

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Directorate

3 / 2011



## 8 Et privilegium å jobbe med sikkerhet

10 Skjemaveldet forenkles

20 Økt piratfare

25 Panamakanalen utvides



## 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: Motsette trendar – nye metodar/  
Opposite trends – new methods
- 8** William J. Bertheussen: Et privilegium å jobbe med sikkerhet
- 10** Hvordan forenkle skjemaveldet?
- 12** Operasjonelle feil bak mange hurtigbåtulykker
- 16** Mangelfullt vedlikehold skaper ulykker
- 18** Grunnstøtinger og kontaktskader øker
- 19** Transport av farlige gasser
- 20** Piratfare: Væpnede vakter tillatt/Armed guards permitted
- 25** Panamakanalen dobler kapasiteten
- 32** Skipsmegling: En kunnskapsnæring i stadig utvikling
- 38** Strengere krav til livbåtkroker
- 42** Standardisering: Fritidsbåter skal bli enda sikrere
- 44** Fiskebåter: Gambler med sikkerheten
- 48** Klart språk i Sjøfartsdirektoratet
- 50** Nordsjøcup i fotball, del 2
- 53** Cup-entusiastene Roger Rivedal
- 54** Blåmyra Open – populær golfturnering
- 58** Nytt velferdskontor i Rotterdam
- 60** Crossing the Equator Line
- 62** Esbjerg: Sjømannsklubb, Fiskeri- og sjøfartsmuseum, Mennesket ved Havet
- 65** Idrettsuke i Aberdeen

**Olav Akselsen**  
Sjøfartsdirektør



“Målet er å få mindre fokus på detaljar og meir på overordna system og styring.”

## Motsette trendar – nye metodar

Statistikken for ulykker til sjøs dei siste ti åra viser to motsette trendar. På den eine sida har me ein svært positiv og gledeleg nedgang i talet på arbeids- og personulykker på skip. På den andre sida ser me diverre at talet på skipsulykker går opp.

Den positive utviklinga gjeld alle typar arbeidsulykker. Dei vanlegaste er støyt-/klemskade og fall over bord. Utviklinga er så markert at den heilt klart er noko meir enn utslag av statistiske variasjonar. Slike resultat kjem neppe av seg sjølv.

Eg trur at den positive utviklinga skuldast at mange reiarlag og mannskap har gjort ein stor innsats og gjen-

nomført eit bevisst og målretta arbeid med fokus på HMS. Utviklinga viser og at målretta arbeid kan gi resultat. Denne utviklinga bør difor inspirera oss alle til vidare innsats.

Mindre gledeleg er det at talet på skipsulykker går opp. Sjølv om oppgangen i skipsulykker ikkje er like markert som nedgangen i arbeidsulykker, er trenden

heilt klar. Auken i skipsulykker skuldast i hovudsak auke i talet på grunnstøytingar og kontaktskadar, det vil sei kollisjon med kai eller andre faste innretningar.

Sjølv om årsaka til den negative trenden ikkje er openbar er det klart at noko må gjerast for å snu utviklinga. Igjen må eg peika på at løysinga i hovudsak ligg hos dei som driv skipsfart.

Sjøfartsdirektoratet sitt overordna mål er å jobba for høg tryggleik for liv, helse, miljø og materielle verdiar, men me kan ikkje gjera jobben åleine. I samband med ny strategiplan for Sjøfartsdirektoratet laga me ein ny visjon, eller slagord, for arbeidet vårt: Saman for auka sjøtryggleik i reint miljø. Dette for å markera at Sjøfartsdirektoratet ikkje åleine har dette ansvaret, men at me må samarbeida for å auka tryggleiken på sjøen. Gjennom open dialog ønskjer me å bidra til auka fokus på kva som fører til ulykker og kva som kan gjerast for å unngå desse.

I Skipssikkerhetsloven vert det slått fast at det er reiarlaga som har ansvaret for liv, helse, miljø og materielle verdiar. Reiarlaga har også ansvaret for at lovar og reglar vert følgt. Dette gjeld både under bygging og ved drift av skip. Vidare slår Skipssikkerhetsloven fast at Sjøfartsdirektoratet skal driva overordna kontroll, sjå til at aktørane tek tryggleiken på alvor og i tilsynsarbeidet ha fokus på tryggleiksstyringssystema (ISM) til reiarlaga og om bord i skipa.

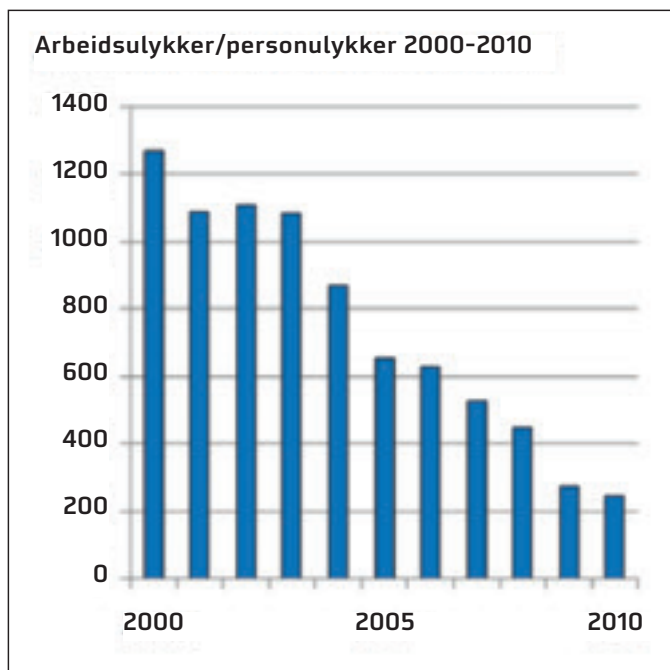
I den nye strategiplanen til Sjøfartsdirektoratet står det at me skal vidareutvikla risikobasert tilsyn slik at innsatsen vert retta mot

dei områda som gir størst gevinst, både med tanke på tryggleiken og miljøet. Det betyr både ny innfallsvinkel og nye metodar for arbeidet vårt.

Målet er å få mindre fokus på detaljar og meir på overordna system og styring. Det vil likevel bli detaljkontroll der regelverket krev det eller der risikovurderingar tilseier det. Likevel ser me for oss ein overgang til større grad av stikkprøvekontroll basert på reelle vurderingar av risiko. Sjøfartsdirektoratet vil velja ut dei områda som skal prioriterast ved tilsyn. Denne prioriteringa vil bli gjort på bakgrunn av ulykkesstatistikk, råd frå Statens havarikommisjon for transport (SHT), funn ved tilsyn og kunnskap om dei ulike aktørane. Risikovurderinga vil bli oppdatert med jamne mellomrom.

Dei fleste aktørane i norsk skipsfartsnæring er seriøse selskap med høg kompetanse og fokus på trygg og sikker drift. Men diverre finst det også aktørar som ikkje legg nok vekt på å følgja lovar og reglar eller har gode nok system for sikker drift. Selskap som gjennom drifta legg seg på eit nivå som aukar faren for ulykker, er lite velkomne. Dei bidrar til fleire ulykker, skadar omdømet til næringa og Noreg som skipsfartsnasjon. Eit system med risikobasert tilsyn betyr auka fokus retta mot desse aktørane.

Målet med den nye strategien til Sjøfartsdirektoratet er å få eit meir målretta tilsyn, større fokus på ISM, at aktørane vert meir bevisst sitt ansvar og aukar fokuset på trygg drift. På denne måten vonar me at talet på ulykker blir redusert. ■



# Opposite trends – new methods

The statistics for accidents at sea over the last ten years show two opposite trends. On the one hand, we have a very positive decline in the number of work accidents and personal accidents on ships. On the other hand however, we see an increasing number of shipping accidents.

The positive development applies to all types of work accidents. The most common are impact / pinch injuries and fall overboard. The development is so pronounced that it is obvious that it is more than a result of statistical variations. Results like these do not produce themselves.

I believe that the positive development is due to the fact that many shipping companies and crew members have made an effort and carried out deliberate and goal-oriented work with focus on EHS. The development shows that goal-oriented work gives results. This development should therefore inspire us all to carry on.

Less gratifying is the fact that the number of shipping accidents is increasing. Even though the increase in shipping accidents is not as pronounced as the decline in work accidents, the trend is evident. The increasing number of shipping accidents is mainly due to an increase in number of groundings and contact damages, i.e. collision with quay or other fixed facility.

Despite the fact that there is not an obvious cause for the negative trend, it is clear that something must be done to alter the development. Once again, I have to point out that the solution lies with those who operate in the shipping industry.

The overall objective of the Norwegian Maritime Directorate is to work to safeguard life, health, the environment and property, but we can not do the work alone. In connection with the Norwegian Maritime Directorate's new strategic plan, a new vision, or slogan, has been established: Together for improved safety at sea in a clean environment. This is to show that the Norwegian Maritime Directorate does not bear this responsibility alone, and that we have to coop-

erate in order to improve safety at sea. Through an open dialogue, we wish to contribute to an increased focus on what causes accidents and what can be done to avoid them.

In the Ship Safety and Security Act, it is stated that the responsibility for life, health, environment and property lies with the shipping company. The shipping companies are also responsible for compliance with rules and regulations. This applies to construction as well as operation of ships. The Ship Safety and Security Act also maintains that

The goal is to have less focus on details and more focus on superior systems and management.

the Norwegian Maritime Directorate shall act as a supervisory authority, ensure that all actors take safety seriously and through inspections focus on safety managements systems (ISM) both at the shipping companies and on board the ships.

The new strategy plan of the Norwegian Maritime Directorate says that we will continue to develop a risk-based inspection program, so that effort is concentrated on those areas which bring the best profits, for safety as well as the environment. This means both a new approach and new methods for our work. The goal is to have less focus on details

and more focus on superior systems and management. Detail inspections will still be carried out where rules and regulations require it or where risk assessments call for it. Nevertheless, we look forward to a transition to a greater extent of random controls based on actual risk assessments. The Norwegian Maritime Directorate will select prioritized areas for inspection. Priority will be given based on accident statistics, advice from the Accident Investigation Board Norway (AIBN), findings at inspections and knowledge about the various actors. Risk assessments will be updated at regular intervals.

Most actors in the Norwegian shipping industry are serious companies with high competence and focus on safe and secure operation. However, there are also actors which do not place sufficient emphasis on compliance with rules and regulations or have adequate systems for secure operation. Companies operating at a level that increases the danger of accidents, are not welcome. They contribute to more accidents, damage the reputation of the industry and of Norway as a shipping nation. A system with risk-based inspections means increased focus on these actors.

The objective of the Norwegian Maritime Directorate's new strategy is to have a more goal-oriented inspection regime, a greater focus on ISM, more awareness among the actors of their responsibilities and increased focus on secure operation. The objective is also that this will result in fewer accidents. ■

# Skreddersydd maritim kommunikasjon – minutt for minutt

Telenor Maritim Radio leverte kommunikasjonsløsningene som muliggjorde Hurtigruten å sende minutt for minutt. Takket være sikre kommunikasjonsbærere og et erfarent støtteapparat kunne hele Norge følge Hurtigruten LIVE på NRK 2 fra 16. til 22. juni. Man kunne også følge ferden på web der posisjonene ble logget med to sekunders intervall.

**Vi ser nå frem til å levere løsninger til samtlige fartøy i Hurtigruten Group!**



Vi tilbyr flere ulike kommunikasjonsbærere som VSAT og Inmarsat. Kombinert med **SmartBox** fra Telenor 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  
[salg.mradio@telenor.com](mailto:salg.mradio@telenor.com)



 telenor | maritim radio

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



HELE SEKTOREN: Sjøen har til nå vært en hovedinteresse for William J. Bertheussen. Som leder for hele SHT skal han nå jobbe med sikkerheten innen hele transportsektoren; sjøfart, luftfart, veg og jernbane.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

**Ny leder for havarikommisjonen:**

## Et privilegium å jobbe med sikkerhet



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Den nye toppsjefen for Statens havarikommisjon for transport (SHT) har en svært allsidig bakgrunn, med fartstid fra blant annet ubåt og cruiseskip. William J. Bertheussen (46) tror at disse erfaringene vil komme til god nytte.

– Det er min oppfatning er at du gjennom livet lærer noe hele tiden, uansett hvilket yrke du har, sier Bertheussen. I Marinen var han nestkommanderende på u-båt. Og dessuten – gjennom ti års jobbing på cruiseskip, blant annet som styrmann, samlet han seg også nyttig erfaring:

– En viktig ting jeg lærte på ubåt, er at hele mannskapet er viktig, som et lag. Der er kokken like viktig som kapteinen. Å jobbe på cruiseskip er noe helt annet;

der kreves det et ekstremt kundefokus – du er til for gjestene. I SHT kreves begge deler, både evne til lagarbeid og det å gjøre en god jobb for andre med ett siktemål: å bedre sikkerheten på sjø og land og i luften.

### FORFALLENT SMÅBRUK

Bertheussen er finnmarking, fra den vesle øya Loppa. Da han var åtte år, flyttet de til Alta, der han fikk oppveksten. Så ble

det Bergen, med militæret og utdanning fra han var 18 år.

– Men identitetsfølelsen min ligger i Finnmark, rotfestet på Loppa øy. Der eier jeg et hus, eller rettere sagt: huset eier meg, sier han med et humoristisk glimt.

Det var i 1990 han og broren kjøpte et nedlagt småbruk, nærmest som en impuls handling da han en gang besøkte stedet sammen med gode venner.

– Hvorfor kjøpte du det?



– Godt spørsmål. Hvorfor kjøper man egentlig et forfallent småbruk på en øde øy? Det nytter i alle fall ikke prøve på å få solgt det. Stedet har derfor vært et fast innslag i ferieplanene de siste 21 årene. Opp med stillas og på med spikerbeltet. Da er ferien i gang, sier han med en god porsjon selvironi.

## FISKERI OG TURISME

Vi føler oss likevel overbevist om at stedet ligger hans hjerte nært, like nært som storhavet kloss i øya. For han har et tett forhold til sjøen. Hans far var sjømann, en bror er sjømann, en onkel var sjømann og slik har det vært i flere generasjoner tilbake.

Selv drev han i mer enn ti år fiske ut fra Loppa med en sjark.

– Det er et tøft yrke, og jeg oppdaget at det kreves mange års læring for å bli en god fisker, sier han, med stor respekt for fiskeryrket.

Da Bertheussen ble ansatt som direktør for SHT, sto det i pressemeldingen at han blant annet hadde bakgrunn fra stillinger innen turisme. Bak det punktet skjuler det seg en kort periode da han drev ”litt gardsturisme”, som han selv uttrykker det, ut fra småbruket på Loppa øy. Han var i tillegg i ett år ansatt som prosjektleder i Loppa kommune for å utrede kommunens forhold som markeringsdistrikt til Festspillene i Nord-Norge.

## SJØFARTSAVDELINGEN

Etter et par år som inspektør i Sjøfartsdirektoratet (fra 2003) ble William Bertheussen i 2005 ansatt i Statens havarikommisjon for transport i 2005 med hovedoppgave å bygge opp en ny sjøfartsavdeling. Avdelingen ble operativ fra

1. juli 2008, med Bertheussen som leder, fram til han i sommer tiltrådte som direktør for hele SHT.

– Hvordan var jobben med å etablere og bygge opp en helt ny avdeling?

– Det var veldig spennende. Avdelingen er fremdeles under kontinuerlig utvikling og vokser og går seg til hele tiden. Den største utfordringen i oppbyggingsfasen var jobben med å skape en plass for avdelingen. Vi skulle inn på en arena og det krevde tillit i mange kretser. Derfor måtte vi bygge opp et forhold til for eksempel Sjøfartsdirektoratet, DNV, forsikrings-selskaper, Kystverket, Kystvakten, Hovedredningsentralen, politi og påtalemyndighet, sikkerhetssentra og rederiene, for å nevne noen.

Sjøfartsavdelingen kom samtidig inn i en organisasjon som allerede hadde avdelinger for luftfart, jernbane og veitrafikk.

– Dermed kunne vi støtte oss til mye av den erfaringen de eksisterende avdelingene hadde opparbeidet. En stor fordel var det også at vi fikk ansette folk allerede ett år før vi skulle bli operativ. Å få tak i tilstrekkelig med kompetente folk var heller ikke vanskelig, og vi opplever fremdeles stor søkning til stillinger som SHT lyser ut. Det er veldig gledelig, konstaterer han.

## IKKE BARE SJØ

Selv om sjøen til nå har vært en hovedinteresse for Bertheussen, både innen jobb og fritid, ser han ikke på det som en utfordring at han nå får ansvar for både sjøfart, luftfart, veg og jernbane.

– Det vil bli like spennende å få jobbe med hele transportsektoren. Ulykkesundersøkelser har visse felles trekk, og for meg er selve sikkerhetsfaget knyttet til

kommisjonens ulykkesundersøkelser det mest spennende. Her jobber du med et stort spørsmålstegn i pannen, og det er for meg både drivende og motiverende. Å få være med på å hjelpe andre med å bedre sikkerheten på sjø, veg, jernbane og i lufta er et stort privilegium. Ikke noe kan være større enn å få bidra til å redde liv, sier han oppriktig.

## RESSURSER OG MÅL

– Enkelte av undersøkelsene kommisjonen gjør er svært ressurskrevende. Har kommisjonen tilstrekkelige ressurser?

– Nei, det har vi nok ikke. Men det handler også litt om hvordan vi organiserer og avgrensere våre undersøkelser. Vi kan ikke gape over alt. Vi må bli enige om hva som er det viktigste og konsentrere oss om dette først.

– SHT kritiseres av og til for å bruke for lang tid før ulykkesrapporter er endelig ferdig. Kan ting gjøres raskere?

– Dette er et tema vi ønsker å ha sterkt fokus på i framtiden. Vi ønsker å levere enda bedre kvalitet på våre undersøkelser og tilrådinger, men også kvalitet i forhold til kommisjonens tidsbruk. Derfor må vi sørge for at SHT har best mulig kompetanse og at vi får beholde og øke kompetansen gjennom kursing og videreutdanning, sier Bertheussen.

– Og hvordan ser du på oppgavene som ligger foran deg?

– Veldig motiverende og krevende, men samtidig givende. Vi har et godt lag med fantastisk gode kollegaer, og vi har et svært godt samarbeid med aktørene vi må forholde oss til. SHT skal være den ledende havarikommisjonen på undersøkelser av ulykker, konkluderer William J. Bertheussen. ■

## HVEM ER SHT – HVA GJØR SHT?

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er en offentlig undersøkelseskomisjon. Formålet med SHTs undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggingen av transportulykker. SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

### SHT historikk:

- Virksomhetsstyring av Havarikommisjonen var lagt til Forsvarsdepartementet fra 1923 og ad hoc kommisjoner ble oppnevnt ved behov etter militær modell
- Etter 2.verdenskrig ble ad hoc kommisjonene styrt av Luftfartsdirektoratet
- Påtalemyndigheten hadde representanter i kommisjonen

- Det ble etablert en flyhavarikommisjon (HSL) med fast ansatte medarbeidere fra 1. januar 1989, administrert av Samferdselsdepartementet. Påtalemyndigheten ble nå utelatt.
- HSL ble egen etat under Samferdselsdepartementet fra 1. juli 1999
- Fra 1. juli 2002 undersøker kommisjonen også jernbaneulykker (HSLB)
- Fra 1. september 2005 undersøker også kommisjonen vegtrafikkulykker (SHT)
- Fra 1. juli 2008 fikk kommisjonen undersøke sjøulykker og dermed bli nasjonal undersøkelsesmyndighet for hele transportområdet



Enklere og mer effektiv rapportering for skip som anløper norske havner gir også bedre oversikt og økt sikkerhet til sjøs. Bildet er fra Fedje VTS.

ILLUSTRASJONSFOTO: PÅL ARE LILLEHEIM, KYSTVERKET

**Mange meldeplikter for skip:**

## Hvordan forenkle skjemaveldet?

Skip som skal anløpe norske havner plikter i dag å gi en rekke meldinger for rapportering, anløpssøknader eller bestilling av tjenester. Kystverket arbeider med å samle meldepliktene som hører inn under sitt myndighetsområde.



**Arve Dimmen**  
Sjøsikkerhetsdirektør  
Kystverket

Meldingene skal gi myndighetene (både statlige etater og havner) en mulighet til å få oversikt over hvilke fartøyer som anløper, og hvilke risikofaktorer som knytter seg til fartøyene for planlegging av aktivitet eller tiltak. Hvilke skip som omfattes av meldepliktene er regulert i

hver enkelt forskrift, men i hovedsak gjelder de passasjerfartøyer og fartøyer over 300 BT.

### **20 FORSKRIFTER**

Per i dag er det 20 forskrifter som regulerer meldeplikter til forskjellige myndigheter i Norge (i tillegg til

Fiskeridirektoratets forskrifter). De mest aktuelle er Tollvesenet, Politiet, Forsvaret, Klima- og forurensningsdirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, kommunale havner og Kystverket.

Et fragmentert regelsett er uheldig, og bidrar til å øke byråkratiet og



ANLØP: Meldingene skal gi myndighetene (både statlige etater og havner) en mulighet til å få oversikt over hvilke fartøyer som anløper, og hvilke risikofaktorer som knytter seg til fartøyene.

FOTO: BJARTE AMBLE

faren for unødige feil og unnlaterelser. Konkret arbeider derfor nå Kystverket med å samle meldepliktene som faller under Kystverkets myndighetsområde, men vi ønsker også å gjennomføre et videre harmoniseringsarbeid med andre berørte myndigheter.

I praksis tas mange av de norske meldepliktene hånd om gjennom vårt skipsrapporteringsystem ([www.shiprep.no](http://www.shiprep.no)) som bygger på det europeiske SafeSeaNet (SSN). Pliktene til å gi ordinære meldinger ved ankomst og/eller avgang, vil i all hovedsak være oppfylt ved innmelding her. Kystverket ønsker å få innlemmet flest mulig av meldepliktene til de ulike offentlige etatene, og per i dag er meldeplikter til Politiet, Forsvaret, Tollvesenet, Sjøfartsdirektoratet og Kystverket helt eller delvis implementert i systemet.

