

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

4 / 2012



## 8 Mange nybygg på gang

**14** Ny lov for sjøfolk

**22** Flere fritidsskipperere

**24** Jobber for norsk flagg



# Våre produkter handler om lokalkunnskap og sikkerhet for alle som ferdes på sjøen



## En godt planlagt seilas betyr økt sjøsikkerhet.

Bruk våre offisielle sjøkart,  
tidevannstabeller og  
«Den norske los» til å gjøre deg  
kjent i området du skal seile.

Hold dine sjøkart oppdatert.  
Rettelser finner du i  
«Etterretninger for sjøfarende»  
som gis ut hver fjortende dag.  
Alle utgavene finner du  
på våre nettsider.



## Kartverket

Kundesenter tlf. 08700

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





# Innhold

- 4**    Leiaren: Auka sjøtryggleik i reint miljø
- 8**    Travelt med mange nybygg
- 14**   Skipsarbeidsloven gir bedre rettigheter
- 18**    MLC skal sikre gode arbeidsforhold
- 22**    Flere skaffer seg fritidsskippersertifikat
- 23**    Vil undersøka ulykker med fritidsbåtar
- 24**    Norsk flagg skal bli mer attraktivt
- 26**    Fjord1 tar grep mot ulykker
- 28**    Verftskonferansen: Fokus på maritimt mangfold
- 30**    Maritime klynger skaper utvikling
- 36**    Nyregistreringer i NIS
- 38**    Globalt regelverk for fiskefartøy
- 40**    Sjøsikkerhetskonferansen
- 42**    Safe shipping
- 44**    Dårlig sikkerhet med flerspråklig mannskap?
- 46**    Radio Medico og HRS deler informasjon
- 49**    Nye regler for lasteskip ut på høring
- 50**    Sjømannskirken overtar i Aberdeen
- 54**    Velferden på inspirasjonstur med Hurtigruten
- 58**    Suksess for cruisefotball i Bergen
- 60**    Superfinale i Nordsjøcup 2012
- 61**    24-timmars fotball i Gøteborg
- 62**    Film Service for Seafarers

**Olav Akselsen**  
Sjøfartsdirektør



# Auka sjøtryggleik i reint miljø

Sjøfartsdirektoratet si hovudoppgåver er å jobba for sikker skipsfart og for lavast mogleg negativ miljøpåverknad frå skipsfarten. Desse oppgåvene avspeglar seg også i visjonen til direktoratet.

Samstundes slår skipssikkerhetsloven fast at det er reiarlag som er ansvarleg for liv, helse og materielle verdiar, og at lovar og reglar vert følgt. Sjøfartsdirektoratet si oppgåve blir dermed å sjå til at reiarlaga driv i tråd med dette. Vi har også prøvd å få dette med i visjonen vår, som er: «Saman for auka sjøtryggleik i reint miljø».

Med denne visjonen ønskjer me å få fram at sjøtryggleik og omsyn til miljøet er noko alle som driv innan skipsfart har ansvaret for. Samstundes må me samarbeida for å nå måla om sikker og rein skipsfart.

Ein viktig del av arbeidet til Sjøfartsdirektoratet er å føra tilsyn. Det utøver me overfor reiarlag, skip, sjøfolk, godkjende føretak og norske og utanlandske utdanningsinstitusjonar.

Det finst ulike former for tilsyn – me gjennomfører hamnestatskontroll (utanlandske skip i norsk hamn) og flaggstatskontroll (norske skip). I tillegg gjennomfører me sertifisering av nybygg, ved større ombyggingar og etter havari. Me driv ISM-oppfølging og vertikalrevisjon.

For at innsatsen vår skal gi størst mogleg tryggingss-



Sjøfartsdirektoratet har no innført prosjektorganisering ved nybygg av skip. Prosjektleiari og koordinerande inspektør i direktoratet vil vera kontakten som verft og reiarlag skal forhalda seg til. Her er Viking Princess på beddingen ved Kleven Verft AS i Ulsteinvik tidlegare i år.

foto : KLeVen Verft

og miljøgevinst, ønskjer me å leggja risikovurderingar til grunn for tilsynet vårt. Me driv i desse dagar og utviklar metodar som gjer at me sikrar effektivt og målretta tilsynsarbeid. Grunnlaget for tilsynsaktiviteten vår finn me i internasjonalt regelverk og i skipssikkerhetsloven.

Me kartlegg også risikobiletet basert på tal og resultat av eigne inspeksjonar, data frå Statens Havarikommisjon (SHT), frå vår eigen ulykkesdatabase og frå andre kjelder. Denne prosessen skal enda opp i at me kvart år vel ut fokusområde som skal vera styrande for vår aktivitet. Eit meir målretta tilsyn vil vera viktig for å betra sjøtryggleiken.

Hamnestatane i EU-/EØS-landa, Canada og Russland deltek i eit samarbeid for betre og meir målretta tilsyn. Målet er

å få vekk sub-standard skip. Gjennom dette samarbeidet, kalla Paris MOU, har ein det siste året auka talet på skip som vert nekta å gå frå hamn, til tross for at ein totalt sett kontrollerte færre skip.

