et tilfelle høsten 2010, gikk et fartøy på grunn i 15 knop, selv om feilen oppsto da fartøyet lå stille i vannet noen sekunder tidligere.

Sjøfartsdirektoratet tilrår næringen å øke bevisstheten rundt denne problematikken, samt iverksette eller kvalitetssikre forebyggende tiltak mot tilsvarende hendelser. ■

## BRUKERKONFERANSE 2011

Elektroniske sjøkart:

# Veien videre med nytt regelverk

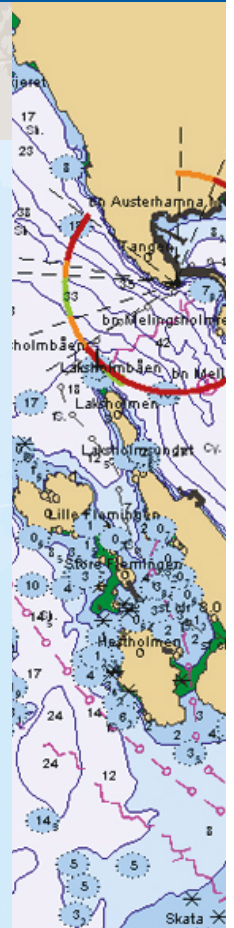
Brukerkonferanse på Victoria hotell i Stavanger

7. april 2011 kl. 09.00 - 16.00.

Informasjon og påmelding: [www.sjokart.no](http://www.sjokart.no)



STATENS KARTVERK  
SJØ





# THE POWER TO HANDLE ALL ASPECTS OF LNG

LNG as fuel is a proven concept for short sea shipping and the answer to improved environmental and economic performance for all ships.

Globally, more than 20 ships delivered with LNG propulsion are classed by DNV. No other classification society has the same experience.

Ship classification • Offshore classification • Technology qualification • Competence & training • Safety, health & environmental risk management

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å være synlig og tydelig aktør for sjøsikkerhet i et rent miljø.

#### REGION NORD

##### Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim  
T: 52 74 55 30 F: 52 74 55 31  
[postmottak.trondheim@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.trondheim@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik  
T: 52 74 54 90 F: 52 74 54 91  
[postmottak.roervik@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.roervik@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen  
T: 52 74 54 93 F: 52 74 54 94  
[postmottak.sandnessjoen@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.sandnessjoen@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø  
T: 52 74 54 20 F: 52 74 54 21  
[postmottak.bodoe@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.bodoe@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik  
T: 52 74 54 85 F: 52 74 54 84  
[postmottak.narvik@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.narvik@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær  
T: 52 74 55 10 F: 52 74 55 11  
[postmottak.svolvaer@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.svolvaer@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad  
T: 52 74 54 54 F: 52 74 54 55  
[postmottak.harstad@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.harstad@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø  
T: 52 74 55 20 F: 52 74 55 21  
[postmottak.tromsøe@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.tromsøe@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest  
T: 52 74 54 50 F: 52 74 54 51  
[postmottak.hammerfest@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.hammerfest@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord  
T: 52 74 54 30 F: 52 74 54 31  
[postmottak.baatsfjord@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.baatsfjord@sjofartsdir.no)

#### REGION SØR

##### Stasjon Oslo

Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo  
T: 52 74 54 00 F: 52 74 54 01  
[postmottak.oslo@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.oslo@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik  
T: 52 74 54 80 F: 52 74 54 81  
[postmottak.larvik@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.larvik@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Kristiansand S

Postboks 24, 4661 Kristiansand S  
T: 52 74 54 60 F: 52 74 54 61  
[postmottak.kristiansands@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.kristiansands@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Stavanger:

Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger  
T: 52 74 55 00 F: 52 74 55 01  
[postmottak.stavanger@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.stavanger@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund  
T: 52 74 55 60 F: 52 74 50 02  
[postmottak.haugesund@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.haugesund@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen  
T: 52 74 55 80 F: 52 74 55 81  
[postmottak.bergen@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.bergen@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Florø

Postboks 58, 6901 Florø  
T: 52 74 54 40 F: 52 74 54 41  
[postmottak.floroe@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.floroe@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund  
T: 52 74 55 40 F: 52 74 55 41  
[postmottak.aalesund@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.aalesund@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Kristiansund N

Postboks 767, 6501 Kristiansund N  
T: 52 74 54 70 F: 52 74 54 71  
[postmottak.kristiansundn@sjofartsdir.no](mailto:postmottak.kristiansundn@sjofartsdir.no)

#### NAVIGARE

##### UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

##### FORSIDEBILDE: Daniel Möllerström

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.  
REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble  
OVERSETTER/TRANSLATOR: Bjørg Rossebø/Ann Helén Langåker

##### ANNONSE/ADS: TerraMedia, Oslo Tore E. Busengdal,

Telefon: 22 09 69 18 Mobil: 90 08 18 02

E-post: [tore@media-team.no](mailto:tore@media-team.no)

##### GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. [www.kai-hansen.no](http://www.kai-hansen.no)

##### TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

##### OPPLAG/CIRCULATION: ca. 15 000

Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles tre eksemplarer per fartøy utenriks, ett per fartøy innenriks, foruten ett til rederiet. Ett eksemplar tildeles kontroll-pliktig 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 besetningsmedlemene.

##### 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](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

Internett: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 03.03.2011

ISSN-NR 0804-4589

## Beredskapstelefon 52 74 50 00



Ringer man Sjøfartsdirektoratet 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 fartøyer og utenlandske fartøyer 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: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

### Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate 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:

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.

15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.



*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 Nilsen

## 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](mailto:applications@osm.no), or you may register your application at [www.osm.no](http://www.osm.no).***



*The New Generation  
in Ship Management*

## B-PostAbonnement

### Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,

Postboks 2222, 5509 Haugesund



# Closer relationships for a safer world.

Lloyd's Register has been operating in Norway for over 138 years since the first office opened in Bergen on February 29, 1872. Today we have an international network of more than 8,000 people across 246 offices. This global reach gives us an unrivalled view of the marketplace and the technical developments shaping today's marine industry. It also ensures that, wherever you are, we will be nearby and able to apply a genuine understanding of local issues and help you operate more safely and sustainably.

Learn more about our global network –  
go to [www.lr.org/marine](http://www.lr.org/marine)



Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.

Lloyd's  
Register

LIFE MATTERS