#### EU-DIREKTIV

SafeSeaNet har sin opprinnelse i et EU direktiv, og formålet med systemet er å forenkle rapporteringsregimet for skipsfarten og samtidig bidra til bedret sjøsikkerhet innenfor EU/EØS-området.

Alle medlemsstatene er pålagt å etablere SSN-systemer, og nøkkelinformasjon skal kunne utveksles mellom statene. Dette innebærer at de ansvarlige myndighetene i den enkelte stat vil kunne etterspørre informasjon om et konkret fartøy fra hele EØS-området, og dermed kunne få et bedre grunnlag for å foreta en risikovurdering av fartøyet.

I tillegg vil samarbeidet medføre en betydelig lettelse i administrasjonsbyrden for skipene, ettersom et slikt system gjør det mulig for myndighetene å hente noe av informasjonen fra andre kilder enn skipene selv.

Det er et skille mellom det norske skipsrapporteringsystemet og det europeiske SSN nettverket, og det er ikke all informasjon som samles inn i Norge som utveksles til andre lands SSN. Informasjonen som skal utveksles er bare den som kreves etter et EU-direktiv. I hovedsak gjelder dette generell informasjon om

skipet, hvem som er ombord og om eventuell farlig last, men omfanget av dette er i utvikling.

#### MINST MULIG BYRDE

Tanken er at vi skal tilby skip et enkelt nasjonalt rapporteringspunkt (et nasjonalt "Single Window") for å oppgi all informasjonen som myndighetene krever, samtidig som myndighetene får effektivisert sine oppgaver gjennom mindre manuell håndtering. Vi er på god vei mot dette, og allerede i dag håndteres flere etaters meldeplikter gjennom dette nasjonale rapporteringspunktet.

Det er innarbeidet funksjonalitet for elektronisk bestilling av los, og i videreutviklingen kan det være mulig å legge inn funksjonalitet for bestilling av eksempelvis havnetjenester. Databasen kan kobles opp mot andre informasjonskilder, og er et effektivt verktøy for å bidra til å håndtere ulike hendelser.

En klar målsetting for vårt arbeid er at myndighetene får den nødvendige informasjon på en måte som er til minst mulig byrde for brukerne. ■



BYRDE: En klar målsetting for vårt arbeid er at myndighetene får den nødvendige informasjon på en måte som er til minst mulig byrde for brukerne.

ILLUSTRASJON: KYSTVERKET

## Sjøfartsdirektoratet støtter arbeidet

Sjøfartsdirektoratet er også svært interessert i å få redusert byråkratiet om bord på norske fartøyer.

– Me er opptekne av å få eit forenkla system, og ynskjer å samarbeida tett med Kystverket for å få dette til, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i ein kommentar.

– Direktoratet har indikasjonar på at omfanget av dei pålagde oppgåvene er så stort at det kan gå ut over det som er mannskapet si hovudoppgåve, nemleg å navigera fartøyet på ein sikker måte, seier Akselsen.

## Økende antall hurtigbåtulykker: Operasjonelle feil bak mange av ulykkene

Hurtigbåter seiler fortsatt på grunner, seilingsmerker og staker, og er ofte i medias søkelys. Flere av ulykkene de siste årene kunne lett fått alvorlige konsekvenser.



**Lars Inge Særsten**  
Overingeniør  
Avdeling for strategisk sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet

På bakgrunn av fokus og tiltak som er iverksatt, har Sjøfartsdirektoratet hatt klare forventninger til at antall hendelser skulle vise en nedadgående trend. Det er derfor grunn til uro når en de siste tre årene har hatt en økning i innrapporterte hendelser.

En ulykke med hurtigbåt blir ofte sett på som en ulykke med et stort potensial. Summen av fartøyet høye fart, skrogmateriale og antall passasjerer utgjør en risiko for storulykke.

Statens Havarikommisjon for Transport har avgitt flere undersøkelsesrapporter og sikkerhetstilrådninger i forbindelse med hurtigbåtulykker. Sjøfartsdirektoratet har også gjennomført tilsynsundersøkelser for å se etter årsaker og forhold etter ulykker med hurtigbåter.

Gjennom ulykkestilsyn har vi fått høre hvordan de som seiler og administrerer disse fartøyene vurderer hendelsene og situasjonen. Det er også gjennomført dialogmøter med rederiene i etterkant ulykker.

### TOPP I 2010

Ser vi på antall ulykker med hurtigbåter i perioden fra år 2000 til 2010, viser statistikken en positiv trend – det vil si en svak nedgang fra år 2000 til 2007. Snittet lå lenge på under 10 ulykker årlig. I 2008 og 2009 ble det så registrert 15 ulykker, og vi fikk en topp i 2010 med 19 innrapporterte hendelser.

Økningen de siste årene er i all hovedsak grunnstøtinger og kontaktskader/kollisjon med kai. Grunnstøting som hendelse står for nesten halvparten av det som er innrapportert. Antall hendelser og utviklingen vi ser, viser at det fremdeles er rom for forbedringer.

Det er ikke registrert ulykker med store personskader eller dødsfall i perioden 2000 til 2011.

### OPERASJONELLE FEIL

Hendelser relatert til operasjonelle forhold på bro, med påfølgende tap av kontroll over seilassen, viser

seg å være direkte årsak til ca 2/3 av de registrerte ulykkene. Tallene er noenlunde tilsvarende som for andre fartøygrupper.

Gjennomgangen av innrapporterte ulykker og hendelser viser noen sammenfallende årsaker. Seilasplanlegging og kommunikasjonen på bro framtrer her som sentrale faktorer.

Det kan synes som om det er små avvik som skiller fiasko fra suksess. En risikovurdering av hva som kan forstyrre den planlagte seilassen ville trolig avverget mange ulykker, og det kan i mange tilfeller være lurt å slå av på farten for å gjenvinne kontroll. Snarveier for å ta igjen tapt tid, eller at man mister fokus på seilassen, har ført til ulykker.

Det er gjennomført mange tiltak de siste ti årene for å sikre hurtigbåtdriften og redusere antall ulykker. Flere tiltak er rettet mot operasjonelle forhold på bro, og fokus har vært å få redusert tilfellene av det en ofte har omtalt som menneskelige feil.

### MINIMUMSKRAV

Mye av det regelverket hurtigbåter i Norge i dag må forholde seg til, finner sitt grunnlag i HSC koden. Det er blant annet strenge krav til fartøygruppen når det gjelder operasjonelle forhold, der aktsomhet og kontinuerlig overvåkning av seilassen er viktige faktorer.

Krav til hurtigbåtkurs, samt operasjonskrav som mannskapet skal forholde seg til, er beskrevet i forskrifter. Kvalifikasjonsforskriften har egne fartstidskrav til navigatørene på hurtigbåter. Mannskapet skal ha nødvendig opplæring og utsjekk før de tiltrer tjeneste om bord og kan gå selvstendige vakter.

### RUTENE MÅ KVALITETSSIKRES

Det er krav til at ruter som fartøyene benytter skal være beskrevet i en farvannsmanual eller operasjonshåndbok. Det forekommer at seilaser blir gjennomført uten at det er foretatt en dokumenterbar seilasplanlegging, dvs. kvalitetssikring av seilassen.



HURTIG: En ulykke med hurtigbåt blir ofte sett på som en ulykke med et stort potensial. Summen av fartøyets høye fart, skrogmateriale og antall passasjerer utgjør en risiko for storulykke.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE



MERKING: Hurtigbåtmerking langs kysten er blitt bedre de siste årene i aktuelle farvann der hurtigbåter opererer.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

At rederiene og fartøyene har ruter som er planlagt og kontrollert før en foretar seilasen, bør ses på som en vesentlig sikkerhetsfaktor og en barriere som ikke skal fravikes.

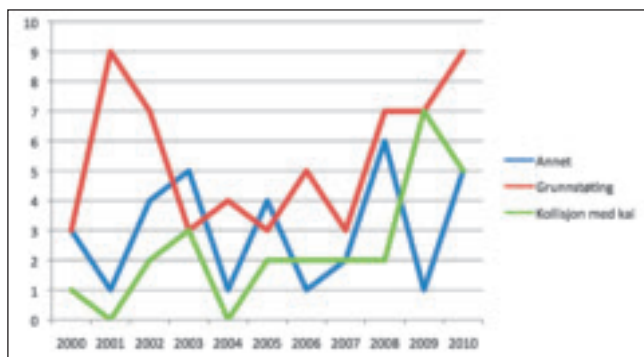
En løsning der faste ruter er lagt inn med kurser og kurslinjer i elektronisk kart, vil være til stor hjelp også for den som overvåker seilasen. En bør samtidig ha dokumenterte og kontrollerte alternative ruter til hovedruten, dersom slike ruter er nødvendige.

Hurtigbåtmerking langs kysten er blitt bedre de siste årene, og vi håper at merking kommer på plass i alle aktuelle farvann der hurtigbåter opererer.

Brobesetningen på hurtigbåter har ulik sammensetning. Hurtigbåter kan operere med to navigatører som fører fartøyet som et team, det kan være én navigatør alene, eller én navigatør med én lettmatros/maskinpasser som utkikk.

SHT Sjø har i sikkerhetstilrådninger satt fokus på fartøyene som seiler med én navigatør, og hvordan dette løses med hensyn til barrieretankegangen og opplæring.

Det er en utfordring å få satt sammen hurtigbåtkurs som passer alle typer av brobemanning, sett opp mot den variasjonen en som mannskap møter i hverdagen om bord.



### SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Sikkerhetsstyringssystemet i samsvar med ISM – og koden, skal være et levende og dynamisk verktøy som må vurderes og revideres kontinuerlig. Systemet i seg selv er et hjelpemiddel for rederiet, og ikke minst de om bord, dersom dette brukes aktivt.

Det er fortsatt varierende kvalitet og kvantitet på opplæring, oppfølging og utførelse av det rederiet og fartøyene selv kan legge premisset for. Ofte er det bare minstekravene som etterleves.

Det er viktig at mannskapet om bord har tatt eierforhold til sikkerhetssystemet. Prosedyrene bør være praktiske og tydelige, tilpasset den daglige seilasen og brukerne. ■

# Teknisk svikt i 40 prosent av ulykkene

En gjennomgang av hurtigbåtulykkene fra 2005–2010 viser at teknisk svikt er den direkte årsaken bak 40 prosent av ulykkene.



**Roar Aamodt**  
Senioringenjør  
Avdeling for  
strategisk sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet

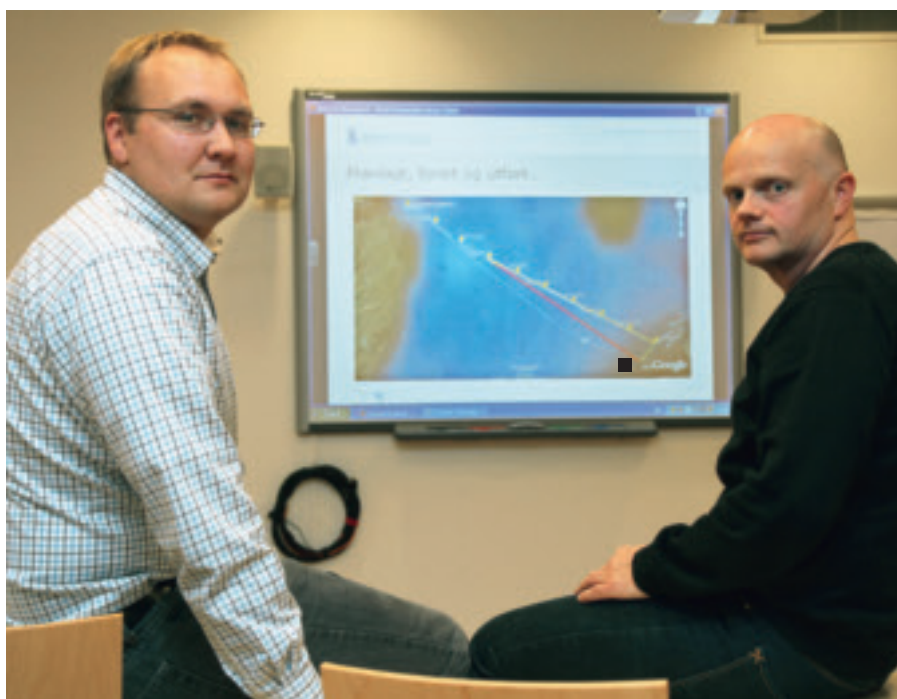
I halvparten av alle tilfellene er svikten knyttet til elektrisk aktuator for vridning av propellblader, eller koblingspunkter i forbindelse med mekanisk overføring av manøverordrer. Komponentene som svikter er som regel ikke omfattet av noe planlagt vedlikehold. Dette følger gjerne av at komponenten ikke er identifisert som kritisk og at tilsvarende tidligere hendelser ikke er blitt fulgt godt nok opp av rederiene, verken når det gjelder læring og erfaringsutveksling.

## DET VIKTIGSTE FØRST

Selve forankringen i risikobasert vedlikehold er nettopp å prioritere vedlikeholdet og ressursene der det er viktigst. Det vil si der en feil får størst konsekvenser og der sannsynligheten er stor for feiltilstander.

Det finnes mange veletablerte risiko-styringsverktøy til å identifisere disse områdene. Det eksisterer også tekniske barrierer for å bedre påliteligheten til komponenten.

Sjøfartsdirektoratets kan, etter gjennomgang av innrapporterte ulykker, anbefale følgende områder for særskilt overvåkning og ettersyn:



SIKKERHET: Roar Aamodt og Lars Inge Særsten ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for strategisk sikkerhet har undersøkt årsakene bak mange ulykker med hurtigbåter de siste årene.

FOTO: BJARTE AMBLE

1. Tilkoblingspunkter mellom teleflex-kabel (wire for mekanisk overføring av manøverordrer) og girhuset kontrolleres jevnlig for slitasje.
  - Vær oppmerksom på eventuell metallspen ved koblingspunktet
  - Vær obs på at hvis kabel løsner fra hendel på giret som vrir propellblader, gis det normalt ikke alarm til vakthavende navigatør om dette (avhengig av type system).
2. Kontroller elektriske aktuatorer jevnlig for løse tilkoblinger i og utenfor aktuator-huset.
  - Vær særlig oppmerksom på løse rekkeklemmer og kabelsko.
  - Vær obs på at en feil på den elektriske aktuatoren vil kunne medføre at propell-stigningen låses forover og ikke er operasjonell, selv i back-up mode.

Risikostyrt vedlikehold:

# Mangelfullt vedlikehold skaper ulykker

Mangelfull styring av vedlikeholdet er identifisert som bakenforliggende årsak til flere ulykker. Det kan synes som om vedlikeholdet for ofte er basert på korrigerende handling etter at en teknisk svikt har oppstått, og at vedlikeholdet ikke er risikostyrt av rederiet.



**Roar Aamodt**  
Senioringeniør  
Avdeling for  
strategisk sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet

Hva er vedlikehold? De fleste har en mening om vedlikehold, hva det omfatter og om det er nødvendig eller ikke. En ofte brukt definisjon er *"en kombinasjon av alle tekniske og administrative handlinger og overvåkinger av en komponent gjennom hele livssyklusen, for å bevare eller reparere den slik at den kan opprettholde sin tiltenkte funksjon"*. Denne definisjonen går utover det å skifte smøreljefilter på en motor.

Man tenker gjerne ikke på funksjonskrav, design, installasjon, testing og resirkulering som en del av vedlikeholdet. Er statistikk og sannsynlighetsteori en del av vedlikeholdet?

Tilstandsovervåking benyttes sjelden i vedlikeholdet. For eksempel kan man ofte gjennom vibrasjonsanalyser av lager på roterende utstyr, termograferinger, olje- og fettanalyser eller lignende, forutse havariene før de oppstår.

## RISIKOBASERT VEDLIKEHOLD

Risiko forstås som produktet av sannsynlighet for at noe skal inntreffe og de tilhørende konsekvenser. Med begrenset tid og ressurser til å gjennomføre vedlikehold bør man fokusere mot områdene med størst risiko. Trenger man like stor kontroll over alt utstyret eller kan noe vike for annet.

For i det hele tatt å kunne gjøre denne vurderingen må man basere seg på noen tall og erfaringer. Hva er det av teknisk svikt som har medført en ulykke i rederiet? Hvor ofte har dette skjedd og hva medførte svikten? Hvilke komponenter var det som sviktet, hvordan sviktet de og hva kan gjøres for å hindre en ny overraskelse?

En vedlikeholdsfilosofi som forskningen har kommet frem til er Risikobasert vedlikehold (RBM). Grunnlaget for denne filosofien er at man gjennomfører en grundig analyse av systemene og komponentene for nettopp å finne sannsynligheten og konse-

kvensen av et havari. Det rangeres dernest etter kritikalitet, og så kan arbeidet med å identifisere nødvendig vedlikehold starte. Dette er ofte kjent som en Feil Mode og Effekt Analyse (FMEA).

Komponentene som kommer ut med størst risiko kalles ofte kritiske komponenter. Overvåking og handling som forebygger utilsiktet stopp av disse komponentene bør prioriteres, og kanskje den ukentlige testen av den manuelle tåkeluren kan sløyfes.

## PÅLITELIGHETSBASERT VEDLIKEHOLD

Pålitelighet er på mange måter bare et annet uttrykk for sannsynligheten til at en komponent vil utføre tiltenkt funksjon over en gitt tidsperiode. Pålitelighetsbasert vedlikehold er en prosess som beskriver hva som må gjøres for å forsikre at en komponent fortsetter å funksjonere slik som intensjonen er. For å gjøre dette kan det være nyttig stille seg følgende spørsmål:

– Hva er funksjonskravene til komponenten og når regnes en tilstand som ikke å fungere? Vi kan tenke oss at det er en feil som kommer og går, eller reduksjon i kapasitet osv. Dette må klarlegges slik at ikke man ikke venner seg til en feiltilstand over tid.

– Hva er årsakene til de mulige feiltilstandene som kan oppstå?

– Hva skjer når feilen oppstår?

– På hvilken måte betyr feiltilstanden noe for driften?

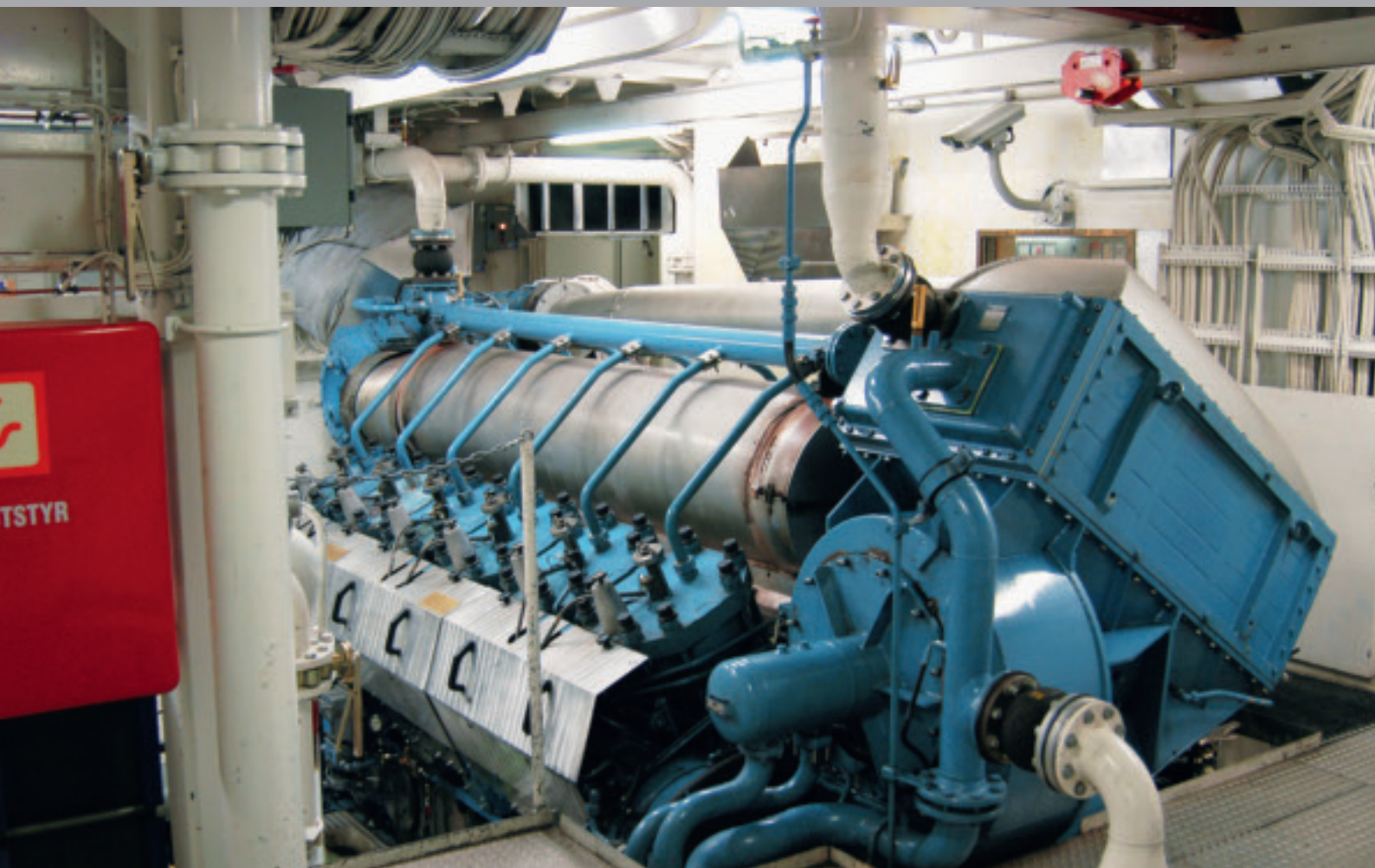
– Hva kan gjøres for å forutse eller forebygge feiltilstanden?

– Hva bør man gjøre hvis det ikke er mulig å forebygge eller overvåke?