Sertifisering av nye skip er ei viktig form for tilsyn. Også her legg Sjøfartsdirektoratet om måten me jobbar på. Me har no innført prosjektorganisering ved nybygg av skip. Eit team, leia av ein prosjektleiari vil vera ansvarleg for prosessen i Sjøfartsdirektoratet. Prosjektleiari og koordinerande inspektør i direktoratet vil vera kontakten som verft og reiarlag skal forhalda seg til. I samband med eit oppstartsmøte vert det laga ein prosjektplan som baserer seg på avtalte milepælari i byggeprosessen. På den måten trur me at det vert betre dialog undervegs, og at

ulike syn eller tolkingar av regelverk eller anna kan ryddast av vegen på eit tidleg tidspunkt.

Alt i alt trur me dei nye arbeidsmetodane skal betra samarbeidet mellom Sjøfartsdirektoratet og brukarane våre, samstundes som me vil få betre fokus på sjøtryggleik.

Frå og med dette nummer av Navigare har Sjøfartsdirektoratet lagt om abonnementsordninga noko. Bladet vert frå no av sendt i gratis abonnement til over 2 000 nye abonnentar. Ei stor gruppe av desse er eigarar av fritidsfartøy over 15 meter lengde.

Vi håper at våre nye lesarar vil finna noko av interesse i denne og framtidige utgåver, og ynskjer dei velkomne som abonnentar. ■

# Improved safety at sea in a clean environment

The Norwegian Maritime Authority's primary responsibility is to work for safe shipping and the least possible negative impact from shipping on the environment. This is reflected in our vision.

At the same time, the Ship Safety Act states that it is the ship-owners that are responsible for life, health and property, and that laws and regulations are observed. Consequently, the responsibility of the NMA will be to ensure that shipping companies operate according to this. We have endeavored to incorporate this into our vision, which is: "Together for improved safety at sea in a clean environment."

With this vision, we wish to emphasize that safety at sea and respect for the environment is a shared responsibility for everyone in the shipping industry. Moreover, that we must work together to achieve the objectives of safe and clean shipping.

An important part of the NMA's work is to supervise ship-owners, ships, seafarers, approved enterprises and Norwegian and foreign schools. We conduct port state controls (on foreign ships in Norwegian ports) and flag state controls (on Norwegian ships). Additionally, we carry out certifications of new buildings, major modifications and after accidents. We deal with ISM supervisions and vertical audits.

In order for our efforts to provide the highest possible safety and environmental benefits, we use risk assessment as a basis for our work. Presently, we are developing methods to ensure efficient and targeted inspections. The basis for our work is found in international legislation and in the Ship Safety Act.

We also attempt to get an overview of the risk scenario based on figures and results of our own inspections, data from the Accident Investigation Board (AIBN), from our own accident database and from other sources. This process will assist us in selecting focus areas that will determine our activities in the coming year. More targeted inspections are important to improve safety at sea.

Port states in the EU and EEA countries, Canada and Russia work together for a better and more focused inspection regime. The objective is to eliminate



*CONTROL: To promote safe and clean shipping, the Norwegian Maritime Authority carries out various forms of controls, including controls of Norwegian vessels and of foreign vessels in Norwegian ports.*

ILLUSTRATION PHOTO: HAAKON NORDVIK

sub-standard ships. Through this collaboration in the Paris MoU, one has in the past year increased the number of ships that has been detained, despite fewer inspections.

Certification of new vessels is an important form of supervision. This is another area where the NMA is revising the way we work. We have now introduced project organization of new buildings. A team, led by a project manager will be responsible for the process at the NMA. The project manager and

the coordinating inspector will act as contacts for shipyards and ship-owners. A project plan will be made based on agreed milestones in the construction process. We believe this will improve the dialogue underway and that different views or interpretations of regulations can be resolved at an early stage.

All in all, we believe our new methods will improve cooperation between the Norwegian Maritime Authority and our users, and that we will get better focus on safety at sea. ■



FORSIDEN

KURS

INFO TIL KURSDELTAKERE

INFORMATION IN ENGLISH

E-LEARNING

FILM FRA KURS

JOBBMULIGHETER VED NMU

OM NMU

OPPLEV IDYLLISKE VESTFOLD

NYTTIGE LINKER

JOBBLINKER INNEN MARITIM OG

OFFSHORE

KONTAKT OSS

SPØRSMÅL OG SVAR NORSK

OLJE OG GASS (OFFSHORE  
KURS)

SPØRSMÅL OG SVAR

SJØFARTSDIREKTORATET

NYHETSREV

ISO 9001:2008

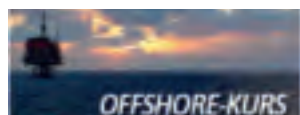
KVALITETSTYRING

ISO 14001:2004 MILJØSTYRING

ISO 18001:2007 ARBEIDSMILJØ

Vi ønsker alle våre kursdeltakere og samarbeids-  
partnere en fredfylt, sikker og begivenhetsrik jule-  
og nyttårsfeiring.

Takk for godt samarbeid i 2012!