## RISIKOBASERT INSPEKSJON

En ofte brukt metodikk, utviklet av blant annet DNV på midten av 1990-tallet, er risikobasert inspeksjon. Hensikten er å utvikle et inspeksjonspro-





FORUTSE: Tilstandsovervåking benyttes sjelden i vedlikeholdet. For eksempel kan man ofte gjennom vibrasjonsanalyser av lager på roterende utstyr, termograferinger, olje- og fettanalyser eller lignende, forutse havariene før de oppstår.

gram for å identifisere farlige tilstander på statiske komponenter. Typisk eksempler er tanker, rørsystemer, koblinger og annet ikke-roterende utstyr.

Inspeksjonen kan være kalender- eller driftstimebasert, og skal fange opp forverring av en normalsituasjon før det medfører en farlig hendelse. Metodikken er detaljert og videre godt beskrevet på i faglitteratur på nettet og andre steder.

#### VEDLIKEHOLDSTEORI

Det er fire hovedemner som står sentralt i vedlikeholdsteori og mekanisk

design. Reliability (pålitelighet), Availability (tilgjengelighet), Maintainability (hvor lett det er å reparere og inspisere) og Serviceability (tilgang på deler, spesialister og grad av kompleksitet). Pålitelighet og tilgjengelighet (komponent i fungerende tilstand) er allerede nevnt ovenfor.

Man kan se tendenser i søken om økt lastekapasitet, at tilgangen til komponenter ikke er optimal for vedlikehold. De er gjerne komprimerte, står tettere og mer bortgjemt enn før.

Eksempelvis kan det nevnes store pumper som før stod på dørken i pumperommet, nå er plassert under

dørkplatene og under en mengde rørsystemer. Plasseringen vanskeliggjør inspeksjon og nødvendige reparasjoner. Dette kan medvirke til at vedlikeholdsarbeid forskyves, forenkles eller sløyfes i sin helhet.

Komponentene er også blitt mer komplekse, styrt av mikroprosessorer og med en kalibreringssoftware som kun spesialister fra leverandøren har tilgang til. I lys av utdanning og kompetanse kan dette medføre en fremmedgjøring av komponentene. Dette er viktige vedlikeholdsfaktorer som det noen ganger skoftes på når spesifikasjonskravene skal settes. ■

Fagområdet vedlikeholdsstyring er stort og det finnes mange gode kurs, utdanninger og interessant lesning på internett. Det burde være av største interesse for rederiledelsen, så vel som for de seilende å høste fordelene med en bevisst valgt og etterlevd vedlikeholdsfilosofi. Potensialet i å redusere antall ulykker, forsikringspremien og verkstedutgiftene er nok overraskende større en den enkelte er klar over.

## Ulykkesutviklingen 2000-2010:

# Grunnstøtinger og kontaktskader øker

Skipsulykkene øker, mens antall arbeidsulykker går ned. Det er de grove trekkene for ulykkesutviklingen de siste 10 år. Dette viser en rapport som Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet for årene fra 2000 til 2010.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Økningen i skipsulykker skjer hovedsakelig som følge av en økning i antall grunnstøtinger og kontaktskader. Kontaktskader har økt kraftig fra 18 i 2006 til 50 hendelser i 2010. Men også andre ulykkestyper har

vist negativ utvikling. Brann/eksplosjon er per 2010 den tredje hyppigste ulykkestypen og fører relativt ofte til tap av fartøy. Dette gjelder spesielt brann på mindre fiskefartøy.

**BEKYMRET**

– Det er bekymringsfullt å se utviklingen i antall grunnstøtinger og kontaktskader. Særlig bekymringsfullt er utviklingen for hurtiggående passasjerbåter og kollisjoner på sokkelen. Dette er ulykker som lett kan få stort omfang, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen

Den svært positive og langsiktige nedgangen i antall arbeids- og personulykker har vært tydelig i hele denne 10-årsperioden. Sjøfartsdirektoratet ser dette som et resultat av lang og målrettet innsats i næringen. Nedgangen skjer på alle fartøygrupper.

– Denne utviklingen er veldig gledelig og viser at næringen har tatt dette på alvor. En arbeidsulykke får konsekvenser både for den som skades og for fartøy og rederi. Nå håper vi at trenden fortsetter, noe vi har all grunn til å tro, sier Akselsen.

Rapporten viser likevel at det gjenstår en del for å få ned antallet skipsulykker. Statens Havarikommisjon for Transport

(SHT) sine undersøkelser av større ulykker, samt Sjøfartsdirektoratets oppfølging av enkelte ulykkestyper, vil fortsatt være viktige hjelpemiddel for å finne de områdene som må ha særlig oppmerksomhet.

**TRENDER KAN SNUS**

– Vi ser at fokus på utvalgte områder nytter – slik en har sett det med kampanjer rettet mot sikkerhet i eksempelvis fiskeflå-

ten. Sjøfartsdirektoratet vurderer nå andre områder som vil få særlig oppmerksomhet. Lasteskip og kontaktskader med passasjerbåter er eksempler på slike, sier Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør for Avdeling for strategisk sikkerhet.

Pedersen påpeker at det positive arbeidet som næringen har lagt ned for å redusere personulykkene, viser at det er mulig å snu en negativ trend. ■



**KOLLISJONER:** Utviklingen for ulykker med hurtiggående passasjerbåter og kollisjoner på sokkelen bekymrer Sjøfartsdirektoratet. Her brønnstimuleringsfartøyet Big Orange XVIII som kolliderte med 2/4W på Ekofisk i 2009.

FOTO: CONOCO PHILLIPS



PROBLEMER: Restriksjoner på hvor mange passasjerer ferjene kunne ta med seg førte i perioder til mange problemer for de reisende. Her illustrasjonsfoto fra Mortevisa ferjehavn på Rennesøy.

FOTO: BJARTE AMBLE

## Transport av nedkjølte gasser på ferger: Ikke lenger begrensning i passasjertallet

Sjøfartsdirektoratet har likestilt regelverket som gjelder for frakt av nedkjølte gasser på skip med regelverket som gjelder for andre typer gasser og farlig gods. Det er derfor ikke lenger pålagt en begrensning i passasjertallet på ferger som frakter kjøretøy med nedkjølte gasser som last.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Regelverket som har vært praktisert fram til i dag har basert seg på internasjonale avtaler. Dette har imidlertid medført noen negative konsekvenser for trafikk-avvikling med ferger – spesielt på Vestlandet. På bakgrunn av dette fikk Sjøfartsdirektoratet Det Norske Veritas (DNV) til å gjennomføre en risikoanalyse for transport av nedkjølte gasser.

– Med bakgrunn i denne analysen har vi nå vedtatt å likestille transport av nedkjølte gasser med transport av andre typer gasser og farlig gods, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Rapporten konkluderer blant annet med at det ikke innebærer større risiko å frakte nedkjølte gasser enn andre typer gasser:

– Sammenlignet med transport av annet farlig gods, er det funnet at transport av nedkjølt gass på en kontrollert måte ikke utgjør noe betydelig økning av risiko. Det er også påpekt at transport av annet gods, ikke merket som farlig, kan utgjøre en større risiko da kravene til kjøretøy, opplæring og rutiner er lavere for denne typen transport, heter det blant annet i rapporten.

Sjøfartsdirektoratet minner samtidig rederiene om reglene som gjelder for inspeksjon av kjøretøy som transporterer farlig gods før bilene får kjøre om bord. ■

*Les mer:*

- Rundskriv RSR 09-2011 om endring av forskrift for transport av farlig last
- Rapport fra DNV om transport av nedkjølte gasser



RAPPORT: Tove Prag, Kristine Kenich og Odd Arne Lyngstad presenterte rapporten fra DNV. I bakgrunnen assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

FOTO: DAG INGE AARHUS

På strenge betingelser:

# Tillatt med væpnede vakter på norske skip

Etter en forskriftsendring fra 1. juli i år tillater Sjøfartsdirektoratet at norske skip kan benytte private væpnede sikkerhetsvakter når de befinner seg i et nærmere definert område med høy risiko for piratangrep.



**Morten Alsaker Lossius**  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Området må være definert med beredskapsnivå 2 eller 3 i henhold til SOLAS XI-2 og ISPS-koden.

Sjøfartsdirektoratet presiserer at endringen ikke innebærer en anbefaling om bruk av private væpnede sikkerhetsvakter, men at det tillates benyttet når ingen andre sikringstiltak anses som egnet for å ivareta skipet, skipets mannskap og last. Bruk av skytevåpen skal kun anvendes i selvforsvar.

## PÅLEGGES PLIKTER

Bruk av væpnede sikkerhetsvakter pålegger imidlertid rederier, operatører og skipsførere en del oppgaver og plikter før væpnede vakter kan tas om bord. Disse er nærmere beskrevet i forskriftens § 20 hvor det heter;

**§ 20** *Bruk av bevæpnede vakter og dokumentasjonsplikt*

(1) *For å hindre eller beskytte fartøyet mot terrorhandlinger og piratvirksomhet kan væpnet vakt hold tas i bruk etter en risikovurdering og etter konsultasjon med skipsføreren.*

(2) *Før væpnede vakter tas om bord i henhold til første ledd skal rederiet for orienteringsformål innsende følgende dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet:*

a) *En begrunnelse for hvorfor industriens retningsgivende preventive tiltak ikke anses å være tilstrekkelige og at det er et behov for væpnede vakter.*

b) *En vurdering av vaktelskapets og vakt-enes egnethet, herunder vaktelskapets egen dokumentasjon på:*

- 1. tilfredsstillende prosedyrer for rekruttering og trening av personell;*
- 2. tilfredsstillende prosedyrer for anskaffelse, bruk, vedlikehold, oppbevaring og transport av utstyr, herunder skytevåpen og ammunisjon, relevant for det aktuelle oppdraget;*
- 3. at vaktene har nødvendige kvalifikasjoner og opplæring, herunder trening med skytevåpen, for det aktuelle oppdraget; og*
- 4. at vaktene har fylt 18 år, kan identifisere seg og fremlegge vandelsattest av nyere dato. Dersom vandelsattest ikke er mulig å fremskaffe bør annen lignende bekreftelse eller referanse innhentes.*

*Dokumentasjonen skal også oppbevares om bord.*

Under strict conditions:

## Armed guards permitted on Norwegian ships

After a regulatory amendment from 1 July this year, the Norwegian Maritime Directorate permits Norwegian ships to use private armed security guards when they are in a piracy High Risk Area.

The area must be defined as security level 2 or 3 in accordance with SOLAS XI-2 and the ISPS Code.

After the amendment entered into force, it has been repeatedly stated that the amendment does not imply a recommendation to use private armed security guards, but that guards are allowed used when no other security measures are deemed appropriate to protect the ship, crew and cargo. Firearms should only be used in self-defence.

### SUBJECT TO DUTIES

However, companies, operators and masters

are subject to a number of tasks and duties to take on board armed guards. These are described in § 20, which states:

**§ 20** *Use of armed guards and documentation requirement*

(1) *To prevent or protect the ship against acts of terrorism and piracy, armed guards may be employed following the completion of a risk assessment and following consultation with the master.*

(2) *Before armed guards are taken on board pursuant to the first paragraph, the company shall send the following documents to the Norwegian Maritime Directorate for briefing purposes:*



VÅPEN: En bevæpnet pirat ved kysten av Somalia, klar for nye angrep. Nå kan norske skip benytte private væpnede sikkerhetsvakter når de befinner seg i et nærmere definert område med høy risiko for piratangrep.

FOTO: SCANPIX

**Merknad til pkt.3:** Ved utvelgelse og bruk av vaktelskaper skal rederiet ta hensyn til retningslinjer utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

**Merknad til pkt.4:** Dersom Sjøfartsdirektoratet får kunnskap om at et navngitt vaktelskap ikke kan anses som egnet til å benyttes på norskregistrerte skip, kan Sjø-

fartsdirektoratet treffe vedtak om at rederier ikke kan benytte dette selskapet.

Forskriftendringen gir også klare føringer for hvordan innrapporteringer av hendelser hvor skytevåpen er benyttet skal skje.

Er det benyttet skytevåpen i selvforvarsøyemed skal Sjøfartsdirektoratet

varsles innen 72 timer etter at hendelsen fant sted. Har hendelsen medført personskade eller dødsfall skal Kriminalpolitisen (KRIPOS) varsles umiddelbart. Desken på KRIPOS har døgkontinuerlig vakt og kan varsles på telefon +47 23 20 88 88.

*a) A statement of reasons stating why the industry's guideline preventive measures are deemed insufficient and that there is a need for armed guards.*

*b) An assessment of the suitability of the security firm and the guards, including the security firm's own documentary evidence:*

- 1. of satisfactory procedures for the recruitment and training of personnel;*
- 2. of satisfactory procedures for the procurement, use, maintenance, storage and transportation of equipment, including firearms and ammunition, relevant to the assignment in question;*
- 3. that the guards hold the necessary qualifications and have completed necessary training, including firearms training, for the assignment in question; and*
- 4. that the guards are at least 18 years of age, can identify themselves and can submit a recently issued certificate of good conduct. If a certificate of good*

*conduct cannot be obtained, an alternate, similar confirmation or reference should be procured.*

*The documentation shall also be stored on board.*

**Note to sub-paragraph 3:** *When selecting and using security firms, the company shall take account of guidelines developed by the International Maritime Organization, IMO.*

**Note to sub-paragraph 4:** *If the Norwegian Maritime Directorate becomes aware that a specific security company cannot be regarded as suitable for use on Norwegian-registered ships, the Norwegian Maritime Directorate shall be permitted to decide that companies are not permitted to use the company in question.*

The amendment also provides clear guidelines on how to report incidents where firearms

have been used. If firearms are used for self-defence purposes, companies are required to report to the Norwegian Maritime Directorate within 72 hours after the incident took place. If the incident resulted in any personal injury or death, the Norwegian National Criminal Investigation Service (KRIPOS) shall be notified immediately. The round-the-clock emergency desk at KRIPOS can be notified by calling **+47 23 20 88 88**

The IMO has developed guidelines for the companies which can be downloaded from our home page: <http://www.sjofartsdir.no/en/Safety/ISPS/>

#### REQUIREMENT

A company which is considering bringing armed guards on board its ships must first apply for a firearm permit pursuant to section

## Utvidelse av ISPS beredskapsnivå 2-område

For å imøtekomme kravene i forbindelse med endringene av forskrift av 22. juni 2004, nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på norske skip og flyttbare boreinnretninger har det vært nødvendig å utvide området for ISPS-beredskapsnivå 2 i de aktuelle piratutsatte områdene utenfor Somalia og i Det indiske hav.

Det betyr at alle norskregistrerte skip som transiterer eller opererer i området som er definert som High Risk Area i "Best Management Practices", skal operere i henhold til de beskrivelser skipets Ship Security Plan (SSP) beskriver.

Avgrensingen mot nord går ved Suez og ellers ved 30. breddegrad. Ved anløp av havner som ligger innenfor det beskrevne risikoområde kan skipene anløpe på samme beredskapsnivå som havnen opererer på.

Utvidelsen av beredskapsområdet gjelder inntil annet vedtak fattes av Sjøfartsdirektoratet.



Det utvidete High Risk Area merket i burgunder.

## Expansion of security level 2 area

To meet the requirements related to the amendments to Regulation of 22 June 2004 No. 972 concerning protective security measures on board ships and mobile offshore drilling units, it has been deemed necessary to expand the security level 2 area in the piracy prone areas outside Somalia and the Indian Ocean.

This means that NIS/NOR ships operating in the area defined as High Risk Area in Best Management Practices rev. 3 shall operate

in accordance with descriptions in the Ship Security Plan (SSP).

The area is bounded by Suez to the North and at 30° Latitude. When calling at ports located within the described risk area, the ships can call at the port at the same security level as the port operates on.

The expansion of the security level will exist until otherwise decided by the Norwegian Maritime Directorate.

IMO har utarbeidet veiledning til rederiene som kan lastes ned fra vår hjemmeside: <http://www.sjofartsdir.no/no/sikkerhet/ISPS/>

### KRAV OM VÅPENTILLATELSE

Et rederi som vurderer å ta i bruk væpnedede vakter på sine skip må først søke om våpentillatelse etter våpenforskriften § 23 a.

Rederiet kan søke om tillatelse selv om det ikke er bestemt å inngå kontrakt om kjøp av væpnet vaktjeneste med et konkret vaktsselskap.

23 a of the Firearms Regulations. The company may apply for a permit even if no decision has been made to conclude a contract with a specific security firm for the purchase of armed guard services.

The application must be made to the chief of police in the police district in which the company or the operating company has its head office, or the police district in which the local representative of the owner has its registered address.

Companies may only be granted a permit for a limited time period of up to six months. At the end of this period, companies may apply for a new permit. Permits granted pursuant to section 23 a of the Firearms Regulations are deemed to be firearm licences. Section 23 a of the Firearms Regulations permits companies to be granted a general, time-limited permit for holding of firearms by hired secu-

rity firms on board ISPS ships registered in Norway.

### ONLY FOR PROTECTION

Granted permits will only apply in cases in which firearms are brought on board for protection against acts of terrorism and piracy as described in chapter 6 of the Ship Safety and Security Act. Companies may be granted a general permit to hold firearms. Granted permits will therefore not be linked to individual firearms.

The reason why permits are not linked to individual firearms is that the permit and application systems of the Firearms Act appear to be largely impractical and unsuitable with regard to the matters that fall under the Ship Safety and Security Act, which regulates the use of armed guards on board ships registered in Norway. In addition, the time aspect will complicate making an individual application every

time. Moreover, granted permits will not apply to a specific assignment or a specific security firm. Accordingly, when an application for a permit is made, no information needs to be included in this regard. In addition, the permit will not apply to security firms that are banned pursuant to section 20, fourth paragraph, of the Security Regulations; see section 6.

### PROHIBITED FIREARMS

As stated, a granted permit will not be linked to each individual firearm. However, companies must apply for an exemption in order to be permitted to hold prohibited firearms. A chief of police may grant exemptions in respect of the following prohibited firearms:

- a) fully automatic firearms with a calibre such that the diameter of the bullet does not exceed 7.62 mm;
- b) fully automatic firearms that use rounds with



TATT: To piratfartøyer blir her tatt i en samordnet aksjon mellom soldater fra britiske Royal Navy og et spansk patruljehelikopter. Piratene hadde rikelig med både ekstra bensin, våpen, ammunisjon og redskap til å komme seg om bord i store skip.

FOTO: SCANPIX

Søknaden rettes til politimesteren i det politidistrikt hvor rederiet eller driftsselskapet har hovedadresse, eventuelt i det politidistrikt hvor den stedlige representanten for eieren har sin registrerte adresse.

Rederiene kan bare gis en tidsbegrenset tillatelse på inntil seks måneder.

Ved utløp av denne perioden vil rederiene kunne søke om ny tillatelse. Tillatelse som gis i medholdt våpenforskriften § 23 a regnes som våpenkort. Etter våpenforskriften § 23 a kan rederier gis en generell, tidsbegrenset tillatelse til å inneha skytevåpen om bord på norskre-

gistrerte ISPS-skip på vegne av innleid vaktsselskap.

#### KUN MOT TERROR OG PIRATER

Tillatelse som gis vil bare gjelde i de tilfeller skytevåpen er tatt om bord for beskyttelse mot terrorhandlinger og piratvirk-

*a size of 9x19 mm; or*

*c) single-shot, repeating or semi-automatic firearms with a calibre such that the diameter of the bullet does not exceed 12.7 mm.*

#### APPLICATION

An application for a permit made to a chief of police must include the following information:

- the name and address of the company, along with the full name and address of the person authorised to submit the application; see section 26, second paragraph, of the Firearms Regulations;
- the purpose of the application; see section 23 a, first paragraph, of the Firearms Regulations;
- any application for an exemption in respect of prohibited firearms; see section 23 a, second paragraph, of the Firearms Regulations;
- any previous firearm licence held by the applicant and, if relevant, who issued it; and

e) a declaration that the ships have FG-approved security cabinets or, if relevant, that the necessary FG-approved security cabinets will be acquired by the time the guards come on board.

After a firearm permit is granted, the company shall submit information about each transit or operation to the Norwegian Maritime Directorate. The directorate will not overrule the companies' assessments of choice of security company.

#### MAY DENY CERTAIN COMPANIES

However, the Norwegian Maritime Directorate may deny use of certain companies on Norwegian ships. Such decisions can be made after the Norwegian Maritime Directorate has been informed that the security company in any manner is not suited to perform armed

guard duties in a responsible manner. We stress that the threshold for denying companies to use certain security companies will be high.

The companies are encouraged to give the Norwegian Maritime Directorate information about experiences with the use of private armed security companies and perhaps especially when the service provided by the companies are not of sufficient quality. By quality we mean, for instance, the handling of firearms, relationship with the ship's crew, tactical and operational planning and execution or other matters.

The Regulation and detailed guidelines may be downloaded from the Norwegian Maritime Directorate's home page under <http://www.sjofartsdir.no/en/Safety/ISPS/>

somhet som nevnt i skipssikkerhetsloven kapittel 6. Rederiene kan gis en generell tillatelse til å inneha skytevåpen. Tillatelse som gis vil således ikke knytte seg til det enkelte skytevåpen.

Tillatelse som gis vil heller ikke gjelde for et konkret oppdrag eller for et konkret vaktsselskap. I søknaden er det derfor ikke nødvendig å opplyse om dette. Videre vil tillatelsen ikke gjelde for vaktsselskap som forbyes i medhold av sikkerhetsforskriften § 20 fjerde ledd, jf. punkt 6.

#### FORBUDTE SKYTEVÅPEN

Selv om tillatelse som gis ikke knytter seg til hvert enkelte skytevåpen må rederiene imidlertid søke om dispensasjon for å kunne inneha forbudte skytevåpen. Politimesteren kan dispensere for følgende skytevåpen som er forbudt:

- a) *helautomatiske skytevåpen med kaliber hvor kulediameteren ikke er større enn 7,62 mm,*
- b) *helautomatiske skytevåpen som benytter patronstørrelse 9x19 mm, eller*
- c) *enkeltskudds-, repeter- eller halvautomatiske skytevåpen med kaliber hvor kulediameteren ikke er større enn 12,7 mm.*

#### SØKNADEN

Søknad om tillatelse til politimesteren skal inneholde følgende opplysninger:

a) Rederiets navn og adresse, samt fullt navn og adresse på personen som etter fullmakt inngir søknaden, jf. våpenforskriften § 26 annet ledd,

b) Formålet med søknaden, jf. våpenforskriften § 23 a første ledd,

c) Eventuelt søknad om dispensasjon for forbudte skytevåpen, jf. våpenforskriften § 23 a annet ledd,

d) Søkerens tidligere våpenkort og hvem som eventuelt utstedte dette, og

e) Erklæring på at skipene har FG-godkjent våpenskap, eventuelt at nødvendig FG-godkjent våpenskap vil anskaffes innen vaktene kommer om bord.

Etter at våpentillatelse er gitt, skal Sjøfartsdirektoratet ha informasjon fra rederiene omkring den enkelte transitt eller operasjon. Direktoratet vil ikke overprøve rederiens vurderinger når det gjelder valg av vaktsselskap som ønskes benyttet.

#### KAN NEKTES BRUKT

Imidlertid kan Sjøfartsdirektoratet fatte vedtak hvor enkeltstående vaktsselskap nektes brukt på norske skip. Slike vedtak kan fattes etter at Sjøfartsdirektoratet er gjort kjent med eller på annen måte har informasjon om at vedkommende vaktsselskap på en eller annen måte ikke er skikket til å utøve væpnet vaktjeneste på en for-

svarlig måte. Vi presiserer at terskelen for å nekte rederiene å bruke enkeltstående vaktsselskap vil være høy, og at forskriften ikke innebærer en forhåndsgodkjenning av vaktsselskaper.

Rederiene oppfordres til å gi Sjøfartsdirektoratet informasjon om erfaringer med bruk av private væpnede vaktsselskap og kanskje spesielt når tjenesten selskapene yter ikke er av god nok kvalitet. Med kvalitet sikter vi til for eksempel håndtering av skytevåpen, forhold til skipsmannskapene, taktisk og operativ planlegging og utførelse eller andre forhold. ■

Forskriften og en fylldig veiledning er forøvrig tilgjengelig for nedlasting på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside under:  
<http://www.sjofartsdir.no/no/sikkerhet/ISPS/>



## 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

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





En av verdens viktigste kanaler:

# Panamakanalen fordobler kapasiteten

Panamakanalen var da den ble bygget, blant de største og vanskeligste ingeniørprosjekter noensinne. Nå er den blitt for liten. 40.000 mennesker og nær 40 milliarder kroner skal doble kapasiteten og øke sikkerheten.



**Egil Torpmann-Hagen**  
Journalist  
Oslo

Arbeidet med å utvide Panamakanalen med et tredje sett med sluser er i gang.

Jobben skal være ferdig i 2015. Det er et megaprojekt som vil doble kanalens kapasitet og tillate både større trafikk og større skip. Den beregnede kostnaden for prosjektet er på ca. 5,25 milliarder dollar

Byggearbeidene bringer med seg bortimot 40.000 nye jobber. Det er i seg selv

svært viktig for en nasjon hvor 9,5 prosent er arbeidsledige og 40 prosent lever under fattigdomsgrensen. I dag tjener omkring 8.000 mennesker til sitt daglige brød ved å jobbe her.

Det skal i løpet av byggeperioden investeres nærmere 40 milliarder kroner (2006-kroner) i prosjektet, slik at kanalen kan brukes av større skip. Til sammenligning hadde republikken Panama et statsbudsjett for 2010 på ca. 45 milliarder kroner.

Kanalen er Panamas viktigste inntektskilde, og en utbedring blir et være eller ikke være for dens fremtid. Kapasiteten er i dag sprengt. Samtidig er de største skipene for store til i det hele tatt å slippe gjennom slusene. Dessuten bygges det stadig flere containerskip som er for store til å benytte Panamakanalen.

Det blir et nytt kjørefelt for trafikken i kanalen og der ved også et nytt sett med sluser. Slusebredden er avgjørende for hvor store skip som kan gå i kanalen. Utvidelsesplanene kommer som en følge av utviklingen i skipsindustrien.

## STERKE INTERESSER

Ved siden av Suezkanalen er Panamakanalen verdens viktigste kanal. Den har hatt stor innflytelse på sjøfarten, ettersom skip ikke lenger behøvdde å dra den lange og utsatte reisen via Drakestredet rundt Kapp Horn på Sør-Amerikas sørsjipp. En seilingsrute fra New York til San Francisco gjennom kanalen er på 5.130 nautiske mil (9.500 kilometer), noe som er under halvparten av den tidligere ruten rundt Kapp Horn, som er 12.150 nm (22.500 kilometer) lang.

Etter at et fransk prosjekt under ledelse av Ferdinand de Lesseps, Suezkanalens skaper, kollapset fullstendig på slutten av det 19. århundre, ble det overtatt av USA. Med kyst på hver side av det nordamerikanske kontinentet var det inn-



## FAKTA

Byggeår	1870–1914
Kanallengde	80 km
Høydeforskj.	26 m
Antall sluser	3 slusesett, 6 sluser totalt
Max skipslengde	294 m
Max skipsbredde	32,3 m
Max dyptgående	12,04 m

## Trafikken gjennom Panamakanalen

År	Antall seilinger	Tonnasje
2008	14.702	209.763.122
2009	14.342	197.896.818

lysende at den kommende supermakten hadde sterke strategiske og økonomiske interesser av å få kontroll over en fremtidig kanal mellom Atlanterhavet og Stillehavet.

Panama og USA inngikk i 1903 en avtale som innebar at USA skulle bygge og forvalte Panamakanalen samt en åtte kilometer bred landremse på hver side av kanalen. Konstruksjonen av kanalen ble siden overvåket av ingeniørtropper fra

USAs hær mellom 1904 og 1914, da kanalen ble åpnet.

#### ÉN MILLION FARTØYER

Kanalen har siden åpningen vært en nøkkel faktor for internasjonal sjøfart. Over én million fartøyer har siden åpningen i 1914 og fram til i dag passert gjennom den. Hvert år seiler omkring 14.000 fartøyer med rundt 200 millioner tonn last gjennom Panamakanalen.

Cirka 50 prosent av skipsstrafikken utnytter allerede hele bredden i slusene.

I alle år fortsatte det amerikanske militære nærværet i Panama. I 1977 gikk USA under Jimmy Carters ledelse med på kravet om tilbakeføring av kanalen til den panamanske republikken. Ved midnatt 31. desember 1999 overtok Panama kontrollen.

Panamakanalen har to sett med sluser på Stillehavssiden, Miraflores- og Pedro Miguel-slusene, mens Gatun-slusene ligger på Atlanterhavssiden. Hvert slusekammer er 305 meter langt, 33,5 meter bredt og 24 meter dypt. Kanalen har to løp slik at det kan gå skip i begge retninger samtidig.

Høydeforskjellen fra havet til Gatun-sjøen er 26 meter. På Atlanterhavssiden har slusene massive stålporter som er 21 meter høye og veier 745 tonn hver, men de er allikevel så godt balansert at de bare krever en 40 hestekrefter motor for åpning og lukking. På Stillehavssiden, ved Miraflores, er slusene 24 cm høyere og utsatt for mye større tidevannsforskjeller.

#### PANAMAX

På grunn av Panama-eidets S-form går kanalen fra Stillehavet vest-nordvestover gjennom eidet. For å unngå forvirring betegner kanalmyndighetene seilasen fra Stillehavet til Det karibiske hav som nordgående og fra Det karibiske hav til Stillehavet som sørgående.

Kanalen benyttes av alt fra små fritidsbåter opp til store handelsskip. Den maksimale størrelsen på skip som kan bruke kanalen, kalles «panamax». Et stigende antall moderne skip overskrider denne grensen og kalles post-panamaxskip. Det første av disse kom allerede i 1936 med passasjerskipet «Queen Mary».

I gjennomsnitt passerer nesten 40 skip daglig gjennom kanalen. Den raskeste gjennomseilingen ble gjort av en av den amerikanske marinens hydrofoilibåter i 1979. Den brukte 2 timer og 41 minutter.

Den største vekten fraktet på et skip gjennom kanalen var på tankeren «Arco Texas» i 1981 med en last på 65.299 tonn olje. Det lengste skipet som noensinne har



SLUSER: Panamakanalen har to sett med sluser på Stillehavssiden (bildet), Miraflores- og Pedro Miguel-slusene, mens Gatun-slusene ligger på Atlanterhavssiden.

FOTO: SCANPIX



LAST: Hvert år seiler omkring 14.000 fartøyer med rundt 200 millioner tonn last gjennom Panamakanalen.

passert, var «San Juan Prospector» (senere «Marcona Prospector») med en lengde på 299 meter og en bredde på 32,6 meter. Det bredeste er slagskipet USS «New Jersey», som er 294,2 meter langt og 32,91 meter bredt.

#### KUNSTIGE SJØER

Kanalen har to kunstige sjøer og tre grupper med sluser. Nok en kunstig innsjø, Alejuelasjøen, fungerer som vannreservoar for kanalen. Ved transitt fra Stillehavet til Atlanterhavet passerer et skip følgende punkter:

- Fra kanalens munning i Panamabukta seiler skipene 13 kilometer opp til de første slusene ved Miraflores, etter å ha passert under hengebrua Puente de las Américas. De to slusene ved Miraflores er til sammen 1,7 kilometer lange og løfter totalt 16,5 meter ved midtels havnivå.

- Den 1,4 kilometer lange enkeltslusen ved Pedro Miguel løfter skipet ytterligere 9,5 meter opp til kanalens hovedvannnivå 26 meter over havet.
- Den 13,7 kilometer lange utgravde strekningen Gaillard Cut skjærer gjennom fjellryggen på kontinentet, Culebraryggen (med en høyde på 82 meter over havnivå) og passerer under brua Puente Centenario.

Avskoging og erosjon skaper problemer ved at store mengder slam samles på bunnen i kanalsystemet.

- Rio Chagres er en naturlig elv som etter et løp på 8,5 kilometer munnner ut i Gatúnsjøen, en kunstig

innsjø anlagt ved byggingen av Gatúndammen. Her seiler skipet 24 kilometer tvers over Panamæidet.

- De tre Gatúnslusene forflytter skipet 1,9 kilometer ned til havet på Atlanterhavs-siden.
- Kanalen avsluttes med en 3,2 kilometer lang strekning ut til Bahía Limón og Det karibiske hav.
- Den totale strekningen er om lag 80 kilometer, og reisen tar minst 7–8 timer.

#### TIDEVANNET

Den maksimale variasjonen i tidevannet på Stillehavssiden er fra + 3,35 meter til – 3,20 meter, og løftehøyden ved Mirafloresslusene varierer derfor mellom 13,1 meter ved flo og 19,7 meter ved fjære. Tidevannsvariasjonene på Atlanterhavs-siden overstiger ikke 60 centimeter.

Middels havnivå på Stillehavssiden er i gjennomsnitt 20 centimeter



BETYDNING: Panamakanalen har hatt stor innflytelse på sjøfarten, ettersom skip ikke lenger behøve å dra den lange og utsatte reisen via Drakestredet rundt Kapp Horn på Sør-Amerikas sørsjipp.

høyere enn på Atlanterhavssiden. På sitt grunneste er kanalen 13 meter og på sitt smaleste 153 meter.

Høyst 48 skip per døgn kan passere gjennom kanalen. Ventetiden ved innseilingen kan være på opptil et døgn. Bahía Limón på Atlanterhavssiden utgjør en ankringsplass avgrenset av en molo, men den har ofte ikke plass for alle skipene som vil trafikkere kanalen. På Stillehavssiden er ankringsområdet helt åpent, men der utgjør topografien i Panamabukten en naturlig molo.

Landskapet langs kanalen består for det meste av uberørt regnskog.

- Høyeste avgift noensinne for å passere kanalen betalte cruiseskipet «Disney Magic» med litt over 331.200 dollar.

- Laveste avgift noensinne var 36 cent. Det måtte den amerikanske eventyreren Richard Halliburton ut med da han svømte gjennom kanalen i 1928.

- I gjennomsnitt betaler hver båt ca. 54.000 dollar for å passere.

Bare i kanalmunningene på hver side er kanalen omgitt av bymessig bebyggelse og industriområder.

### SLUSENE

De mest spektakulære delene av kanalen er slusene. De er alle 33,53 meter brede og med en effektiv lengde på 304,8. Dybden i slusene varierer, men den dypeste er 12,55 meter ved den sørlige delen av slusene i området Pedro Miguel. Alle kanalens sluser er doble, og det er altså to parallelle slusetrapper på alle tre sluseområdene, hvilket i teorien tillater samtidig trafikk i begge retninger. I praksis kan større skip ikke møtes i Gaillard Cut, så derfor anvendes skipskonvoier inn og ut de to kanalfilene i én retning om gangen.

Hver slusefylling krever 101.000 kubikkmeter vann, og vannet fylles inn ved hjelp av gravitasjonen og et nettverk av kulverter under hver sluse. Skipene blir holdt på rett kurs i slusene med mindre lokomotiver som går på spor langs slusene. Lokomotivene kalles for «muldyr» etter sine forgjengere som tidligere ble anvendt til oppgaven. Mindre fartøy, som turist- og fritidsbåter, seiler i konvoi, bruker egen motorkraft i slusene og posisjoneres ved egne liner under fylling/tømming av slusekammerene.

### VIKTIG FOR PANAMA

Panama har siden overtakelsen gjennom selskapet Panama Canal

Authority (PCA) tatt hånd om kanalen på en utmerket måte og slått alle tidligere trafikk-, omsetnings- og sikkerhetsrekorder, år etter år – til amerikanernes forbauselse. Antallet ulykker ligger på rekordlavt nivå. I følge PCA er kanalens gjennomsnittelige gjennomsnittstid på vei nedover. Det er en god indikator på effektiviteten i kanaladministrasjonen.

Kanalen har stor betydning for Panamas økonomi, siden kanalselskapet har kontinuerlig drift, 24 timer i døgnet, hele året rundt. Om lag 9.000 mennesker arbeider direkte for kanalselskapet med ulike oppgaver knyttet til drift, vedlikehold og utbygging. I tillegg kommer ulike underleverandører og sideeffekter, kanalen er blant annet et populært mål for cruisebåter.

Kanalen omsatte i 2008 for 2.007.045.000 amerikanske dollar, en økning på 14 prosent fra 2007. Dette tilsvarer ca. 13 milliarder kroner eller ca. sju prosent av Panamas bruttonasjonalprodukt.

Kanalen håndterer i dag adskillig mer trafikk enn det ble regnet med da den ble bygget. Det ble i 1934 beregnet at den maksimale kapasiteten ville ligge på rundt 80 millioner tonn per år, men det ble i 2006 altså fraktet 296 millioner tonn per år.

### SLUSEPROSJEKTET

Det ble i 2006 vedtatt å bygge ut Panamakanalen med et nytt løp ved siden av det eksisterende. Prosjektet skal være gjennomført i 2015 – 101 år etter at kanalen ble åpnet. Løpet skal bli så bredt og langt at selv de aller største skipene i dag og i fremtiden kan passere. Slusene vil bli større og raskere for å redusere tiden det tar å passere kanalen.

3. september 2007 begynte arbeidet med å utvide kanalen, og tusenvis av mennesker i Panama var vitner til en stor eksplosjon ved Paraiso i Panama by ved kanalens



UTVIDES: Arbeidet med å utvide Panamakanalen med et tredje sett med sluser skal være ferdig i 2015. Det er et megaprojekt som vil doble kanalens kapasitet og tillate både større trafikk og større skip.

FOTO: SCANPIX

sørlige munning i Stillehavet. Eksplosjonen innledet symbolsk den praktiske innledningen av utvidelsesprosjektet, ved å sprengte løs en del av en fjellside.

#### SLUSETRAPPER

Planen omfatter to nye slusetrapper – én øst for den nåværende Gatún-slusen og én sørvest for Miraflores-slusene, inklusive innløpskanaler. Hver trapp kommer til å gå direkte fra havnivået til Gatún-sjøens nivå. De nåværende to stegene med Mira-

flores/Pedro Miguel kommer ikke til å kopieres.

De nye slusene skal nås via nye anslutningskanaler, inklusive en 6,2 kilometer lang kanal ved Miraflores fra slusen til Gaillard Cut rundt Miraflores-sjøen. Hver sluserenne blir 218 meter, noe som krever at post-panamax-skip navigeres inn i slusene i én retning av gangen. Gaillard Cut og kanalen gjennom Gatún-sjøen kommer til å mudres bredere – til 280 meter på de rette partiene og 366 meter i kurvepartiene. Gatún-sjøens maksimale nivå over havet kommer til å økes fra referansehøyden 26,7 meter til 27,1 meter.

#### ANDRE ALTERNATIVER

Global oppvarming og økt ismelting i Nordishavet har ledet til spekulasjoner om Nordvestpassasjen en gang i fremtiden skal kunne brukes til kommersiell sjøfart. En seilingsrute New York – Tokyo via Nordvestpassasjen er 7.600 nautiske mil;

via Panamakanalen blir seilasen på 9.800 nautiske mil.

I teorien betyr dette at et fartøy med en gjennomsnittsfart på 17 knop kan spare drøyt fem døgn seilas ved valg av Nordvestpassasjen fremfor Panamakanalen.

Å seile gjennom Nordishavet vil derimot ikke kunne skje uten videre. Foruten problemer med is finnes uløste territorielle spørsmål. Dessuten kreves omfattende utbygging av infrastruktur for å betjene fartøyene.

Det er også spekulasjoner om mulige kanaler gjennom Mexico, Nicaragua og Colombia.

Kritikere, som uttrykker sin uro over de planlagte økningene av avgiftene i Panamakanalen, hevder at Suezkanalen også skal kunne bli et realistisk alternativ for fartøy mellom Asia og den amerikanske østkysten. ■

(Kilder: Panama Canal Authority/Wikipedia/Store Norske leksikon)

Kineserne vant et anbud på drift av containerhavnene i hver ende av kanalen. Amerikanerne peker i denne sammenheng på at Neutrality Act gir USA rett til en militær inngripen, om det anses som nødvendig.



# Ny general- sekretær i IMO

Koji Sekimizu fra Japan er valgt til ny generalsekretær i IMO fra 1. januar 2012.

Sekimizu ble valgt av rådmøtet i IMO (International Maritime Organization), og vil formelt bli utnevnt i slutten av november. Utnevnelsen gjelder for en fireårsperiode.

Sekimizu (58) er utdannet nautisk ingeniør, og har bakgrunn som skipsinspektør og fra administrasjonen i det japanske samferdselsdepartementet.

Han kom til IMO som teknisk sjef i 1989, og har siden hatt en rekke ledende stillinger i organisasjonen.

Nåværende generalsekretær, Efthimos E. Mitropoulos, gratulerer Sekimizu med utnevnelsen og forsikrer om at han vil gjøre sitt beste for å få en så vellykket overgang mellom de to som mulig. ■




---

## Historisk miljøvedtak i IMO

Den 15. juli vedtok FNs maritime organisasjon IMO å sette krav til energieffektivisering i det internasjonale regelverket for skipsfarten.

IMO sin miljøvernkomité vedtok å endre MARPOL konvensjonens Vedlegg VI for å inkludere energieffektivitetskrav (EEDI – Energy Efficiency Design Index) for nye skip, samt et krav om at alle skip skal ha en energieffektivitetsplan (SEEMP – Ship Energy Efficiency Management Plan) som skal føre til reduserte utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart.

Vedtaket er historisk i og med at det er det første globale regelverket som tar sikte på å redusere utslipp av klimagasser som faktisk vil tre i kraft for skipsfart globalt.

Forslaget som ble vedtatt var basert på et dokument fremmet av Norge sammen med en rekke andre land.

Endringene vil ventelig tre i kraft 1. januar 2013 for nye skip over 400 bruttotonn. ■



NORGES MARITIME UTDANNINGSSENTER

## **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, loser 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





REVOLUSJON: De siste 20 årene har internett revolusjonert hvordan skipsmeglere jobber. Her fra R.S. Platou.

FOTO: ESPEN GRØNLI

## Norsk skipsmegling i 150 år: **En kunnskapsnæring i stadig utvikling**

I et NRK-program fra 1980 konstaterer Jan P. Jansen: "Det er fire byer som dirigerer verdens sjøverts transport, stort sett. Det er Tokyo, New York, London og Oslo. Og Oslo er ikke mindre viktig enn de andre". Jansens program viste alle forhandlingene og avtalene som måtte slutes over landegrensene for at ett Wilhelmsen-skip skulle finne oppdrag.



**Eyvind Bagle**  
Nestleder  
Norsk Maritimt  
Museum



Jansens program var folkeopplysning om "shipping" og skipsmegling, en bransje som har utviklet seg i tett samspill med skipsnæringen gjennom de siste 150 årene.

I seilskutetiden på 1800-tallet var de fleste administrative og merk-antile oppgavene knyttet til norsk skipsfart noe som ble gjort opp direkte mellom skipsførere og handelsfolkene som søkte transportmuligheter.

Riktignok var det noe som het skipsmeglere, og som ble underlagt en egen lov i 1818. I den ble betegnelsen nærmest gitt som en pensjon til "uskyldig" fallerte handelsmenn eller rikfolk. Over alle hav og i mange av verdens havner hadde kapteinene vide fullmakter på vegne av skipsrederne, og var gitt et stort ansvar for å inngå avtaler om frakter.

#### INTERNASJONALE KONTAKTER

Men det vokste også frem en gruppe av handelsfolk som hadde internasjonale kontakter, og sørget for oppdrag for norske skip i trampfart. Et eksempel er konsul Peter L. J. Lund (1810-1892) i Arendal, som hadde nettverk i europeisk trelasthandel. Han grunnla i 1836 firmaet som i dag er kjent som Chr. Boe & Søn A/S.