OFFSHORE-KURS



SKIPS-KURS



LAND-KURS

## NYHETER FRA NMU AS

### Sikkerhetsopplæring innendørs

Med vinter og kulde i anmarsj, er det godt å vite at sikkerhets- og beredskapskurs på NMU gjennomføres innendørs i nye og topp moderne lokaler. Sjøredningsøvelser med flåter og HUET holdes i et 12,5 x 25 meters oppvarmet basseng med vind og bølger. Brann-, søk- og redningsøvelser foregår i vår nye 1800 m<sup>2</sup> brannhall. Kursaktiviteten for offshore er i henhold til retningslinjen til Norsk olje og gass, og skipskursene er i henhold til STCW-koden for skip. Se vårt siste nyhetsbrev på [www.nmu.as](http://www.nmu.as)



9001:2008 ✓

14001:2004 during 2013

18001:2007 during 2013

Hardkjør på inspektører og saksbehandlere:

# Travle dager med mange nybygg

Stor aktivitet, med bygging av nye ferjer, fiske- og offshorefartøy, samt rigger, gir også Sjøfartsdirektoratet mye å henge fingrene i.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Stasjonssjef Kjell Drabløs ved stasjon Ålesund har mange byggeprosjekter å holde rede på, både i Norge og i flere andre land.

– For tiden har vi ansvar for 34 pågående prosjekter, som vil gå fram til begynnelsen av 2014. 14 av disse bygges ved utenlandske verft, opplyser Drabløs. Neste år skal hele 23 fartøyer sertifiseres før overlevering.

Stasjon Ålesund har 13 ansatte, hvorav ti er inspektører. I tillegg kommer to kontoransatte og stasjonssjefen.

– Vi har en stor arbeidsbelastning ved stasjonen, havnestatskontroller (PSC), uanmeldte tilsyn og sertifikatbesiktigelser, ombygginger og havaribesiktigelser. Og i tillegg kommer jobben med å følge opp en rekke nybygg, både her i distriktet og i utlandet, sier Drabløs.

Stasjon Ålesund betjener 12 skipsverft i regionen, blant annet de tre største verftene i Norge.

– Ja, den maritime klyngen er veldig sterk i vårt område, konstaterer stasjonssjefen. I utgangspunktet er det slik at stasjonene til Sjøfartsdirektoratet tar ansvar for prosjekter som hører hjemme i eget område, enten at verftet som benyttes eller rederen har tilhørighet der.

## TOPPÅRENE

Drabløs minnes tilbake til årene 2007/2008. Da opplevde Stasjon Ålesund toppårene, med hele 60 pågående nybyggingssjekter samtidig. Etter den tid har



det minket ned til dagens nivå med vel 30 nybygg på gang i året.

– Men samtidig som antall nybygg har sunket en del, er fartøyene stadig blitt større og mer komplekse – og derfor også mer krevende å følge opp i byggeperioden, sier Drabløs.

Han forteller at cirka 70-80 prosent av fartøyene Stasjon Ålesund har ansvar for å følge opp tilhører kategorien laste-

skip/offshorefartøy. Resten er passasjerfartøy og fiskefartøy.

De fleste fiskefartøyene bygges for lokale redere ved utenlandske verft, rett og slett fordi de lokale verftene ikke har kapasitet på grunn av mye arbeid med spesielt offshorefartøy.

På listen over igangværende byggeprosjekter i oktober finner vi hele 13 fiskefartøy som bygges ved verft i Tyrkia,



TYRKIA: Tersan-verftet i Tyrkia bygger ofte skip for norske rederier. Her ser vi fiskefartøyet Havstrand, tilhørende Strand rederi i Ålesund, klar for sjøsetting i oktober i år.

foto : te RSan SHIPYARD



Romania og Danmark. Seks fartøyer bygges i Tyrkia, fire i Romania og ytterligere tre ved Karstensen Skibsværft i Skagen, Danmark. I tillegg kommer en brønnbåt, som er under bygging ved det spanske verftet Astilleros Zamakona, for overlevering i juni 2013. To av fiskefartøyene blir overlevert fra tyrkiske verft i løpet av året.

Men selv om alle byggeprosjektene i

Norge og utlandet medfører en travel hverdag, har saken også en positiv side.

– Alle får delta i jobbing med prosjektene, og det er ingen tvil om at denne typen oppdrag gir en betydelig heving av kompetansen til våre ansatte, sier Kjell Drabløs.

#### OGSÅ BODØ

Sjøfartsdirektoratets stasjon i Bodø har



**FERJER:** Sjøfartsdirektoratets stasjon i Bodø har siden september 2011 fulgt opp fire ferjer som har vært under bygging i Polen, opplyser stasjonssjef Gudolv Åkerøy.

foto : BjarRe aMELo

siden september 2011 fulgt opp fire ferjer som har vært under bygging for Torghatten Nord ved et verft i Gdansk i Polen. Med fire ansatte ved stasjonen, hvorav tre inspektører, har det i tider vært så mye å gjøre at Bodø har fått hjelp fra andre av direktoratets stasjoner.

– Spesielt var det hektisk da prosjektet startet, da vi i perioder hadde to mann til stede ved verftet, sier stasjonssjef Gudolv Åkerøy til Navigare.

Men han presiserer samtidig at slike oppdrag er svært positive for de ansatte ved stasjonen.

– På denne måten lærer de ting som aldri kan læres på noe kurs, sier Åkerøy.