Andre halvdel av 1800-tallet var preget av store endringer i skipsfarten, og fjerne havner ble knyttet nærmere hverandre med telegrafene. Den norske privilegierreguleringen av skipsmegling ble uthult lenge før den ble undergitt nye lovbestemmelser på 1870-tallet, som svarte mer til den liberale handelsepokens krav.

Norske skipsmeglere fremsto i økende grad som forretningsfolk som knyttet norske skipsfartsmiljøer til utenlandske fraktmarkeder.

#### BERGEN EN FOREGANGSBY

Joachim Grieg (1849-1932) fra Bergen var en viktig representant for denne tidens skipsmeglere. Grieg var en sentral person i Bergens skipsfartsmiljø og næringsliv fra 1880-årene til sin død. Etter flere år som sjøoffiser startet han skipsmeglerforretning i 1884, det senere Joachim Grieg & Co.

Bergen var foregangsbyen i norsk sammenheng når det gjaldt overgang til dampskip og linjefart. Grieg stod midt oppi den spesialiseringen som foregikk, da flere av byens handelsfolk måtte velge mellom å være enten kjøpmann eller skipsreder.

Selv brøt han gamle grenser for meglervirksomheten på flere vis.

Han utvidet oppgavefeltet. Tidligere hadde Bergens meglere hovedsakelig arbeidet med klarering og befraktning av utgående laster fra byen.

Grieg brukte kommunikasjon som konkurransefortrinn. Firmaets Oslo-kontor fra 1899 ble etablert mye på grunn av byens direkte telegraflinje til New York. Grieg knyttet kontakter verden over slik at han utvidet operasjonsfeltet også til å gjelde befraktning av alle typer skip på alle verdens hav.

Dessuten gikk Grieg & Co. inn i kontrahering – og salg og kjøp av skip. Grieg brukte også nye markedsføringsmetoder, og sørget for at Bergens dampskipstonnasje fikk beskjefteigelse i den innbringende amerikanske frukttransporten. Griegs firma opparbeidet seg en posisjon som hovedansvarlig for allokering av alle skip til denne virksomheten, som lenge bød et godt levebrød til norske så vel som utenlandske rederier.

#### SELVSTENDIG PROFESJON

Rundt 1900 fremstod norske skipsmeglere i økende grad som en selvstendig profesjonsgruppe, som etter beste evne prøvde å komme «melom» etablerte skipsmeglere i Lon-



ORGANISERT: Oslo fikk sin skipsmeglerforening i 1909, og Norsk Skipsmeglerforbund ble etablert ti år senere. Her fra et møte i Oslo Skipsmeglerforening i 1934.

FRA BOKA "A CENTURY OF SHIPPING" AV DAG BAKKA, JR.



BIBELN: "The Boe Code" ble første gang publisert i 1925, og inneholdt 80.000 koder for havner, skip og rederier med mer. I utgaven fra 1937 hadde om-fanget vokst til 425.000 ord. Boes kodebok var en bibel for meglere verden over. Her en annonse for boken fra 1939.

FRA BOKA "A CENTURY OF SHIPPING" AV DAG BAKKA JR.

don og andre storbyer og de norske skipsrederiene. Flere meglere fra denne tiden begynte som løpegutter på kontorene som 15-åringer og jobbet seg oppover i faget, for enkeltes del kombinert med læretid i utenlandske meglerhus. Det var særlig til London og Hamburg disse dro.

I jakten på kundene fikk meglerne behov for definisjoner av virkeområder og konkurranseregler. Oslo fikk sin skipsmeglerforening i 1909, og Norsk Skipsmeglerforbund ble etablert ti år senere.

Hovedstaden var i ferd med å bli den viktigste sjøfartsbyen i landet. Inntil første verdenskrig var likevel mesteparten av norsk skipsmegling konsentrert om den nære skipstrafikken ut og inn fra Norge.

## MER INTERNASJONALT

Under første verdenskrig ble skipstrafikken til og fra Norge underlagt restriksjoner både fra norske myndigheter, britisk blokade og tysk ubåtkrigføring. Krigen var for Norges del preget av velkjent spekulasjon i skipsfart og kontrahering, og spørsmål knyttet til sjøfarten var et brennende tema i norsk nøytralitet.

I jobbetiden oppstod en mer pågående meglerkultur, både i og utenfor etablerte

meglerhus. Ifølge forfatteren Dag Bakka jr. var firma som Grieg & Co, Fearnley & Eger, Winge & Co og Heitman generelt forsiktede i krigsårene. Yngre meglere brøt ut og startet (ofte kortlivede) foretak for å utnytte de eventyrlige mulighetene man mente å se.

En varig konsekvens var likevel at norske meglere fikk større innpass i oversjøisk skipsfart, ikke minst i trafikken mellom USA og Europa. Firmaet Lorentzen & Co ble opprettet i 1919, med basis i en fem-årsavtale med Simpson, Spencer & Young (London og New York) for det norske markedet.

Første verdenskrig så også eksempler på at norske meglere fikk oppgaver på vegne av staten, særlig i (vanskelige) forhandlinger med britiske myndigheter om bruk av norsk tonnasje.

Etter sammenbruddet i skipsfart og handel i 1920/21, så man i det følgende tiåret likevel utvikling av større og mer avansert tonnasje innenfor en rekke forskjellige «trades». Kapitalkrevende tonnasje krevde nye former for finansieringsarbeid.

Et kjent eksempel er Christen Smiths tungløfts fartøyer, Belship Co Ltd. Her var Lorentzen & Co de aktive meglerne som ordnet oppdrag, og etter 1935 overtok de eierskapet av rederiet. Liknende tilfelle finner man i en rekke andre bulktrader på denne tiden.

## THE BOE CODE

Mellomkrigstiden så også en viktig norsk innovasjon innenfor selve meglerfaget. Skipsmegleren Conrad Boe (1879–1940) utviklet en fembokstavers kode for å rasjonalisere telegrafkommunikasjon.

"The Boe Code" ble første gang publisert i 1925, og inneholdt 80 000 koder for havner, skip og rederier med mer. I utgaven fra 1937 hadde omfanget vokst til 425 000 ord. Boes kodebok var en bibel for meglere verden over, inntil telekommunikasjonen tok over fra slutten av 1940-tallet.

## OLJETRANSPORTEN ØKER

Etter 1925 var oljetransport den største vekstnæringen i norsk skipsfart. Norsk meglerbransje var aktive i alt fra risikopregede foretak og kontraheringer, til mer langvarige oppdrag.

En aktiv innsats førte til at norske skip tok hoveddelen av markedet da The Anglo-Saxon Petroleum i 1927 bød ut sin transport på 10-års kontrakter. Enkeltmeglere, for eksempel Hans Blehr (1875–1945) i Blehr & Tenwig, opparbeidet seg viktige posisjoner, f.eks. mellom svenske skipsverft og norske rederier.

Meglerhusene gikk i mange tilfelle inn i finansieringen av skipsbyggingen, med sikkerhet i både skip og last. Til gjengjeld sikret de seg eksklusive rettigheter på vegne av rederiene, og også agenturer for utenlandske verft.



TELEKS: Boes kodebok var en bibel for meglere verden over, inntil telekommunikasjonen tok over fra slutten av 1940-tallet. Bilde fra skipsmevlere i aksjon med teleksmaskiner hos Platou i 1969.

FRA BOKA "A CENTURY OF SHIPPING" AV DAG BAKKA JR.

Ragnar Platou, som etablerte sitt kjente meglerfirma i 1936, hadde et viktig agentur for Deutsche Werft. Slike forbindelser avfødte nye prosjekter, og sementerte en samarbeidskultur mellom norske meglere og redere som bestod til skipsfartskrisen på 1970-tallet.

## BØRSKRAKK OG KRIG

Den verdensomspennende økonomiske krisen etter børskrakket i 1929 ble naturligvis svært utfordrende for norsk skips-

fart, som først og fremst var andre nasjoners fraktemenn. Den globale oljehandelen var rammet. Ragnar Platou ledet "Tank-skipscentralen" i 1932/33, et kortvarig forsøk på å unngå priskrig. Dette ble avløst av en internasjonal tankskipspool som var i virksomhet frem til andre verdenskrig. Ved krigsutbruddet i 1939 var den norske tankskipsflåten regnet blant verdens mest avanserte og største.

Norsk handelsflåtes betydning for den allierte krigsinnsatsen er velkjent, og var som kjent også et svært dramatisk kapitell for norske sjøfolk. For meglerne i Norge, hvor den frie meglingen ble suspendert, var dette en tid med liten aktivitet. På mange kontorer fordrev man tiden med oppdatering på lovverk og bestemmelser.

#### **GULLALDER FØR OMSTILLINGER**

Tidsepoken 1945–1970 var preget av enorm økonomisk vekst, og mer enn femdobling av verdens sjøverts handel. Norsk skipsfart steg til nye høyder. I 1949 var tonnasje tilbake på samme nivå som ved krigsutbruddet, og utover 50-tallet var det en omfattende sanering og nyutvikling av tonnasje.

Meglerbransjens andel av dette fulgte delvis i etablerte spor, men det var nye elementer i bildet: Shippingfolk som hadde drevet virksomhet i USA og Storbritannia under krigen hadde knyttet nye kontakter som gikk utenom de etablerte norske meglerne. Torvald Klaveness

(1913–1996) startet ved hjemkosten til Norge i 1946 både rederi og meglervirksomhet. Ikke minst var det kjennskap til det amerikanske kjøleskipsmarkedet som bygde basisen for Torvald Klaveness Gruppen.

I 1960-tallets skipsfart var norske meglerfirma aktive pådrivere for både vekst og spesialisering av norsk handelsflåte. Det er mange eksempler å trekke frem, fra bilskip (ro/ro) til avanserte LPG-tankskip (Liquefied Petroleum Gas). Meglerne spilte en aktiv rolle i den industrielle skipsfarten som vokste frem i krysningspunkt mellom marked, reder og verft. De hadde mange oppdrag knyttet til opprettelsen av de forskjellige "poolene" for internasjonal markedsføring av norske skip, et fenomen som særlig forekom innenfor bulkmarkedet.

#### **ENDRING I HANDELSVEIENE**

Japans fremvekst som industriland innebar endringer i handelsveiene, og Fearnley & Eger Chartering var et firma som etter hvert trådte inn som mellomledd mellom japansk industri og europeiske shippingkunder.

På 1960-tallet etablerte flere norske meglerne filialer eller samarbeidskontorer i Asia, Afrika og Sør- og Nord-Amerika. Dette var et nytt trinn i internasjonaliseringen av norsk meglerbransje, et trinn som har blitt forsterket i omstillingsårene etter 1970-tallet.

Et annet trekk fra 60-tallet var formaliseringen av forskning i de større meglerhusene, inspirert av utviklingen i større skipsfartsland. R. S. Platou opprettet en markedsanalytisk avdeling i 1963. Samme firma tok et viktig initiativ til spredningen av datateknologi i norsk meglerbransje: Data-Ship A/S ble etablert med over 100 skipsrederier og 20 meglerfirma som aksjonærer.

Omstillingene som fulgte i og etter skipsfartskrisen på 1970-tallet angikk i høy grad meglerbransjen. Meglere måtte følge sine tankskipsredere på "tunge skritt" tilbake til verft for å forsøke og reforhandle inngåtte byggekontrakter.

Bransjen måtte kjempe om folkemengden, hvor enkelte klandret den for å bidra til overkontraheringen i tankskipssektoren. Jan P. Jansens TV-program fra 1980 var et uttrykk for mer åpenhet rundt den rollen meglere spilte i skipsfarten. Dette var noe av en kulturendring i en bransje hvor diskresjon var honnørord.

#### **INN I OFFSHORE**

Med omstruktureringen av den nasjonalt baserte skipsfarten ble det enda viktigere for de internasjonalt orienterte meglerhusene å være tilstede i nærhet av lovende markeder overalt i verden. Ett gryende marked lå imidlertid nært: Offshorevirksomheten i Nordsjøen etter Ekofisk-funnet i 1969.



OFFSHORE: Offshorevirksomheten i Nordsjøen etter Ekofisk-funnet i 1969 åpnet et nytt marked for skipsfarten. Meglerne rolle i denne sektoren har utviklet seg stort de siste 40 årene, og har gitt mange oppdrag.

FOTO: BJARNE SKOGVIK



I 1960-tallets skipsfart var norske meglerfirma aktive pådrivere for både vekst og spesialisering av norsk handelsflåte, fra bilskip (ro/ro) til avanserte LPG-tankskip. Her et av Wilhelmssens ro/to skip fra 1980-årene, Nosac Takara (senere Takara), som ble bygget i 1986. Det seiler fremdeles. FOTO: WILH. WILHELMSSEN

R. S. Platou og Joachim Grieg & Co forhandlet allerede våren 1970 en rekke kontrakter om bygging av forsyningskip med amerikanske og nederlandske skipsverft. De samme firmene investerte også selv i drillskip, og utviklet offshore "prosjekt-megling".

Meglerne hos R.S. Platou var aktive bidragsytere i å få verft som Ulstein inn i offshorevirksomheten. Denne rollen har naturligvis utviklet seg stort over de siste 40 årene, og har gitt mange oppdrag etter hvert som norsk offshore skipsfart har tatt steget ut til andre farvann enn Nordsjøen.

## EN KUNNSKAPSNÆRING

I denne oversikten har vi forsøkt å se skipsmeglerfaget i lys av noen trekk i norsk sjøfarts utvikling. Skipsmegling er i dag som for hundre år siden en kunnskapsnæring som bygger på nettverk og forretningstalant. Arbeidsmetoder, utdanning og spesialiseringsgrad har naturligvis endret seg mye.

En side av saken de siste 20 årene er at internett har revolusjonert hvordan skipsmeglere jobber. Blant mange andre sider er de stadig skjærpede kravene til dokumentasjon av både kunnskaper og ansvar.

137 bedrifter er i skrivende stund medlemmer i Norsk Skipsmeglerforbund. De har tilholdssted i norske og internasjonale havnebyer, og spenner fra enkeltpersonforetak til verdensledende firma som R.S. Platou, Fearnley og Lorentzen-Stemoco. Havneagenturer og klarering har i stigende grad blitt overlatt til globale spesialistfirma hvor også norske aktører som Barwill er sterke.

Norske skipsmeglere utfører alle oppdrag innen befraktning, kontrahering, kjøp og salg av skip og prosjektutvikling. I dag arbeider norske skipsmeglere i større grad en tidligere med kunder i utlandet. Dette gjør de dels gjennom egne etablerte konto-

rer, og direkte med verft/redere/befraktere og operatører. Det er likevel et vedvarende trekk at norske skipsmeglere baserer sin virksomhet på nær kontakt med norske skipsredere, og at en drivende faktor har vært å skaffe oppdrag til norsk skipsfart. ■

## LITTERATUR:

- *Dag Bakka jr.: A Century of Shipping. Oslo Shipbrokers' Association 1899-1999. Oslo 1999.*
- *H. T. Gram og T. Baalsrud: R.S. Platou A.S. 1936 – 1986. Oslo 1986.*
- *Diverse websider, blant annet [www.shipbroker.no](http://www.shipbroker.no) (Norsk Skipsmeglingsforbunds sider)*



IDAG: Slik går det for seg på et skipsmeglerkontor i dag, her hos Bergen Tanker Brokers i Bergen. FOTO: DAG BAKKA JR.

# 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

Svakheter med "On-load release" livbåtkroker:

# Nye krav skal gi sikrere livbåtkroker

Etter at Norge i februar 2008 fikk satt problemet med svakheter i design på mange "on-load release" livbåtkroker på sakskartet, vedtok IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC 89) endelig 20. mai i år en kraftig innskjerping av reglene for livbåtkroker. De nye reglene gjelder for alle fartøyer i NOR/NIS som har konvensjonelle livbåter.



Lasse Karlsen  
Avdelingsdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

Prosessten har utspring i mange ulykker med "on-load release" livbåtkrokene som ble innført i 1986, blant annet som følge av ulykken med Aleksander Kielland. I den ulykken greide man ikke å frigjøre alle livbåtene fra fallene grunnet trekraft fra fallene. Hensikten med "on-load release" krokene er at de i en krisesituasjon skal kunne utløses effektivt selv om

livbåten ikke flyter fritt og selv om det er belastning på krokene. Normalt skal krokene ikke utløse før livbåten er fullt sjøsatt.

Reglene for krokene tilsa at kriseutløsning under last krevde en trinnsvis prosedyre, hvor blant annet en hydrostatisk interlock skulle hindre utilsiktet utløsning dersom livbåten ikke var kommet på vannet. Siden den skal kunne utløses før den er på vannet er krokmekanismen utstyrt med et sikringssystem som kunne åpnes etter å ha brutt en sikring.

## ULYKKER MED OMKOMNE

Ulykkene med disse kroksystemene har skjedd under trening og testing. Trening og testing foregår ofte i lettskipskondisjon med stor lærings høyde. Ulykkene har i mange tilfeller fått fatal utgang med flere omkomne. Det har skjedd ulykker med helt nye kroksystemer noe som sterkt indikerte designmessige svakheter. Noen kroker har utløst ved mindre belastningsendringer som for eksempel når låring/hiving stoppes.

Et forhold som kan fremheves er at det for inntil få år siden ikke ble foretatt grundige undersøkelser ved kroksvikt. Hvilke kroktyper som har sviktet har ikke blitt registrert godt nok. Paradoksalt nok hevdes det at typenummer på livbåtmotoren fremkommer i krokulykkesrapporter, mens krokene ikke identifiseres.

Etter hvert har det kommet noen grundige undersøkelser hvor kroksystemene er analysert og testet etter ulykker. Det har gitt informasjon om både designmessige og vedlikeholdsmessige svakheter.

## FALL PREVENTERS

Flere tiltak har vært lansert og MSC satte saken på agendaen i 2001. Norge var med på å foreslå skjerpede krav til vedlikehold

og at leverandørene av krokene som hadde produktkunnskapen skulle få ansvar for vedlikeholdet.

MSC 84 vedtok i 2003 retningslinjer for periodisk vedlikehold, som ble obligatorisk fra 1. juli 2006. Retningslinjene om at leverandørene skulle ha ansvar for vedlikehold (MSC.1/Circ 1206) er imidlertid fortsatt ikke obligatoriske. Planen var å gjøre kravene obligatoriske når krokleverandørene hadde fått på plass et verdensomspennende serviceopplegg. MSC endret også krav til "Training, Servicing and Maintenance of Lifesaving Appliances".

Ulykkene har blant annet ført til at det ikke er nødvendig å ha folk om bord i livbåtene under sjøsetting og opphiving. Muligheten for å låre og hive uten mannskap vil nok bli opprettholdt.

Problemen med krokene medførte at flere utviklet ekstra sikringsutstyr som skulle forhindre at livbåter falt ned dersom krokene åpnet seg utilsiktet. For å regulere dette vedtok MCS 87 en guideline MSC.1/Circ.1327 for hvordan "fall preventer devices" – FPD – kan monteres og brukes på livbåter. FPD er nå anbefalt som tiltak på alle livbåter som har kroker som ikke tilfredsstiller de nye kravene.

## DESIGNPROBLEMER

IMO behandlet i DE 50 i 2006 et forslag fra Storbritannia om å forby visse kroktyper etter at MCA i 555 rapporten avslørte prinsipielle svakheter med et av de mest benyttede krokprinsipper. Forslaget ble ikke tatt til følge, men det ble vedtatt å revidere designkriteriene for nye "on-load release" kroker.

På DE 51 i 2008 fikk ikke arbeidet med nye designkriterier prioritet til tross for at næringen på initiativ fra Norge hadde stilt ut et tyvetalls krokløsninger slik at delegatene kunne sette seg godt inn i problematikken.

Norge valgte da å ta protokolltilførsel og la i plenum frem et forslag om å prioritere et arbeid for å definere ustabile kroker og etablere en plan for utskifting av slike kroksystemer. I plenum var det kun Storbritannia som direkte støttet det norske forslaget, men også DE's formann støttet forslaget og fikk DE 51 til å sette saken på agendaen til en korrespondansegruppe som skulle rapportere til DE 52.

Bakgrunnen for det norske utspillet i DE 51 var blant annet informasjon fra forsikringsselskapet Gard som fremholdt at svakhetene med livbåtkrokene var så omfattende at myndighetene burde se nærmere på designkravene. Gard gjennomførte i 2007 et fagseminar med stor internasjonal deltakelse hvor det klart fremkom at noen krokdesign hadde designsvakheter. MCA's 555 rapport ble også drøftet. Seminaret gav mange gode innspill til hva som var viktig for sikre livbåtkroker, som ikke utløser seg utilsiktet.

Siden har forbedring av designkriteriene for nye kroker og kriteriene for utskiftning av eksisterende kroker vært behandlet på fire ordinære DE-møter, i korrespondansegrupper og to ekstraordinære møter. Parallelt er det arbeidet med å få gjort kravene til vedlikehold, MSC.1/Circ 1206 obligatorisk ved å justere noe på kravene og utvikle generelle kvalitets- og kompetansekrav som kan benyttes for å kvalifisere servicefirmaer. En langdryg prosess, som foreløpig ble avsluttet på MSC 89 i mai 2011.

Underveis ble forslagene forsøkt forkastet som unødvendig strenge, og var på slutten nær ved å bli forkastet som for dårlige. Sterkt engasjement fra leder av DE Annelise Jost – og generalsekretær i IMO Efthimios Mitropoulos var med på å sikre at forbedringene ble vedtatt.

### TEKNISKE ENDRINGER

Det er mange elementer som til sammen skal bidra til bedre sikkerhet på livbåtkrokene. Først og fremst er kravene til krokenes lås innskjerpet og det er en betingelse at kroken skal ha en stabil låsefunksjon som tåler 50 fullastutløsninger (100 % SWL) og deretter holde seg låst i minst 10 overlastprøver til 110 % SWL selv når operasjonsmekanismen er frakoblet.

Denne testen skal luke ut svake kroklås som slites ved fullastutløsning og eventuelt kan overføre kroklaskrefter til operasjonsmekanismen. Operasjonsmekanismen er et svakt ledd og skal ikke belastes fra kroklås. Operasjonskabler kan således ikke være del av låsefunksjonen.

Det er videre stilt krav til at operasjonsmekanismen inklusive interlocks, merker, indikatorer og operasjonshendler skal fungere korrekt og som beskrevet i leverandørens brukermanual etter at de

ovennevnte tester er gjennomført.

For nye kroker er det stilt ytterligere krav, blant annet til bruk av korrosjonsfaste materialer og til hvor mye låsemekanismene i spesielt utsatte krokdesign, må beveges fra låst posisjon til de når det punkt hvor kroken kan utløses. Styrkekrav til operasjonssystemer og interlocks og robusthet på den sikring som må brytes for å oppnå "on-load release" også tatt med.

Det er viktig at rederiene setter seg inn i dokumentene og tar fatt i oppgaven med å bringe kroken i tråd med de nye reglene.

### RESERTIFISERING AV KROKER

Resertifisering av kroker er i utgangspunktet et ansvar som rederiene og krokleverandørene må fronte. Prosessen som er

foreslått i MSC.1/Circ.1392 tilsier at krokprodusent skal gjennomføre evaluering opp mot de tre nye kriteriene som også skal gjelde for eksisterende kroker og så fremsende en begjæring om designgjennomgang og testing.

Krokprodusenten kan velge å modifisere kroktypen før begjæring om designgjennomgang og testing, etter nærmere bestemte regler, dersom de ønsker det. I så tilfelle må selvfølgelig alle kroker i markedet modifiseres tilsvarende.

Begjæring om designgjennomgang og testing skal rettes til den sjøfartsadministrasjon som opprinnelig har godkjent kroken. Sjøfartsadministrasjonene vil med stor sannsynlighet delegere resertifiseringen til classeselskaper.



DRAMATISK: Dramatisk øvelse på et passasjerskip i norsk fjord. Etter å ha tatt passasjerene om bord gjennom en dør i skutesiden, ble livbåten heist opp av mannskapet. Da den nådde båtdekket, utløste aktere "on-load release" krok seg selv og livbåten falt. Forre krok ble revet gjennom dekket. To mann falt i vannet og en ble hengende i et manntau.

FOTO: GARD



DE 51: Her ser vi artikkelforfatter Lasse Karlsen (til høyre) diskutere krok-design med Alf Martin Sandberg fra forsikringselskapet Gard under møtet i IMOs underkomité "Ship Design & Equipment" DE 51 i 2008. FOTO: ELIUF FJON

Eksisterende kroker som ikke blir godkjent ved ny design-gjennomgang og testing skal være skiftet ut senest innen første dokking etter 1.7.2014 og uansett senest 1.7. 2019. Dette gjelder alle skip.

På alle skip skal eksisterende kroker som har oppnådd å bli resertifisert gjennomgå en verifisering for å sikre at de er i overensstemmelse med den resertifiserte modellen. Dette skal skje senest innen første dokking etter 1.7.2014 og uansett senest 1.7.2019.

#### SENTRALT REGISTER

En utfordring er at det ikke finnes noe samleregister over godkjente livbåtkroker. Derfor er det bestemt at sjøfartsadministrasjonene skal rapportere utfall av designgjennomgang og testing til IMO, som vil opprette et register i GISIS over kroktyper som er testet og utfallet av dette.

De kroktyper som ikke er registrert i dette registeret vil da automatisk bli ansett som ikke godkjente og må skiftes ut. Det må selvfølgelig de som ikke består testene også.

#### KONTROLL OG OPPFØLGING

Kontroll med at de nye bestemmelsene overholdes vil naturlig bli en del av kontrollene som utføres regelmessig i forbindelse med sertifikatfornyelse og mellomliggende inspeksjon. Samtidig kan det påregnes at livbåtkrokene vil bli tema både ved uanmeldt flaggstatsinspeksjon og havnestatskontroll. Reaksjoner kan bli både forelegg og tilbakeholdelse.

Det er uklart hvor mange skip som må skifte livbåtkrokene, men i utgangspunktet er alle skip med konvensjonelle livbåter og "on-load release" kroker omfattet av de nye kravene.

Omfang av utskiftning avhenger av hvilke type "on-load release" kroker skipene har og om kroktypen oppnår resertifisering. Forenklet er det kun fartøy med kun redningsflåter, samt lastebåter og rigger med kun stuplivbåter som ikke berøres.

#### PROSESSEN GÅR VIDERE

Jobben er ikke ferdig. Mer kan gjøres for å forbedre sikkerheten i forbindelse med læring av livbåter. Blant annet er det enighet om at standardisering av utstyr vil gjøre det enklere å sikre at

mannskapet er godt trent og kan operere livbåter på forskjellige skip på en sikker måte.

Videre førte debatten om de ustabile livbåtkrokene til at det ble fokus på behovet for en sekundær låsefunksjon. En singel låsefunksjon er antatt å være risikabel og en sekundær sikring som eventuelt må fjernes manuelt før kroken kan utløses er ønsket. En slik sikring kan sammenlignes med "fall preventer device" men ønskes som en originalt konstruert "sikringsbolt" som kan fjernes fra innsiden i lukkede livbåter.

I tillegg er det et sterkt ønske om å få på plass regler om vibrasjonstesting av livbåtkroker. Saken ble drøftet på DE 55, men mangel på konkrete krav til hva som bør testes medførte at slikt krav ble utsatt. De forannevnte temaer er tatt opp og vil bli en del av prosessen med å utvikle et nytt rammeverk for livredningsutstyr (LSA koden) i regi DE.

#### NÆRINGEN STÅR SAMLET

Det maritime Norge står samlet. Norges Rederiforbund har støttet regelforbedringene og en rekke enkeltrederier har fulgt opp og allerede startet prosessen med å sikre at deres livbåtkroker tilfredsstillende de nye kravene. De største norske produsentene har også utviklet nye kroktyper, og så langt tyder det på at de nye krokkonseptene kan godkjennes.

Dette er selvfølgelig godt å registrere og gir inspirasjon i forhold til prosessen med å bedre sikkerheten til sjøs. På den annen side er det Sjøfartsdirektoratets forventning at forhold knyttet til sikkerhet blir tatt på alvor.

Hvordan utviklingen vil bli med hensyn til resertifisering av eksisterende kroker er for tiden uklart. ■

#### Dokumenter som næringen bør gjøre seg kjent med så raskt som mulig:

Resultatet fra prosessen er at kroker på nye skip senest fra 1.7.2014 skal tilfredsstillende en rekke nye krav og at alle eksisterende kroker på skip må resertifiseres etter en spesiell prosedyre. Eksisterende kroker må beviselig tilfredsstillende 3 av de nye funksjonskravene. Det forventes at de nye funksjonskravene vil heve sikkerheten betraktelig. Resultatene er presentert i 8 dokumenter:

1. Resolusjon MSC.317(89) om endring i SOLAS slik at noen krav blir retroaktive og skal være gjennomført for alle skip i perioden 1.7.2014 til 1.7.2019.
2. Resolusjon MSC.320(89) om endringer i LSA koden med nye funksjonskrav til livbåtkroker som trer i kraft 1.1.2013 og skal være gjennomført for nye skip senest 1.7.2014.
3. Resolusjon MSC.321(89) om endringer i LSA koden med nye krav til testing av nye livbåtkroker.
4. MSC.1/Circ.1392 om retningslinjer for resertifisering av eksisterende livbåtkroker og frist for å resertifisere eksisterende kroktyper innen 1.7.2013.
5. MSC.1/Circ. 1393 om oppfordring til tidlig implementering av de nye krav til nye og eksisterende livbåtkroker allerede fra 20.05.2011
6. MSC.1/Circ.1327 om tekniske krav til ekstra fallsikring "PDF" og hvordan slike fallsikringer skal monteres og brukes.
7. MSC.1/Circ 1206 R1 reviderte retningslinjer for krav til vedlikehold og service på livbåtkroker.
8. MSC.1/Circ 1277 om krav til kvalifisering av firma som kan tilby service på livbåtkroker og krav til originaldokumentasjon og deler til livbåtkroker.



## Stricter requirements for lifeboat release hooks

During the 89th meeting (11-20 May 2011) of IMO's Maritime Safety Committee (MSC), stricter requirements for lifeboat release hooks as well as for recertification and replacement of lifeboat release hooks were established. Through this resolution, IMO has found the solution to a problem discussed for a number of years.

IMO's convention for safety of life at sea (SOLAS) stipulates requirements for regular drills where the lifeboat is lowered, operated at sea and lifted back up to its location on board. Unfortunately, the drill requirements have resulted in many accidents, where lifeboats, due to unstable release hooks, unintentionally have fallen into the sea with catastrophic consequences.

Norway, with the Norwegian Maritime Directorate leading the way, has made many attempts to bring focus to maintenance of such hooks and to the development of stricter requirements for construction. It is these requirements which have now been adopted by IMO.

These evaluation/replacement requirements apply in particular to all ships registered in NIS. In addition, they will apply to those cargo ships registered in NOR which operate along the Norwegian coast, in the North Sea, the Baltic Sea and in Europe, as well as the Coastal Steamers which on occasion operate as NIS ships.

### CONSEQUENCES OF THE RESOLUTION:

1. Stricter requirements for design of new release hooks will be introduced from 1 January 2013.
2. By 1 July 2013, the existing hook types must be recertified in accordance with adopted guidelines on testing of release hooks. Hooks which do not pass the tests, must be modified and retested. Hook types which have not been tested or have not passed the tests, will not be permitted for use.
3. Existing hooks which prove not to meet the recertification requirements, shall at the first dry docking after 1 July 2014 and by 1 July 2019 at the latest, be modified or replaced by new and approved hooks in accordance with regulations.
4. Ships with hooks in need of modification or replacement, are urged to install "fall preventer devices" (FPD) pending modification or replacement.
5. Guidelines for testing and replacement of hooks and for installing FPD have been drawn up.

The industry must engage in the determination of whether existing ships have release hooks which can be approved with or without modifications.

### Newbuilding:

With regard to ships which have had their keel set on or after 1 July 2014, the lifeboat release hooks must fulfil all the requirements of the LSA code (cf. MSC.320 (89)). MSC 89 urges all flag states to implement the new requirements immediately.

# FURUNO

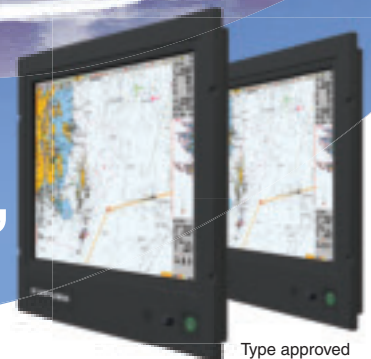
## TECDIS

### Telchart Electronic Chart Display and Information System

- ▶ **Advanced features**
- ▶ **Cost-effective**
- ▶ **Improved safety**
- ▶ **Highly user-friendly**



“ Next to the radar -  
TECDIS is the  
main navigation tool  
for your vessels ”



Type approved  
ECDIS

TECDIS is developed based on extensive experience from users onboard fishing vessels, offshore vessels and deep sea merchant vessels.

TECDIS fully complies with the latest standards and resolutions for paperless navigation set by IMO, IHO and IEC.



## FURUNO NORGE A/S

Sjømannsveien 19, 6008 Ålesund, Norway  
Tel. +47 70 10 29 50 - fax. +47 70 10 29 51

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

**Sikkerhet til sjøs:**

# Fritidsbåter skal bli enda sikrere i bruk

Etter en pause er Norge tilbake i det internasjonale arbeidet med standarder for fritidsbåter. Sjøfartsdirektoratet er representert i komiteen ISO/TC 188 for mindre fritidsfartøy opptil 24 meters lengde.



**Lorna Mannes Dyrkolbotn**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Mange har etter hvert skaffet seg fritidsbåt og flere leier ut båt til fisketurister. Fritidsbåter skal være bygget for å tåle fart i norske farvann, hvor vær- og sjøforholdene ofte er mer krevende langs kysten enn i andre EØS-land, som f.eks. i Middelhavet.

Det stilles derfor store krav til konstruksjon av båtene, både når det gjelder sikkerhet og miljø. Standarder angir et minimumskrav

til et produkt sitt sikkerhetsnivå, og fastsettes som nasjonal standard i alle medlemslandene i EØS og i Sveits.

## UTVIKLER STANDARDER

Det er EU-kommisjonen som gir oppdrag til den europeiske standardiseringsorganisasjonen (CEN) om å utvikle de standardene som er nødvendige for å underbygge kravene i Fritidsbåt-aktivitet.

Internasjonalt er det satt ned en komité ISO/TC 188 Small craft, som utvikler standarder, som igjen blir felles internasjonale standarder (EN-ISO). I Norge blir denne så fastsatt som en Norsk Standard (NS-EN ISO).

Standard Norge er en privat medlemsorganisasjon, som skal utvikle og fastsette standarder og standardprodukter. Organisasjonen utvikler standarder på de fleste områder i samfunnet. I flere år har Standard Norge vært engasjert i arbeidet med å utvikle standarder for at risikoen for bruk av fritidsbåt under våre klimatiske forhold blir minst mulig.

## LEDES AV DIREKTORATET

Arbeidet med fritidsbåter koordineres gjennom den norske komiteen SN/K 146 Mindre Fartøy. Sjøfartsdirektoratet leder arbeidet i denne komiteen.

Sjøfartsdirektoratet sin representant og koordinator i dette arbeidet er over-ingeniør Jacob Rockstrøm. Han er utdannet sivilingeniør i marinteknikk og er ansatt i underavdeling Passasjerskip og i underavdeling Sjøvett og fritidsfartøy. Det er i sistnevnte avdeling at arbeidet med standardisering foregår.

– Norge deltar internasjonalt via vårt medlemskap i Standard Norge. I den nasjonale komiteen K 146 sitter det deltakere fra norsk båtbransje, forbrukere og myndighetene, sier Rockstrøm.

K 146 går gjennom standarder som skal oppdateres og komiteens syn bringes så videre internasjonalt. Sjøfartsdirektoratet leder møtene i K 146 og finansierer dette arbeidet, forteller han.

Rockstrøm opplyser at det i ISO/TC 188 er 22 deltakende land, hvor myndigheter, bransjen og tekniske kontrollorgan er representert. Det er en solid kompetanse som samles for å drøfte viktige standarder for båtkonstruksjon. Han forteller at det siste møtet i komiteen foregikk over fire dager i Paris i juni i år. Norge var representert i flere arbeidsgrupper og det ble samlet til drøftinger i hovedmøtet siste dag.

## LEIDER?

Det finnes 78 standarder innen kategorien fritidsbåt og -motor og disse gjennomgås hvert femte år for oppdatering ved behov.

– I Paris-møtet satte Norge fokus på at det skal finnes en mulighet for ombordstigning i båten, uten hjelp utenfra. Her er det snakk om en leder som standard, forteller Rockstrøm. Det en lang arbeidsprosess før en standard er på plass. Likevel er det viktig at Norge deltar i arbeidet for å bedre sikkerheten og for at båter skal være konstruert for norske forhold. Vi har et bra samarbeid med de andre nordiske land og fremmer ofte samme synspunkt som disse, konkluderer Jacob Rockstrøm. ■



KRAV: Værforholdene langs norskekysten stiller store krav til konstruksjon av fritidsbåter, både når det gjelder sikkerhet og miljø.

FOTO: BJARTE AMBLE



**Svalbard og Jan  
Mayen (2011)  
tredje utgave**

**Selges hos  
våre forhandlere**

## **Veiviseren for alle som ferdes på sjøen!**

Bindet består av i alt 378 sider med bl.a. seilingsbeskrivelser, opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser. 25 kartskisser i stor målestokk. En mengde bilder, de fleste flyfoto. Foruten seilingsbeskrivelsene inneholder boken informasjon om:

- Svalbards historie
- Sjømåling og kvalitet på sjøkart
- Statlig administrasjon
- Informasjon til besøkende
- Sjøgrenser, delelinjer og soner
- Havne- og farvannslov og sjøtrafikkforskrifter
- Beredskap mot forurensning
- Fiskeri
- Navigering i is
- Tidevann og strømforhold
- Verneområder
- Plante- og dyreliv
- Geologi
- Værtjeneste med klimastatistikker
- Farvannets oppmerking
- Samband og kommunikasjon
- Detaljert distansetabell

Bind 7 er tidligere utgitt i 1988 og 1990. Denne utgaven er et samarbeid mellom Statens kartverk Sjø og Norsk polarinstitutt. Boken har norsk tekst, og det er planlagt en engelsk utgave.

**For mer informasjon [www.sjokart.no](http://www.sjokart.no)**



STATENS KARTVERK  
SJØ

Gambler med sikkerheten:

# 1.600 fiskebåter uten registrert nødradioutstyr

Så mange som 1.600 fiskebåter kan seile rundt uten nødradioutstyr som ikke er godkjent etter forskriftene. I teorien er disse uten mulighet for hurtig og effektiv varsling dersom uhellet skulle være ute.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Det er avdelingsleder Erling Brækkan i Telenor Maritim Radio som gir disse tallene til Navigare. I Norge er det kun Telenor som har tillatelse av Post- og teletilsynet til å registrere og gi lisenser til bruk av VHF-radioer.

– Tallet framkommer når vi sammenligner antall fiskebåter som er registrert hos Fiskeridirektoratet med antall fiskebåter som har fått

utstedt lisens for nødradioutstyr hos oss. I teorien seiler 1.600 fiskebåter rundt uten mulighet for hurtig varsling ved et uhell. Dette er ikke bare i strid med gjeldende forskrifter, men er også høyt spill med egen sikkerhet, sier Brækkan.

## KJENT PROBLEM

Avdelingsdirektør Yngve Folven Bergesen i Sjøfartsdirektoratet sier at resultatene fra kampanjene med uanmeldte tilsyn på fiske-



VOKTER: Gjennom radioens alarmfunksjon (nødknapp) blir fartøyet identifisert, og posisjonen registrert hos nærmeste kystradiostasjon. Men dette systemet fungerer bare dersom VHF-radioen er registrert og har gyldig lisens. Her radiooperatør Ole Paulsen på vakt på Tjøme Radio med utsikt mot Oslofjorden.

FOTO:TELENOR MARITIM



RISIKABELT: I teorien seiler 1.600 fiskebåter rundt uten mulighet for hurtig varsling ved et uhell.

FOTO: HALVARD AASJORD SENIOR

fartøy har vist at det er en del fiskefartøy som seiler uten godkjent VHF-radiostasjon, og tilsynene har også vist at en del fartøy mangler VHF-anlegg.

Sjøfartsdirektoratets forskrifter krever at alle dekkede fartøy, samt åpne fartøy som har styrehus eller lugar, skal være utstyrt med minimum VHF-radio. Uten VHF-radio eller manglende lisens på VHF-radio, eller bemanning uten radiooperatørsertifikat, er fartøyet ikke sjødyktig. Det kan derfor bli holdt tilbake av sjøfartsmyndighetene inntil forholdet er utbedret.

– VHF er et viktig hjelpemiddel om ulykken skulle være ute. Det er et kjent problem at enkelte mener at kommunikasjonen er ivaretatt ved mobiltelefon, men med en mobiltelefon vil man bare kunne alarmere den man kontakter, og man vil ikke være tilgjengelig for andre i nød på samme måte som med VHF, sier Folven Bergesen.

#### NØDKNAPPEN

Erling Brækkan viser til at en moderne VHF-radio er unik når det gjelder hurtig varsling av en ulykke.

– Gjennom radioens alarmfunksjon (nødknapp) blir fartøyet identifisert, og posisjonen registrert hos nærmeste kystradiostasjon. Fartøy i nærområdet og Hovedredningssentralen kan da raskt sette i gang en regningsaksjon, sier Brækkan.

– Men, legger han til, dette systemet fungerer bare dersom VHF-radioen er registrert og har gyldig lisens.

– Hvordan registrerer man nødradio-utstyret?

– Melding om installert utstyr skal sendes Telenor. Dette gjelder også eventuelt håndholdt utstyr, nødpeilesendere og annet nødradioutstyr. Utstyret blir så programmert med et unikt nummer – et såkalt MMSI-nummer – som tildeles av Telenor. Dette bør utføres av autorisert installatør. I tillegg får man da et radiokallesignal som benyttes i forbindelse med telefonisamtaler, forklarer Brækkan.

#### SJEKKE UNDER TILSYN

Avdelingsdirektør Yngve Folven Bergesen viser til kampanjen som i lengre tid har vært drevet for å bedre sikkerheten om bord på fiskefartøy:

– Ved uanmeldte tilsyn kommer vi fortsatt til å ha fokus på at det er godkjent maritim VHF-stasjon om bord på fiskefartøyene, sier Bergesen.



VARSLING: VHF er et viktig hjelpemiddel om ulykken skulle være ute, sier avdelingsleder Erling Brækkan.

FOTO: ASTRID HAGEN

#### Telenor Maritim Radio

Telenor Maritim Radio utfører flere oppgaver på vegne av norske myndigheter:

- Utfører redningstjenestens nød- og sikkerhetskommunikasjon på vegne av Justisdepartementet.
- Radiobesiktigelse på skip etter avtale med Sjøfartsdirektoratet.
- Radiobesiktigelse på oljeinstallasjoner etter avtale med Petroleumstilsynet.
- Konesjonering av radiostasjonen, tildeling av kallesignal og MMSI-nummer, aktivisering av Inmarsat-terminaler og drift det norske Skipsradioregisteret på vegne av Post- og teletilsynet.
- Utarbeider pensumplaner, er sensor ved radiooperatørexamen og utsteder radiooperatørsertifikater for norske radiooperatører og gir påtegning for utenlandske operatører på vegne av Nærings- og handelsdepartementet.



GIR RÅD: Senioringeniør Geir Olav Olsen, rådgiver Torben Vik og senioringeniør Geirmund Eikje svarer på spørsmål fra en nederlandsk verftsrepresentant. Helt til venstre kommunikasjonsrådgiver Dag Inge Aarhus.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

# Stor pågang under Nor-Shipping

Med felles stand hadde Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene stor pågang under årets Nor-Shipping på Lillestrøm.