Den første av ferjene ble overlevert i begynnelsen av oktober i år, og alle fire skal være på plass hos rederiet ved utgangen av året.

I tillegg til nybyggene som følges opp av Sjøfartsdirektoratets stasjoner i Bodø og Ålesund, har også inspektører ved noen av de andre stasjonene nye skip på sin arbeidsliste. Noen bygges innenlands – andre ved utenlandske verft.

#### TRAVLE SAKSBEHANDLERE

Alle nybyggprosjekter skal selvsagt også godkjennes og følges opp av saksbehandlere ved hovedkontoret i Haugesund.

Nybyggansvarlig i avdelingen for lasteskip, sjefingeniør Geirmund Eikje, opplyser at det i tillegg til de 15 pågående prosjektene på offshorefartøy/lasteskip som stasjon Ålesund følger opp, arbeides med ytterligere tre skip for levering i 2012 og hele 17 skip som skal leveres i 2013.

>>>



REISER: Vår hovedinspektør hadde rundt 200 reisedøgn det siste året, og hele avdelingen vår har et veldig høyt arbeidspress for tiden, sier underdirektør Åse Waage, som leder arbeidet med flyttbare innretninger i Sjøfartsdirektoratet

foto : B.JaRie aMBLo

– Og, legger Eikje til, i tillegg til alle disse nybyggprosjektene kommer arbeidet vi har med seilende skip, som for eksempel skal bygges om. Arbeidsbelastningen på avdelingen vår er derfor stor, men vi har likevel klart å få ned antall restanser, konstaterer han.

### MANGE FISKEFARTØY

Direktoratets avdeling for fiskefartøy har også rikelig å gjøre. Sjøfingeniør og nybyggansvarlig ved avdeling for fiskefartøy, Arild Lie, lister opp hele 32 fiskefartøyer som er under bygging eller anmeldt for bygging fra oktober i år og et stykke inn i 2014.

I innværende år dreier det seg om totalt 12 fartøy. Halvparten både bygges og utrustes ved utenlandske verft, mens resten blir bygget ved utenlandske verft og utrustet i Norge.

I 2013 kommer det 17 nye fiskefartøy for levering til norske redere, hvorav sju gjøres helt ferdig ved utenlandske verft. Bare ett av fartøyene bygges og utrustes i Norge. For 2014 er det hittil anmeldt tre fiskefartøy.

– Tallene for 2013 må sees på som foreløpig, da det fremdeles vil kunne bli anmeldt nybygg for levering i dette året, sier Arild Lie.

Det samme sier han om 2014-tallene:

– Men ut fra samtaler vi har hatt med en hel del redere og andre aktører i næringen i det siste, synes mange å være i en prosess med å bestille nye fiskefartøy. Vi forventer derfor en ytterligere økning av antall nybygg i 2014, sier Lie.

### NYE FERJER OG HURTIGBÅTER

Også passasjerskipsavdelingen i direktoratet har en god del pågående nybyggprosjekter, opplyser sjefingeniør Kristian Breidfjord. Fra oktober og ut innevæ-



RIGG: Island Innovator er en av riggene avdelingen for flyttbare innretninger har fulgt opp under byggeprosessen i Kina. Den ble overlevert til Island Offshore i september.

foto : Svein Ung / VeRSen/SJØf aRt SDRReKto Rastet

rende år, blir fire fartøy overlevert reder, tre ferjer som bygges i utlandet pluss én hurtigbåt fra norsk verft.

I 2013 er det foreløpig anmeldt ti båter, herav sju ferjer, to hurtigbåter og en kabelferje. Fire av ferjene får skrog levert i utlandet, mens de øvrige tre bygges komplett ved utenlandsk verft. Hurtigbåtene og kabelferjen bygges i Norge, opplyser Breidfjord.

I tillegg til nybyggene, så må også passasjerskipsavdelingen håndtere ombygging av seilende skip.

– Vi jobber eksempelvis med en teknisk utfordrende sak der en ferje skal bygges om fra dieseldrift til batteridrift. Ellers er mesteparten av sambandene for passasjertransport regulert av anbud. Det er for tiden flere anbud som er i avslutningsfasen. Resultatet av disse kan få stor innvirkning på avdelingens arbeidsmengde fremover, i den forstand at anbud kan kreve nybygg som må følges opp, sier Kristian Breidfjord.

### FLERE RIGGER PÅ GANG

Avdelingen som jobber med såkalte flyttbare innretninger, har også hatt en kraftig økning i saksmengden de siste par årene. Avdelingen har for tiden ni personer i arbeid.

– For tiden jobber vi med ett boreskip og en borerigg som skal være ferdig i 2013, og i tillegg er vi begynt saksbehandling på noen av de fem innretningene som skal ferdigstilles i 2014. Det dreier seg om fire

borerigger og ett produksjonsskip, forteller underdirektør Åse Waage i Sjøfartsdirektoratet.

Per i dag er det byggemeldt tre borerigger for levering i 2015, men dette antallet vil trolig øke.

– Våre folk følger prosjektene fra planlegging og fram til sertifisering, registrering og overlevering. Det dreier seg om saksbehandling av tegninger og analyser, etterfulgt av tilsyn under hele byggeprosessen, opplyser Åse Waage.