**Steinar Haugberg**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Skipsregistrene ble vedtatt sammenslått med Sjøfartsdirektoratet i april i år, og sammenslåingen ble tydelig markert under årets Nor-Shipping på Lillestrøm i mai. Felles stand og ansikt utad er en naturlig konsekvens av sammenslåingen, som rent formelt trer i kraft 1. januar 2012.

Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene stilte med både kommunikasjonsmedarbeidere og fagpersoner de fire dagene Nor-Shipping varte. Mange bransjefolk ønsket informasjon om etatens rolle i forhold til flagg og regelverk.

## BESØKSREKORD

Nor-Shipping kunne i år notere seg ny besøksrekord med 16.235 besøkende, en økning på fire prosent i forhold til for to år siden.

Disse deltok både på messen og konferansene som ble arrangert i tilknytning til messen. Legger man til de 17.298 utstillerrepresentantene fra 54 land, endte det med totalt 33.533 delegater, som også er ny rekord for Nor-Shipping.

– Vår beste Nor-Shipping uke siden oppstarten i 1965, sier Tollef Schiander, prosjektleder for Nor-Shipping i Norges Varemesse.

– Dette bekrefter Norges betydning som maritim nasjon og landets rolle som pådriver for ny teknologi. Samtidig satte årets konferanser søkelyset på de enorme mulighetene for den maritime industrien på den brasilianske kontinentalsokkelen, legger han til.

## 1400 KONFERANSEDELTAERE

Under åpningskonferansen fikk de 675 konferansedeltagerne høre maritime tungvekttere som Tor Olav Trøim fra Frontline,

Peter Evensen fra Teekay og R.S. Platou's Peter M. Anker – i tillegg til representanter for neste generasjons ledere, som Thomas Wilhelmsen fra Wilhelmsengruppen og Cecilie Fredriksen, datter til ikke ukjente John Fredriksen.

José Sergio Gabrielli, toppsjefen i det brasilianske statsoljeselskapet Petrobras samlet en lydhør forsamling på 725 deltagere da han på Nor-Shippings første off-shorekonferanse understreket den økende betydningen serviceflåten offshore vil ha for olje og gassindustrien, spesielt i Brasil i årene som kommer.

Verdens største malmskip, Vale Brasil, ble tildelt Nor-Shippings "The Clean Ship Award" under åpningskonferansen, mens Rolls-Royce Marine fikk "The Next Generation Ship Award" for sitt konseptskip "Enviroship Concept".

I alt 40 kandidater fra hele verden ble vurdert til de to prisene, som ble overrakt av nærings- og handelsminister Trond Giske og konsernsjef i Det norske Veritas, Henrik Madsen.

#### NOR-SHIPPIING CAMPUS

I likhet med rundt 40 andre utstillere fra maritim bransje hadde Sjøfartsdirektoratet en stand på årets nyskapning, Nor-Shipping Campus. Utstillingen på Rådhusplassen i Oslo var hovedsakelig rettet mot videregående skoleelever og studenter, og trakk nesten 10.000 besøkende. Bransjen la vekt på fengende trekkplastre som simulatorer og modeller, mens direktoratet fokuserte på karrieremuligheter innen sjøfartsadministrasjonen.

– Campus var en ny, inspirerende og nyttig erfaring sier personalsjef John Kristian Fosen i Sjøfartsdirektoratet.

#### INSPIRERENDE

–Det var inspirerende å møte tusenvis av elever og studenter som var nysgjerrige på hva Sjøfartsdirektoratets ansvars- og arbeidsoppgaver består i, og mange av disse fikk også en god innføring i hvilke karrieremuligheter som finnes i organisasjonen vår. Flere var overrasket over spennvidden i den kompetansen Sjøfartsdirektoratet har behov for, sier Fosen.

Han legger til at det var ekstra stor interesse for sjøvettkampanjen og for det å forebygge ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt:



CAMPUS: Rådgiver Britt Mariann Guddal i Sjøfartsdirektoratet driver her rekrutteringsarbeid overfor videregående skoleelever på Campus, Nor-Shippings nyskapning på Rådhusplassen i Oslo. FOTO: STEINAR HAUGBERG

– De mange alvorlige ulykkene med fritidsfartøy hadde tydeligvis ikke gått ubemerket hen hos ungdommene, og det ble flere gode samtaler rundt sikkerhet og sunt vett til sjøs. Det er heller ikke uviktig at Sjøfartsdirektoratet som et tilsyn deltar og bidrar i en "ungdomscampus" sammen med resten av det maritime cluster. Dette

bidrar til viktig nettverksbygging sammen med næring og brukere, konstaterer Fosen.

– Med 1000 skoleelever innom Campus hver dag håper jeg vi klarte å skape litt interesse og nysgjerrighet for de mange mulighetene som ligger i en maritim karriere, sier prosjektleder for Nor-Shipping Campus, Vidar Pederstad. ■



SAMTALER: Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude i samtale med Hartmut Anderseck fra tyske P + S Werften under årets Nor-Shipping. FOTO: STEINAR HAUGBERG



Sjøfartsdirektør Olav Akselsen (i midten), prosjektleiar Elisabeth Hynne og kommunikasjonsdirektør Eilif Fjøn er svært nøgd med den nye språkprofilen til direktoratet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

## Ny språkprofil i Sjøfartsdirektoratet:

# Språket skal bli klarare

- Språket er vårt viktigaste verktøy i kommunikasjon med våre brukarar. Difor er det viktig at vi brukar språket slik at vi blir forstått. Sjøfartsdirektoratet sin nye språkprofil skal hjelpa oss med det, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



**Steinar Haugberg**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektøren er svært nøgd med profilen han nett har fått i hendene, og som no skal ut til alle tilsette i direktoratet. Han håpar profilen blir eit praktisk arbeidsverktøy for dei tilsette. Sjølve språkprofilen er eit hefte på 28 sider som forklarar korleis ein skriv klart, strukturert og lett forståelege brev, vedtak og andre tekstar. Profilen har fått namnet "Sjøfart, så klart".

Prosjektet "Klart språk i Sjøfartsdirektoratet" starta sommaren 2010, då direktoratet fekk midlar frå "Klart språk i staten". Ei intern arbeidsgruppe har i samarbeid med eit eksternt konsulentfirma utvikla språkprofilen, og det skal gjennomførast kurs for alle dei rundt 300 tilsette i direktoratet. Språkprofilen har også vore på høyring hos alle tilsette.

Formålet med prosjektet har vore å skapa auka bevisstheit om korleis direktoratet sine tilsette formulerer seg skriftleg. Eit klarare språk vil samtidig gjera oss meir brukarvennlege. Som eit offentleg tilsynsorgan har Sjøfartsdirektoratet eit særleg ansvar for å nytta eit språk som blir forstått. Det er viktig at de som mottek brev frå oss, enkelt forstå innhaldet.

- Sjøfartsdirektoratet forvaltar eit omfattande og komplisert regelverk. Målet vårt er å kommunisera endå betre med brukarane våre, mellom anna ved å fatta tydelege og klare enkeltvedtak, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

No står det igjen å kursa alle tilsette i språkprofilen, og ikkje minst å syta for at alle brevmalar, datasystem og prosedyrar blir oppdaterte i samsvar med profilen. Dette er eit omfattande arbeid som vil gå føre seg ut 2011. ■



# FOTOKONKURRANSEN 2011

1. premie norsk konkurranse 2010  
FOTO: DANIEL MÖLLERSTRÖM



2. premie norsk konkurranse 2010  
FOTO: VIDAR STRØNSTAD



Vi forbeholder oss retten til å publisere innsendte bidrag til konkurransen i Sjøfartsdirektoratets publikasjoner og ved omtale av konkurransene i andre maritime tidsskrifter.

3. premie norsk konkurranse 2010  
FOTO: ARILD LILLEBØ



Også i år arrangerer Sjøfartsdirektoratet den tradisjonelle norske Fotokonkurransen for sjøfolk.

- Alle påmønstret et norsk/norskeiet skip kan delta med inntil 10 bilder pr. deltaker. Størrelsen på de digitale bildene anbefales å være minimum 1 MB. Merk bildene med navn, adresse, telefonnr, stillingstittel og eventuell e-post adresse, samt skipets navn.
- Send også gjerne noen ord om motivet, hvor bildet er tatt, båten du er/var om bord på osv.
- Motivet må være hentet fra det maritime miljø – om bord eller i havn, i arbeid eller fritid.
  - De innsendte bidragene deltar først i en egen norsk konkurranse. De 15 beste går videre til den nordiske konkurransen.
  - Alle deltakere får tilsendt Sjøfartsdirektoratets "Fotodiplom", og det blir fine premier til de fem vinnerbildene.

**Send bidragene dine innen 31. desember 2011 til:**

Sjøfartsdirektoratets  
Fotokonkurranse,  
Arbeids- og levevilkår,  
Postboks 2222, 5509 Haugesund  
E-post: [velferden@sjofartsdir.no](mailto:velferden@sjofartsdir.no)



Vinnerlaget fra Fjord1 Fylkesbåtane. FOTO: PER ERIK NIELSEN

## Nordsjøcup 2011 Del 2:

# Spennende kamper



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Finalen i Nordsjøcup Del 2 ble en spennende, målrik og våt opplevelse. Det endte med seier for Fjord1 Fylkesbåtane, som dermed skal møte Stø Kurs til sluttfinalen i Hirtshals 20. september.

Værgudene var heller ikke denne gang på Nordsjøcupens side. Faktisk var det verre enn noen gang og spisesalen om bord var slett ikke overfylt på ferden mot Hirtshals. Ikke nok med dårlig vær, men skipet ble forsinket med flere timer og det ble innkalt til hastemøte med funksjonærene på morgnen før ankomst.

Logistikken ble forandret, antall baner ble økt og det ble en tre timers tett turnering.

Stø Kurs – elevlaget fra Austevoll Maritime Fagskole vant den første del 1 av Nordsjøcupen og spenningen var stor på hvem som skulle følge Stø Kurs til finalen 20. september.

Det utpekte seg tidlig to gode lag, nemlig Transocean Archer og Fjord1 Fylkesbåtane. Disse møttes i finalen, som ble en spennende

og målrik kamp der sistnevnte gikk av med seieren 6–3 og er dermed klar for den store finalen.

Fjord1 vant både Sjøfartsdirektørens Pokal, Thy kommunes vandrepokal samt supportergruppens.

Største måltjuv ble Hassen Al-Abdi. Martin Husevåg ble beste spiller. Begge fra Fjord1. Kjetil Bondhus som tidligere har vunnet premien som beste målvakt flere ganger var også denne gang den klart beste keeperen.

Den 20. september går finalen i Hirtshals. Fjord1 har allerede varslet at de kommer med mange supportere, og Navigare kommer i neste nummer med stor reportasje om denne kampen. ■



Laget Team Trym fra boreriggen Songa Trym



Over: Den tidligere toppdommeren Frank Skadal deler ut prisen til beste målvakt: Kjetil Bondhus fra Tide Maritime Club

Under: Transocean Searcher kom helt til finalen, men ble der slått av Fjord1.



Aker Spitsbergen fra Akers nye borerigg.



Over: Beste spiller Hassan Al-Abdi Fjord 1 – får pokalen av veteranommer Arne Njøten.

Til høyre: Team Borgland fra boreriggen Borgland Dolphin.





# Nordsjøcup del 2 – tirsdag 24. mai

## PULJE A

<b>Tide Maritime Club</b>	- Skipsklubben til Tide
<b>Aker Spitsbergen</b>	- Akers nye borerigg
<b>Team DeepSea</b>	- Et lag fra boreriggen Songa Trym
<b>Transocean Searcher</b>	- Lag fra boreriggen Transocean Searcher

Tide Maritime Club – Aker Spitsbergen	0 - 1
Team DeepSea – Transocean Searcher	0 - 1
Tide Maritime Club – Team DeepSea	2 - 0
Aker Spitsbergen – Transocean Searcher	0 - 5
Transocean Searcher – Tide Maritime Club	1 - 2
Aker Spitsbergen – Team DeepSea	6 - 0

1. Transocean Searcher	3	2-0-1	7 - 2	6 poeng
2. Aker Spitsbergen	3	2-0-1	7 - 5	6 "
3. Tide Maritime Club	3	2-0-1	4 - 2	6 "
4. Team Deepsea	3	0-0-3	0 - 9	0 "

## PULJE B

<b>Bergensfjord</b>	- Fjordlines ubeseirede besetning
<b>Deepsea Atlantic</b>	- Odfjells borerigg
<b>Team Borgland</b>	- Et lag fra boreriggen Borgland Dolphin
<b>Fjord 1 Fylkesbåtane</b>	- Et sammensatt lag fra ferjene

Bergensfjord – DeepSea Atlantic	3 - 1
Fjord 1 Fylkesbåtane – Team Borgland	3 - 1
Bergensfjord – Team Borgland	2 - 0
DeepSea Atlantic – Fjord 1 Fylkesbåtane	0 - 5
Fjord 1 Fylkesbåtane – Bergensfjord	2 - 1
Team Borgland – DeepSea Atlantic	1 - 0

1. Fjord 1 Fylkesbåtane	3	3-0-0	10 - 2	9 poeng
2. Bergensfjord	3	2-0-1	6 - 3	6 "
3. Borgland Dolphin	3	1-0-2	2 - 5	3 "
4. Deepsea Atlantic	3	0-0-3	1 - 9	0 "

## Finalespillet i Nordsjøcup del 2:

Transocean Searcher – Fjord 1 Fylkesbåtane 3 - 6

## Premiering

Beste spiller	Martin Husevåg	Fjord 1 Fylkesbåtane
Beste keeper	Kjetil Bondhus	Tide Maritime Club
Største måltjuv	Hassan Al-Abdi	Fjord 1 Fylkesbåtane

# Over 600.000 til Barneklirikken

Siden 1999 har flere av lagene bidratt til å samle inn penger til Barneklirikken på Haukeland Universitetssykehus. I alt er det samlet inn 611.110 kroner.

De senere årene har Fjord1 vært alene om å opprettholde denne tradisjonen. Under Nordsjøcupen 2011 kunne sjef for innsamlingen ved Fjord1, Ronny Myhr, overrekke en gave på kr 14.110.

De øvrige lagene ble oppfordret til å arrangere utlodninger eller lignende i forkant av neste års Nordsjøcup. ■



TAKK: Matros Ronny Myhr på M/S Kommandøren og velferdens Per Erik Nielsen med takkediplomet fra Krafttak mot kreft.

## Roger Rivedal i Fjord1:

# Cup-entusiast



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Spillende lagleder Roger Rivedal har god grunn til å være fornøyd. For andre gang har laget hans, FSH United, Fjord1 Fylkesbaatane, vunnet Nordsjøcupen. I tillegg vant de bronsefinalen i fjor. Selv har 43-åringen deltatt hele ti ganger i cupen og han er fremdeles like entusiastisk som for ti år siden.

Roger er skipsfører på hurtigbåten MS Kommandøren, der premieskapet er begynt å bli ganske velfyllt med pokaler og andre trofeer.

– Nordsjøcupen er et flott tiltak for sjøfolk og rederiene som deltar. Vi møter der mange fine kollegaer, lager veddemål og har det veldig sosialt. Alle kjenner alle, og slikt skaper et godt fellesskap, sier Rivedal.

Han forteller at Nordsjøcupen er et hyppig samtaleemne i rederiet Fjord1, og at de ansatte allerede er begynt å glede seg til neste år.

– Å planlegge vår deltakelse i cupen er egentlig en heldagsjobb, fra vi starter med påmelding ca tre måneder i forkant. Hel-

digvis har jeg fri sms, for det blir fort en 1500-1700 tekstmeldinger fram til alt er klart for avreise. Fjord1 er en god samarbeidspartner opp i dette. Vi får aldri et nei, og rederiet stiller også med midler fra den interne velferdsklubben, understreker entusiasten.

Roger vil også berømme Sjøfartsdirektoratet og Velferden for stort engasjement og flott opplegg, år etter år.

Etter at laget til Roger vant Nordsjøcupen del 2 i år, var han raskt i gang med å forberede tur til finalen i Hirtshals 20. september.

– Jeg regner med at gruppen på ca 45 personer er klar til innsats, sier han, full av optimisme. ■



Det begynner å bli fullt i premieskapet om bord i MS Kommandøren, viser Roger Rivedal.



INGEN DEMPER: Øsende regn kan ikke legge noen demper på en hyggelig gruppe golfere. f.v. Arild Henriksen fra Sandefjord, Anne Vaaga Sveen fra Haugesund og Fred Anton Maier fra Nøtterøy.

FOTO: KAARE HAUSKEN

**Blåmyra Open for 15. gang:**

# Populær turnering på flott anlegg

Det 15. sjømannsmesterskapet i golf ble også i år lagt til Vestfold. Den populære turneringen ble denne gangen arrangert på det nydelige anlegget til Vestfold Golfklubb fredag og lørdag 16.-17. juni.



**Kaare Hausken**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Rederiene stilte velvillig opp når det gjaldt bidrag til vårt premiebord, og som vanlig kunne alle deltakerne ta med seg premier hjem. Disse kom da i tillegg til krystallpremiene fra Sjøfartsdirektoratet som ble gitt til de beste i hver klasse.

## **BLÅMYRA SCRAMBLE**

For at spillerne skal bli kjent med både banen og hverandre, blir det hvert år arrangert en uhøytidelig ”scramble”-turnering dagen i forveien av Blåmyra

Open. Det spilles her med 2-mannslag, og summen av tildelte slag deles på to. Deretter gis paret 60 prosent av tildelte slag.

Laget må benytte minst seks utslag fra ”nest beste” spiller. Ellers slår spillerne hele tiden fra beste ball. Ballen spilles som den ligger, mens den andre spilleren må droppe ballen innen en køllelengde.

Nydelig sommervær gjorde denne populære konkurranseformen til en ekstra hyggelig golfopplevelse der 14 lag stilte til start. ■

## BLÅMYRA SCRAMBLE

			Netto Slag	Tildelte slag
1.	Leif Arne Larsen Bernt Strand	DOF Management DOF Management	63 slag	16
2.	Osmo Suorsa Svein Inge Dalevold	ex. Lennert ex. Gotaas Larsen	64 slag	7
3.	Kjetil Andersen Svein Lia	Island Challenger ex. Finship	64 slag	18
4.	Per Hermansen Rolf Andersen	ex. Bow Eagle ex. Skaubay	65 slag	17
5.	Thor Eriksen Per Arne Tønnessen	ex. Kronprins Harald ex. Sørlandet	67 slag	8
6.	Kjell Hoksørød Ole Christian Myhre	Geoholm ex. Wilmona	67 slag	13

## BLÅMYRA OPEN

### KLASSE I – HANDICAP 0,0 – 21,5

1.	Tor Willy Eriksen	ex. Kronprins Harald	10,8	34 poeng
2.	Ole Christian Myhre	ex. Wilmona	13,3	32 "
3.	Arild Henriksen	ex. Color Line	15,0	32 "
4.	Kjell Anders Rød	ex. Wilh. Wilhelmsen	8,7	31 "
5.	Kay Otto Myhre	ex. Wilh. Wilhelmsen	16,5	29 "
6.	Rune Larsen	ex. Hvistendal	11,9	28 "
7.	Ove Søvik	Aker Spitsbergen	21,5	28 "
8.	Vili Halttu	Color Fantasy	11,2	26 "

### KLASSE II – HANDICAP 21,5 – 36,0

1.	Leif Arne Larsen	DOF Management	24,7	38 poeng
2.	Johnny Solbakken	ex. Bow Cedar	29,8	36 "
3.	Per Olaf Hermansen	ex. Bow Eagle	28,4	34 "
4.	Kjell Vidar Hoksørød	ex. Wilmina	22,2	28 "
5.	Gunnar Torp	ex. Color Line	23,7	24 "
6.	Øyvind Roy Grønn	ex. Peter Wessel	26,0	24 "
7.	Niels Kristian Mølgaard	ex. Ocean Pride	29,1	24 "



TIL TOPPS: Thor Willy Eriksen fra Nøtterøy imponerte med godt spill igjen, og gikk denne gang til topps i klasse I i den harde konkurransen. Han vant også i Kragerø i 2005, men da i klasse II.



AKSJE: Johnny Solbakken fra Sandefjord havnet på andreplass i klasse II og tok samtidig sin første aksje i Norsk Sjøoffisersforbunds krystallpremie. Her mottar han pokal og gratulasjoner fra Velferdens Kaare Hausken.



### ÆRESPREMIER – VANDREPREMIER

#### **Evigvandrende trofé fra Norsk Seilskuteklubb tildeles beste pensjonert sjømann over 65 år:**

Per Olav Hermansen, ex. Bow Eagle med 34 poeng.

#### **Krystall vandrepremie fra Norsk Sjøoffisersforbund tildeles beste medlem. Skal vinnes 2 ganger:**

Johnny Solbakken, ex Bow Cedar med 36 poeng.

#### **Krystall vandrepremie fra Det norske Maskinistforbund tildeles beste medlem. Skal vinnes 2 ganger:**

Ove Søvik, Aker Spitsbergen med 28 poeng.

### NÆRMEST FLAGGET – HULL 2

Kjell Vidar Hoksørød, ex. Wilnina – 2,55 m

### LENGSTE "DRIVE" – HULL 5

Thor Willy Eriksen, ex. Kronprins Harald – 233 meter

### LAGMESTERSKAPET

3-mannslag, sammensatt av seilende og rederiansatte.

1. DOF Management	Leif Arne Larsen	24,7	38	87 poeng
	Bernt Strand	19,6	27	
	Bjørn H. Ytredal	17,8	22	
2. Color Line Seniors	Thor W. Eriksen	10,8	34	81 poeng
	Øyvind Grønn	26,0	24	
	Odd H. Andresen	24,3	23	

Vi takker for velvillige og gavmilde bidrag til vårt imponerende premiebord: Color Line, Sandefjord, DOF Management AS, Eidesvik AS, Fjordline AS, Høegh Autoliners AS, Simon Møkster Shipping AS, Sjøfartsdirektoratet, Wilhelmsen Ship Management AS.