Samtlige av de nevnte innretningene bygges i utlandet, som Indonesia, Singapore og Sør-Korea. Det medfører naturligvis mye reising for de som skal følge opp prosjektene.

– Vår hovedinspektør hadde rundt 200 reisedøgn det siste året, og hele avdelingen vår har et veldig høyt arbeidspress for tiden, sier Waage.

Hun opplyser at avdelingen ikke bare jobber med nybyggene:

– Vi bistår også Petroleumstilsynet (Ptil) med maritimfaglig kompetanse når de har behov for det i forbindelse med tilsyn om bord og saksbehandling. Et økende inntak av rigger til norsk sokkel de siste årene, har også gitt oss mye mer å henge fingrene i, konstaterer Åse Waage.

Det gode markedet for borerigger har også medført arbeid i forbindelse med oppgraderinger. I høst har avdelingen hatt saksbehandling og tilsyn om bord på tre rigger på grunn av ombygging/oppgradering. ■



FLERE LAND: Stasjonssjef Kjell Drabløs (t.v.) i Ålesund har mange byggeprosjekter å holde rede på, både i Norge og i flere andre land. Men det har også saksbehandlerne ved Sjøfartsdirektoratets hovedkontor, der sjefingeniør Geirmund Eikje, er nybyggansvarlig.

foto : BjarRe aMELo

## Direktoratet tar i bruk prosjektorganisering:

# Bedre styring med nye byggeprosjekter

Sjøfartsdirektoratet har tatt i bruk såkalt prosjektorganisering for å få bedre flyt i alt arbeidet som følger med bygging av nye skip – fra planlegging til overlevering. Dette kommer både skipsverft, reder og direktoratet til gode.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Sjefingeniør Geirmund Eikje i Sjøfartsdirektoratet innrømmer at saksgangen for nybygg tidligere har vært preget av lite struktur, ofte med skippertak like før overlevering. Det medførte gjerne begrenset oversikt, og førte i mange tilfeller til at det måtte stedes midlertidige sertifikater.

– Med det nye systemet for prosjekt-

styring er det kommet en mye bedre struktur inn i framdriften, fra nybygget blir byggemeldt til sertifisering og overlevering, sier Eikje.

Det nye er at det for hvert nybygg, så tidlig som mulig, lages en prosjektplan, der både skipsverftet, eller en konsulent verftet benytter seg av, sammen med Sjøfartsdirektoratet spikrer fast en framdriftsplan. Framdriften baserer seg på milepæler som blir avtalt i forbindelse med et oppstartsmøte.

Poenget med milepælene, sier han, er at vår saksbehandling på et gitt fagfelt ikke skal være til hinder for fremdriften i byggeprosessen. Dette vil for eksempel si at vi skal ha ferdigbehandlet isolasjonsplanene for et gitt dekk innen den fysiske isoleringen i henhold til verftet sine planer og milepæler tar til.

### DOKUMENTASJON

– For at vi skal kunne holde avtalt saksbehandlingstid, er det avgjørende at vi

>>>

mottar nødvendig dokumentasjon til avtalt tid. Dette kan for eksempel være dokumentasjon for strukturell brannsikring, som må avklares tidlig i byggeprosessen, sier Eikje.

Han opplyser at mens det tidligere bare var representanter fra den aktuelle stasjonen til Sjøfartsdirektoratet med på møtene med byggeverftet, er det nytt at fagavdelingen i direktoratet nå deltar på oppstartsmøtet.

– Dette er veldig nyttig, fordi vi allerede da kan avverge ting som kunne skapt problemer senere i byggeprosjektet, sier Eikje.

#### UTLANDET

– Er det spesielle utfordringer når nye fartøy bygges ved utenlandske verft?

– Egentlig ikke. I utgangspunktet er det det samme hvor skipene bygges. Selv sagt er det enklere å følge opp et skip som bygges på verft i nærheten av en av våre stasjoner, som for eksempel på et av de mange verftene i Ålesunds-området. Men med telefon og epost fungerer kommunikasjonen bra, selv om verftet ligger i utlandet

– Da forholder vi oss som oftest til en konsulent eller til rederen hjemme i Norge, sier Eikje

#### DETTE ER PROSJEKTORGANISERING

For hvert nybygg blir det etablert et prosjektteam, med prosjektleder og fagansvarlige (inkludert inspektører fra den aktuelle stasjonen).

- Starter med oppstartsmøte, og følges eventuelt opp med prosjektmøter og avslutningsmøte.
- Hele tiden fokus på dokumentflyt og planlegging.
- Milepæler danner utgangspunkt for prosjektplanen.

- Egen nybyggansvarlig i hver avdeling, for fiskefartøy, passasjerskip og lasteskip.

I dag er de nybyggansvarlige i Sjøfartsdirektoratet: Arild Lie (fiskefartøy), Øyvind Skog (passasjerskip) og Geirmund Eikje (lasteskip). ■



Sjøfartsdirektør  
Olav Akselsen.

FOTO: BJ ARTE AmBLa

## Stor aktivitet stiller store krav

Det er svært gledeleg med stor aktivitet i den maritime næringa. Det viser at mange vågar å satsa på bransjen. Samstundes medfører dette auka arbeidspress på Sjøfartsdirektoratet, som skal følgja opp, kontrollere og godkjenna prosjekta, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Han understrekar at direktoratet både ønsker, og har plikt til å yta best muleg service overfor næringa, med god kvalitet i kontakten med reiarlag og

verft – og ikkje minst i høve til tidsbruken på saksbehandlinga vår.

– Sjøfartsdirektoratet har teke i bruk såkalla prosjektorganisering for å ha betre styring og flyt i heile prosessen rundt bygging av nye skip. Denne måten å følgja opp byggeprosessen har resultert i kortare sakshandsamingstid, samstundes som talet på restansar har gått ned. Det kjem alle partar til gode, både skipsverft, reiarlag og Sjøfartsdirektoratet, sier Akselsen. ■

## MARITIME SIMULATOR COURSES

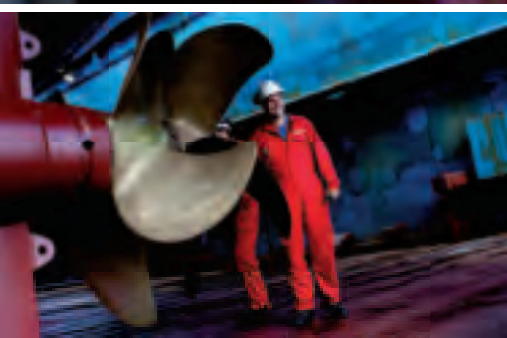
We offer high quality simulator courses - full scale; DP Induction and Advanced, BRM (Bridge Resource management), ECDIS/AIS, Anchor Handling, Offshore loading, Coastal Navigation for Pilot Exemption, etc.

Visit us at [www.simsea.no](http://www.simsea.no)

**SIMSEA**  
REAL OPERATIONS



# Jobb hos oss



Sjøfartsdirektoratet er arbeidsplassen for deg som ønsker utfordrende arbeidsoppgaver, et godt faglig og sosialt arbeidsmiljø og fleksibilitet i hverdagen. Vi trenger deg med ingeniørfaglig/teknisk utdannelse eller maritim bakgrunn som maskinist eller nautiker. Vi har også behov for dyktige medarbeidere innen fag som jus, HMS, arkiv, økonomi, personal, IT og kommunikasjon.

« En av de positive tingene med min jobb i Sjøfartsdirektoratet, er mangfoldet og at dagene er så forskjellige. Det finnes også store muligheter til å videreutvikle seg her, det liker jeg. »

KAROLINA LUNDRÉN (33) SENIORINGENIØR

For mer informasjon om oss og våre ledige stillinger, scan koden under eller se

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





UTVALGET FERDIG: Innstillingen til den nye skipsarbeidsloven er nå ute på høring, med frist 1. februar 2013. Her er det såkalte Sjømannslovutvalget på sitt siste møte. Fra venstre rundt bordet: Roald M. Engeness, Unn Lem (juridisk seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet), Harald Thomassen, Marianne Jenum Hotvedt (sekretær), utvalgsleder Hans Jacob Bull, Viggo Bondi, Sigmund ZwilmeyerBerg, Birger Moridt og Gundla Kvam. Disse var ikke til stede da bildet ble tatt: Terje Hernes Pettersen, Irene Vanja Dahl, Webjørn Barstad, Hilde Gunn Avløyp.

foto : BJA/Re aMBLo

**Skipsarbeidsloven følger etter sjømannsloven:**

# Bedre rettigheter for sjøfolk

Utkastet til ny skipsarbeidslov, som skal erstatte sjømannsloven, foreslår mange forbedringer som vil komme sjøfolk til gode. Innstillingen er nå ute på høring. Siktemålet er at loven skal tre i kraft fra 20. august 2013.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Professor Hans Jacob Bull har ledet arbeidet i utvalget på 12 personer, med representanter fra blant annet sjømannsorganisasjonene, Norges Rederiforbund, NHO Sjøfart og Fiskebåtredernes Forbund. Utvalget besto også av representanter uten tilknytning til arbeidslivets parter, men med spesiell kompetanse på området. Da regjeringen utnevnte utvalget i november i fjor, ble utvalget bedt om å komme med sin innstilling senest 30.10.2012.

Navigare møtte utvalget etter at Hans Jacob Bull hadde fullført det avsluttende møtet den 22. oktober:

– Har det vært vanskelig å forene motstridende interesser mellom representanter for arbeidsgiverne og arbeidstakerne?

– Nei, jeg er glad for å kunne si at utvalget har klart å komme fram til omforente løsninger på de aller fleste spørsmål. Det er derfor stor enighet bak utkastet til den nye skipsarbeidsloven som nå foreligger, sier Bull.

## KAN JOBBE TIL 70

– Mange sjøfolk føler at de har blitt hengende etter i forhold til arbeidsmiljøloven når det gjelder rettigheter og vern?

– Det er til dels riktig. Det er i de senere år foretatt endringer i arbeidsmiljøloven som ikke er kommet sjøfolk til gode. Med bestemmelsene i den nye skipsarbeidsloven skal det ikke spille noen vesentlig rolle om en arbeidstaker er ansatt på land eller på et skip, sier Hans Jacob Bull.