LAGMESTER: DOF-gjengen vant lagmesterskapet, og sikret seg vandretrofeet "Tee for Three" med strutseeget på toppen. F.v. Leif Arne Larsen fra Karmøy, Bjørn Helge Ytredal fra Farsund og Bernt Strand fra Stord.





PRINTER: Her ser vi staben ved sjømannskirken i Houston i forbindelse med installering av printer der. Øverst fra v: Fredrik og Ingvild Fallegård, Ingrid Sørhus, Linda Øyen og Per Erik Nielsen (Sjøfartsdirektoratet). Foran fra v: Kari Danielsen, Eirik Aadland-Tappel og Terje Øyen.

## Dagsferske aviser på print:

# Ordningen er evaluert

Nå har de fleste av våre velferds- og kontaktstasjoner printet ut dagsferske aviser i ett år og det er blitt gjort en evaluering av arbeidet.



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Velferdsstasjonene i Rotterdam og Aberdeen har på grunn av sine mange skipsbesøk printet ut flest aviser. I Aberdeen er kapasiteten til maskinen ikke god nok i forhold til antall trykte aviser og vil få en bedre og raskere printer i løpet av kort tid.

I Port Said er antall norske skip gått ned, mens danske skip har hatt en stor økning. Alle skandinaviske skip blir betjent av vår stasjon med aviser.

Sjømannskirkene i Houston, Singapore og Antwerpen har også vært flittige med skipsbesøk og gjort en god jobb.

Litt forandringer blir det fremover allikevel: Sjømannskirken i Hamburg har hatt en stor nedgang i antall skipsbesøk som blant annet skyldes nedbemanning. Det er derfor bestemt at printerene i Hamburg vil bli overført til den danske sjømannsklubben i Esbjerg som besøker et stort antall norske skip i måneden. Dette vil bli gjort til sommeren.

Sjømannskirken i København har sin egen printer og har et økende antall skipsbesøk. Utgiftene til toner, papir og avisleverandør vil bli dekket av direktoratet. ■



AVISER: Jan Willem Arntzenius printer hver morgen ut ferske aviser på det nye velferdskontoret.

FOTO: OMAR JØRGENSEN



ÅPNER: Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude sto for den offisielle åpningen. Her sammen med assistent Håvard T. Osland fra Sjømannskirken i Rotterdam.

FOTO: OMAR JØRGENSEN

# Nytt velferdskontor i Rotterdam

1. juni var det offisiell åpning av Sjøfartsdirektoratets velferdskontor i Rotterdam. Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude foretok åpningen.



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

Siden 1948 har velferden hatt et idrettsanlegg på Heijlplaat i Rotterdam havn, et anlegg som i sin tid ble offisielt åpnet av kong Håkon.

I 1970 ble det i tillegg bygget et stort velferdsanlegg med klubb, scene og idrettshall. Navnet for anlegget på Heijlplaat var "Norge" og dette ble et naturlig samlingssted når nasjonaldagen skulle feires.

I 1990 ble velferdsanlegget solgt til den nederlandske velferden for 1 Gylden (ca 4 kroner), mot at Norge kunne ha gratis kontorlokaler så lenge anlegget var i drift til velferd.

For et år siden kom det varsel om at anlegget skulle stenge på grunn av vanskeligheter med finansiering av driften.

Sjøfartsdirektoratet var lenge på jakt etter nye kontorlokaler, og for noen måneder siden fikk vi leie flotte lokaler i et kommunalt nybygg som skal romme kulturaktiviteter i Rotterdam. De nye lokalene våre ligger i Schiehavenkade, sentralt i Rotterdam og med en ventekai for mindre fartøyer like i nærheten.

Direktoratet har ikke etablert en sjømannsklubb, slik vi gir tilbud om i Aberdeen – men lokalene har en stor TV, en liten sittegruppe og et biljardbord som vi fikk med oss fra Heijlplaat gjør at Jan Willem Arntzenius kan invitere sjøfolk når det er spesielle ting som skal feires.

Både Sjøfartsdirektoratet og Rotterdam kommune ser på velferd for sjøfolk som en del av det utvidede kulturbegrepet.

På åpningsseremonien deltok våre svenske og danske kollegaer, Nederlands velferd, Den norske sjømannskirken i Rotterdam, det norske generalkonsulatet og representanter fra sjømannsorganisasjonene. ■



LOKALER: De nye lokalene ligger i Schiehavenkade, sentralt i Rotterdam og med en ventekai for mindre fartøyer like i nærheten, viser stasjonsleder i Rotterdam, Jan Willem Arntzenius.

FOTO: OMAR JØRGENSEN

**Skoleskipet Gann vs. FC Scandinavia:**

# Vennskapelig fotballkamp

Da skoleskipet Gann anløp Rotterdam i april, fikk de oppfylt ønsket sitt om å få spille en fotballkamp. Velferdsstasjonen fikk et lag med fastboende til å stille opp som motstandere.

Når et skip har ønske om å spille kamp kreves planlegging og det faktum at et annet skip med nok fotballspillere om bord også ligger inne i havnen.

Det var lettere før ISPS reglene kom, da man bare kunne gå om bord og spørre om sjøfolka var klare for en kamp.

Fastboende nordmenn, svensker og dansker i Rotterdam møtes for å spille fotball hver helg og de ble dermed tilkalt for å møte Gann til et vennskapelig oppgjør.

Gann ankom Rotterdam søndag 10. april og fotballbane, dommer og motstandere var klar. Det var sommerens første varme dag og solen stod høyt på himmelen. Denne dagen ble også Rotterdam Maraton arrangert og mange av veiene var derfor stengt og det bød på store trafikale utfordringer. Heldigvis finnes det vanntaxi i Rotterdam og det ble satt i gang en skytteltrafikk for å få med alle 120 besetningsmedlemmene fra Gann.

Rammene for fotballkampen kunne ikke vært bedre. Det må erkjennes at guttene om bord på Gann var en del bedre enn det landbaserte laget og de vant fortjent 3-0.

FC Scandinavia har ikke gitt opp håpet om seier og tar gjerne imot utfordringer fra andre norske skip som ankommer Rotterdam, og ser frem til revansje mot Gann når de en gang kommer tilbake.

Velferdsstasjonen ligger like i nærheten av fire fotballbaner, deriblant kunstgressbane, så dersom noen har ønske om å spille fotball mens de ligger inne i Rotterdam havn, ta kontakt med Jan Willem Arntzenius på [ngss.rotterdam@sjofartsdir.no](mailto:ngss.rotterdam@sjofartsdir.no) ■



Mannskapet på skoleskipet Gann seier 3-0 over de fastboende i Rotterdam.

Norske velferdsstasjoner  
Norwegian Government  
Seamen's Service

#### Branch offices

##### ABERDEEN

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

##### PORT SAID

24 Palestine Str., P.O. Box 539, Port Said, Egypt  
Phone: (+20-66) 322 47 06  
Fax: (+20-66) 322 75 14  
Mobile phone: (+20) 127 897 6 3  
E-mail: [ngss.portsaid@sjofartsdir.no](mailto:ngss.portsaid@sjofartsdir.no)

##### ROTTERDAM

Schiehavenkade 198, 3024 EZ Rotterdam, Nederland  
Phone: (+31-10) 429 20 68  
Fax: (+31-10) 428 13 71  
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30  
E-mail: [ngss.rotterdam@sjofartsdir.no](mailto:ngss.rotterdam@sjofartsdir.no)

#### Kontakter/Contacts

##### ANTWERPEN

Noorse Zeemanskerk, Italielai 8,  
2000 Antwerpen, Belgia  
Tel: (+32) 32 01 19 90  
E-mail: [antwerpen@sjomannskirken.no](mailto:antwerpen@sjomannskirken.no)

##### ESBJERG

Esbjerg Havne-Service, Auktionsvej 5,  
6700 Esbjerg, Danmark  
Tel: + 45 75 13 28 59  
Mobil: (+45) 29 24 49 86  
E-mail: [ehswelf@mail.tdcadsl.dk](mailto:ehswelf@mail.tdcadsl.dk)

##### KØBENHAVN

Sjømannskirken, Ved Mønten 9, 2300 København S  
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03  
E-mail: [kobenhavn@sjomannskirken.no](mailto:kobenhavn@sjomannskirken.no)

##### HOUSTON

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

##### SINGAPORE

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

##### MONGSTAD

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

##### NARVIK

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

##### ODDA

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

Les mer om tilbudene på [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)  
You will find more information on our web site  
[www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)



King Neptune on the Helideck, with his three Pirate Guards, two Sirens and the Demonic Barber and medic. From left: Jonas Dahlen, Stephen Brook, Hakan Wulff, Ian Darton, Helge Dronen, William Foley and Lee Mitchell.

## Crossing the Equator Line:

# 28 seafarers certificated

MV Polarcus Naila crossed the Equator Line early morning the 29th of July 2011. 28 novices had to undergo a thorough spiritual and physical cleansing through baptism on board. This is their own description of the ceremony:

It all started a few days earlier with a notice being put up in the Mess Room; all gentiles were required to muster in the Day Room at 14:00 of the 29th of July. This got the tongues wagging with anticipation and fear about what was going to happen.

### ON THE DAY

All the novices were summoned to the Day Room and were guarded by King Neptune's three Pirate Guards. They were escorted in handcuffs and without T-shirts (not the females), one at a time, to the Helideck to meet King Neptune.

On the Helideck they met King Neptune's Sirens; one from the North and the other one from the South. The Sirens asked if the novice had seen the Equator and upon answering they were required to look through a telescope at the Equator line (a plastic bottle with the hole cut out of the bottom and a red piece of string inserted to simulate the equator line). The telescope made a black circle around the novices' eyes and they were totally unaware of this.

The Demonic Barber and medic greeted them and told them to sit in a chair whilst inspecting their hair before he smashed an egg on their head and covered them in flour.

Then he told them that they required a shave and continued to cover their head in shaving gel and toothpaste before using his blood covered cut throat razor (made of wood) to shave their cheeks.

When their makeover was done, the Barber turned to his medical side and gave them a cocktail to rid them from diseases and scurvy. The cocktail was a mixture of milk, tobacco sauce, vinaigrette, pepper, Worcester sauce, tomato puree and other non mentionable items. After drinking their medicine they were told to be free from diseases and clean enough to meet His Majesty.

Escorted by the two Sirens, in respect of King Neptune, the novice had to crawl/walk on their knees to His Majesty's Throne where they were greeted by the big man himself.

King Neptune asked them to name the seven oceans. To which there was no correct answer, those who got it right were rewarded by the prize of kissing King Neptune's stomach, and those who got it wrong were given the punishment of kissing King Neptune's stomach which was covered in tuna, horseradish and vegetable oil.

Some of the novices would not do it, so the Sirens quietly said "Just pretend", and as the novices "pretended", the Sirens pushed them into the stomach. After they were baptized in cold soup and had old fruit and old vegetables poured on their heads, they were given permission to cross the Equator. King Neptune told them to take a bath, which was full of beans, tomatoes, flour and washing powder. Afterwards they were hosed down by the Bosun and were then free to go.

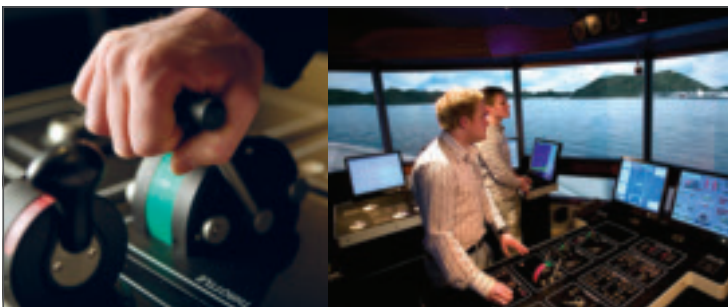
Shortly after we had a huge BBQ and the main topic was of course the happening of the day. Crossing the Line certificates were awarded the next Saturday evening in Las Palmas. We now have 28 fully initiated seafarers on the good ship MV Polar-cus Naila. ■

**Facts:**

The crossing ceremony is an old seafaring tradition and the custom has survived many twists and turns throughout the history of shipping. The earliest mention of an organized crossing ceremony dates back to the 1520s and, allowing for less common and localized variants, the ceremony is described by navies and merchant marines of many different nations. The Norwegian Maritime Directorate still conveys certificates to ship crossing the Line, i.e. the Equator.



ON KNEES: Escorted by the two Sirens the gentle (Marta Szejny) had to crawl/walk on her knees to His Majesty's Throne where King Neptune asked her to name the seven oceans.



**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**

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
- Stabilitet for offshoreskip
- Risk management for offshore employees
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer - IMO Modellkurs
- TECDIS produktspesifikk utsjekk
- Avanserte marine operasjoner (i simulator)
- SCTH OSV (Safe Cargo Transport and Handling on 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)



**Esbjerg:**

# Velferdens travle kontaktstasjon

Etter at Sjømanskirken i Hamburg nedprioriterte både bemanningen og skipsbesøkene, ble det besluttet å hente opp den kun ett år gamle avisprintereren og plassere denne i Esbjerg.



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

I Esbjerg var det i 2010 nesten 470 anløp av norske skip, og Jan Hansen som driver den danske sjømannsklubben, besøker hvert eneste skip i havnen.

Undertegnede har vært på mange sjømannsklubber de siste 35 årene, men klubben i Esbjerg er en oase midt i havnen. Jan, som tidligere har seilt i mange år, overtok driften av klubben for nesten fire år siden. I dag er den en mønsterklubb på alle måter, selv om den er avhengig av sponsorer.

Klubben har fri internett og Wi-Fi, salg av telefonkort, drikkevarer (gratis), bøker og gratis transport fra skipene til klubben. Det blir arrangert sightseeingturer etter ønske. I tillegg er det biljard og darts.

Alle de norske skipene som ankommer Esbjerg blir de møtt av Jan med dagsferske norske aviser, i tillegg til at de filippinske sjøfolkene får sin Manila Times.

Jan har også norske bøker med seg i bilen.

Den korte avstanden fra de fleste skip gjør at sjøfolkene kan spasere opp til klubben. Klubben hadde nærmere 4000 gjester i 2010. ■



OASE: Jan Hansen overtok driften av sjømannsklubben i Esbjerg for nesten fire år siden. Den ligger som en oase midt i havnen.

FOTO: PER ERIK NIELSEN



FISK: I saltvannsakvariet finnes de fleste fiskearter man finner i Nordsjøen. FOTO: PER ERIK NIELSEN



BÅTER: På fiskeriustillingen fortelles det gjennom redskaper, fiskebåter, modeller og malerier om det danske havfiskeriets gjennombrudd i årene 1880–1940. FOTO: PER ERIK NIELSEN

## Esbjerg:

# Maritime opplevelser for alle

Et av Nord-Europas flotteste fiskeri- og sjøfartsmuseer finner man i Esbjerg. Det er et yndet mål for alle turister.



Per Erik Nielsen  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

På fiskeriustillingen fortelles det gjennom redskaper, fiskebåter, modeller og malerier om det danske havfiskeriets gjennombrudd i årene 1880–1940. I sjøfartsutstillingen kan man følge sjøfarten fra vikingtidens seilas til våre dagers moderne skipsfart og offshore.

Det er et eget stort selarium med undervannsruter der man kan se de to danske selarter

– spettet sel og gråsel. I saltvannsakvariet finnes de fleste fiskearter man finner i Nordsjøen.

Fortidens maritime miljøer kan oppleves i museets frilandsutstilling. Her finnes kystlandingsplass, redningsstasjon og ved "havnekaien" ligger skip og verft. Det er også en bunker fra 2. verdenskrig.

Hvorfor ikke snakke med Jan neste gang dere kommer til Esbjerg og han tar dere gladelig med på en liten tur. ■

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

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

05/09-05/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo

07/09-09/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

19/09-23/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, sertifisering

28/09: Oppdateringsdag QA, QSM og ISM

29/09 Oppdateringsdag Risk Manager

03/10-07/10: Risk Manager kurs, Oslo, sertifisering

10/10-14/10: ISM Revisjonslederkurs, Oslo, sertifisering

17/10-21/10: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, sertifisering

14/11-18/11: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, sertifisering

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





MONUMENT: Verket "Mennesket ved Havet" er Esbjergs mest fotograferte attraksjon.

FOTO: PER ERIK NIELSEN

Innseilingen til Esbjerg:

# Mennesket ved Havet

De fire, ni meter høye hvite menn skuer rolig ut over innseilingen til Esbjerg Havn.



**Per Erik Nielsen**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Kunstneren Svend Wiig Hansen har selv fortalt at de symboliserer menneskets møte med naturen, og at er peilemerker mellom havet og sivilisasjonen.

Når du står ved føttene deres, lar de seg i all deres monumentale storhet ikke overskues på en gang. De gjør et nærmest guddommelig inntrykk.

Christian Wiig Hansen, eldste sønn til den nå avdøde kunstneren, kommer jevnlig til Sædding Strand ved Esbjerg for å gjenoppleve "Mennesket ved Havet". Verket ble fullført på 1990-tallet og dette verket ble Svend Wiig Hansens punktum for en strålende karriere.

Egentlig skulle verket stå ved Skagen, men på grunn av økonomiske årsaker ble de bygget i Esbjerg. De ble også "krympet" fra 13,5 meter til 9 meter.

Kunstneren sa også at dette ikke er en skulptur, men et monument og et tegn for byen med et innhold. Det henvender seg ikke kun til lokalbefolkningen, men strekker seg videre.

Kunstverket er plassert rett i nærheten av Fiskeri- og Sjøfartsmuseet og er Esbjergs mest fotograferte attraksjon. Så igjen, Jan på den danske sjømannsklubben er klar til å kjøre dere til disse to stedene. ■





SEIRET: Her har vi besetningen på Tor Viking II. Thomas Fogelberg, Martin Bengtsson, Richard Rindevret, Morgan Korsvik, Leif Bergstrøm og Morgan Engstrøm. Foran f.v. Fredrik Gøthberg og Jimmie Bohan.

## Idrettsuke i Aberdeen:

# Svenskene seiret

Den norsk/svenske besetningen om bord i Tor Viking II, gikk seirende ut av kampen mot norske og danske skip i årets idrettsuke. En uke som var preget av mye dårlig vær.

Imidlertid var både deltakelse og interesse meget stor under det syv dager lange arrangementet.

Øvelsene var kulestøt, lengde uten tilløp samt en rask 60-meterløp. Det hele forløp uten uhell av noe slag, og derfor i tråd med ukens navn .... Nordic Sports & Safety Week. Dette er et arrangement støttet av Walport, leverandør av de fleste spillefilmene for norske og danske sjøfolk.

Ukens beste utøver var Thomas Fogelberg fra Tor Viking i klassen 30 – 40 år. Han noterte seg for 7,9 sekunder på 60-meteren, 3,12 meter i lengde u/tilløp og 10,19 meter med den store kulen (7,25 kg). ■

De beste skipene:			Besetn./ deltakere	Gj.snitt
1. Tor Viking II	Sverige	10.551 poeng	15/10	703,40
2. Mærsk Fighter	Danmark	10.363 "	15/15	690,87
3. Siem Garnet	Norge	10.977 "	16/14	686,06
4. Island Champion	Norge	8.209 "	14/9	586,36
5. Olympic Promoter	Norge	6.561 "	12/8	546,75

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

##### Stasjon Rørvik

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

##### Stasjon Sandnessjøen

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

##### Stasjon Bodø

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

##### Stasjon Narvik

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

##### Stasjon Svolvær

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

##### Stasjon Harstad

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

##### Stasjon Tromsø

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

##### Stasjon Hammerfest

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

##### Stasjon Båtsfjord

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

#### REGION SØR

##### Stasjon Oslo

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

##### Stasjon Larvik

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

##### Stasjon Kristiansand S

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

##### Stasjon Stavanger:

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

##### Stasjon Haugesund

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

##### Stasjon Bergen

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

##### Stasjon Florø

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

##### Stasjon Ålesund

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

##### Stasjon Kristiansund N

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

#### NAVIGARE

##### UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

**FORSIDEBILDE:** William J. Bertheussen, direktør for Statens havari-kommisjon for transport (SHT). Foto: Steinar Haugberg

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

**ANNONSE/ADS:** TerraMedia, 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 besetningsmedlemmene.

##### SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

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

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 30.08.2011

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 fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid.

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 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

# NAVY Norsk Importør av BNWAS BW-800

Uni-Safe  
Electronics a/s



**DNV godkjent  
Brovaktalarm**



## Brovaktalarm

BW-800 fra Uni-Safe Electronics er DNV godkjent og oppfyller de nye IMO kravene brovaktalarm - internasjonal fart.

BW-800 systemet består av kontrollenhet, reset enhet, alarm enhet, selector enhet samt bevegelsessensor. Systemet kan enkelt tilpasses og bygges ut for å passe alle typer skip.

### Hvorfor velge BW-800?

Konkurransedyktige priser  
Brukervennlig  
Enkel å installere  
Automatisk dimmer kontroll  
Nødalarm  
VDR NMEA data output  
Over 1300 solgte systemer  
2 års garanti  
DNV godkjent

### IMO reguleringer for brovaktalarm

Internasjonal fart  
BNWAS, Bridge Navigation Watch Alarm System

De nye IMO bestemmelsene gjelder påbud av brovaktalarmsystem på alle lasteskip og passasjerskip over 150 BT, med en overgangsperiode frem til 2014.

For eksisterende passasjerskip og lasteskip skal BNWAS installeres ihht følgende datoer:  
Passasjerskip og lasteskip over 3,000 BT: 1 Juli 2012  
Lasteskip over 500 BT: 1 Juli 2013  
Lasteskip over 150 BT: 1 Juli 2014

Nye passasjerskip og lasteskip bygget etter 1 Juli 2011 skal utstyres med BNWAS, Bridge Navigation Watch Alarm System. Les mer på våre hjemmesider.

**finn din forhandler av Brovaktalarm  
BW-800 på [www.navy.no](http://www.navy.no)**

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

**LANDSDEKKENDE KJEDE INNEN MARITIM ELEKTRONIKK**