Den nye loven vil gi arbeidstakerne tilnærmet like rettigheter som arbeidsmiljøloven blant annet når det gjelder bestemmelser knyttet til ansettelse og stillingsvern.

Utvalget ble for eksempel bedt om å vurdere om det er hensiktsmessig å endre regelen som gjør det mulig å si opp sjøfolk når de fyller 62 år, utelukkende på grunn av alder.

– Utvalget har vurdert spørsmålet og er enige om at arbeidstakere på skip som hovedregel må kunne jobbe til de er 70 år. Bare dersom det foreligger særlige grunner skal det kunne fastsettes en lavere aldersgrense, opplyser Bull.

## FORHOLDET TIL MLC

Den internasjonale konvensjonen MLC (Maritime Labour Convention), som ble fastsatt av den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO i 2006, er ratifisert av Norge. Den treer i kraft 20. august 2013.

Stortinget vedtok allerede i 2008 endringer i sjømannsloven for å bringe norsk rett i samsvar med konvensjonens bestem-

melser. Disse endringene er imidlertid ikke trådt i kraft. Konvensjonens løsninger er nå også innarbeidet i utkastet til ny skipsarbeidslov. Siktemålet er at den nye skipsarbeidsloven kan tre i kraft samtidig med konvensjonen, med andre ord 20. august neste år.

### SJØMANNEN ER BORTE

I utkastet til den nye loven er begrepet «sjømann» erstattet med betegnelsen «arbeidstaker».

– Dette er gjort dels for å bruke en kjønnsnøytral betegnelse, og dels for å benytte den samme betegnelsen som vi finner i arbeidsmiljøloven, sier Bull.

– Hvem skal skipsarbeidsloven gjelde for?

– Den skal først og fremst gjelde for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip, herunder også for fiskere. Dette gjelder selv om arbeidstakeren ikke er ansatt av rederiet, for eksempel ansatte i cateringsselskaper. Loven gjelder derimot ikke for laste- og lossearbeidere. Det er dessuten presisert at personer som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift, ikke omfattes av loven, forklarer utvalgslederen.

### MER TIDSRIKTIG

Utvalget ble i mandatet oppfordret til å gjøre bestemmelsene i loven enklere å forholde seg til for brukerne, og enklere å forvalte for samfunnets behov.

– Betyr det at den gamle sjømannsloven har vært komplisert å finne ut av?

– Ja, den er veldig detaljert på enkelte punkter og derfor vanskelig å finne fram i. Den har heller ikke noen god struktur. Dessuten er den til dels utdatert, samtidig som endringer som har kommet til underveis ikke alltid er innarbeidet i loven på en god måte. Den nye loven blir mer tidsriktig, får bedre struktur og et klarere og enklere språk.

– Hvordan har dere fordelt regelverket på lov, forskrift og tariff?

– Loven er som et generelt utgangspunkt ufravikelig. Noen steder er det likevel åpnet for at bestemmelser i loven kan fravikes ved tariff eller individuell avtale. Når det gjelder forskrifter, har utvalget forutsatt at alle hovedspørsmål skal være regulert i lov, og at forskriftene bare skal utfylle og detaljere lovens regler. Det har blant annet ført til at arbeidstakernes rett til permisjoner, som tidligere til dels fantes i forskrifter, nå er samlet i loven. Dette er gjort etter mal fra arbeidsmiljøloven, opplyser Bull.

### DISSENSER

Selv om partene i arbeidslivet er blitt enige om de store linjene og fundamentene som den nye loven skal bygge på, inneholder innstillingen fra utvalget noen dissenser, nærmere bestemt åtte. Dette er ikke så oppsiktsvekkende, hensett til at det dreier seg om spørsmål av stor betydning for både arbeidstakerne og arbeidsgiverne. Dissensene er nokså jevnt fordelt mellom representanter for arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i utvalget.

Ett eksempel kan være anvendelsen av skipsarbeidsloven på arbeidstakere på NIS-skip. I dag kan det ved tariffavtale bestem-

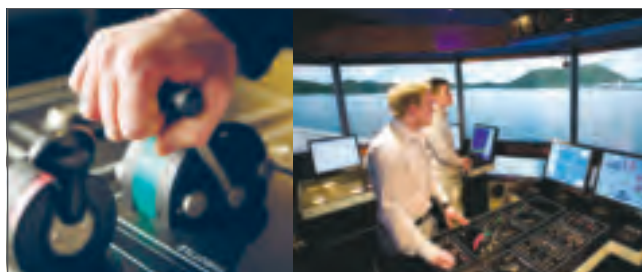
mes at enkelte bestemmelser i sjømannsloven ikke skal få anvendelse på slike arbeidstakere. Denne muligheten blir videreført i skipsarbeidsloven. Medlemmet fra Norges Rederiforbund har likevel ment at slike fravik bør fastsettes direkte i loven, og ikke være avhengig av forhandlinger mellom partene. På den annen side har representantene for arbeidstakersiden, som mener at

>>>



LEVERT: Innstillingen ble 1. november overlevert til nærings- og handelsminister Trond Giske av utvalgsleder Hans Jacob Bull. Videre til høyre ser vi direktør Hans Sande, Norsk Sjøoffisersforbund, forbundsleder Jaqueline Smith, Norsk Sjømannsforbund og utvalgets sekretær Marianne Jenum Hotvedt.

foto : rHD



	<b>AALESUND</b> <b>UNIVERSITY COLLEGE</b> <small>Maritime Operations</small>	We are the major university within marine operations and technology located at the core of the Norwegian offshore ship cluster
	<b>Maritime Operations</b>	

### Maritime Operations

We offer a wide range of courses that combines theory and operational training. Our simulators enables integrated operations with PSV, AH, rig, ship crane, ROV and DP vessels.

Some of our courses:

- DP - Introduction. Basic and Simulator. Seatime Reduction
- BRM / CRM - Tailor made courses for crews operating AH, PSV, Seismic or MP vessels
- Risk Management
- ECDIS / AIS
- Marine Crane
- PEC (Pilot exemption certificate)
- SCTH - Safe Cargo Transport and Handling on Offshore Vessels
- Stability on Offshore Vessels

<http://maritime.hials.no>

mail: [maritime@hials.no](mailto:maritime@hials.no)

phone: +47 70 16 12 00



LIKHET: I de senere år er det foretatt endringer i arbeidsmiljøloven som ikke er kommet sjøfolk til gode. Med bestemmelsene i den nye skipsarbeidsloven skal det ikke spille noen vesentlig rolle om en arbeidstaker er ansatt på land eller på et skip.

ILLUSTRASJON: Foto: RUSSELL RIMS/AR SUPPLIER

adgangen til fravik ved tariffavtale bør videreføres, tatt dissens på flertallets forslag om at fravikene skal kunne fastsettes i forskrift, dersom partene i arbeidslivet ikke kommer til enighet.

For sjømannsorganisasjonene har det vært viktig at arbeidstakere på skip blir mest mulig likestilt med arbeidstakere på land. Samtidig har de ønsket å beholde fordeler som de har etter sjømannsloven, selv om disse fordelene går lenger enn det arbeidstakere på land har. Arbeidsgivers lønnsplikt under sykdom er et eksempel. Flertallet, inklusive representantene for sjømannsorganisasjonene, landet på en viss justering av dagens løsning, mens medlemmet fra Norges Rederiforbund ønsket en ytterligere begrensning av arbeidsgivers ansvar.

#### VIDERE MOT 20. AUGUST

Skipsarbeidslovens fulle navn foreslås til: «Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)». Innstillingen er presentert som NOU (Norges offentlige utredninger) 2012: 18 og er sendt på høring med frist 1. februar 2013. Departementet behandler så høringsuttalelsene og

lager en lovproposisjon til Stortinget for videre behandling i en stortingskomité, før Stortinget i plenum vedtar loven endelig.

Etter det Navigare får opplyst er siktemålet å ha en proposisjon klar i løpet av våren, så tidlig at loven kan vedtas i Stortinget før 20. juni. Målet er at den nye skipsarbeidsloven skal tre i kraft 20. august, samme dag som MLC trer i kraft. ■



# Bedre enn



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

- Innenfor de mulighetene vi har hatt, må jeg si meg fornøyd med utkastet til skipsarbeidsloven.

Rettighetene for arbeidstakere til sjøs blir absolutt styrket, særlig innen stillingsvernet, sier advokat Birger Mordt, som representerte Norsk Sjøoffisersforbund i utvalget.





# sjømannsloven

TILFREDS: Utvalgsleder Hans Jacob Bull (i midten) konstaterer at både Viggo Bondi (t.v.) fra Rederiforbundet og Birger Mordt fra Norsk Sjøoffisersforbund, er tilfreds med innstillingen som nå er ute på høring.

foto : Bjørn Rie aMBL

Han påpeker at arbeidet har foregått i saklige former, og at det ikke har vært mer uenighet enn forventet. Noe av denne uenigheten er nedfelt i dissenser fra et mindretall, dissenser som han forventer blir fulgt opp.

– Det er noen få punkter vi er uenige om, og disse vil vi komme tilbake til i vår høringsuttalelse, sier Mordt.

Han tror at både arbeidstakersiden og arbeidsgiverne har funnet gode løsninger på de punktene der det har vært forskjellig utgangspunkt.

– I denne typen arbeid må man nødvendigvis både gi og ta, sier Birger Mordt.

## NATURLIG MED UENIGHET

Advokat Viggo Bondi i Norges Rederiforbund peker på at den nye loven gjennomgående tar hensyn til de særskilte hensynene som gjelder arbeidet til sjøs. Noen av

dissensene er imidlertid knyttet til slike forhold.

– Det er positivt at den nye loven viderefører de unntak som gjelder i dag for NIS-skip. Det er videre gitt enkelte nye unntak, noe som er viktig for å opprettholde sikre konkurransevnen i forhold til andre flaggstater, sier Bondi.

Han finner det naturlig at det vil være noe uenighet mellom arbeidstakersiden og arbeidsgiversiden.

Viggo Bondi framhever at den nye loven blir mer brukervennlig og lettere tilgjengelig, med et bedre, klarere og mer moderne språk:

– Det blir lettere å finne fram, både for arbeidstaker og arbeidsgiver. Sånn sett blir dette en bedre lov enn den gamle sjømannsloven.

Han peker på at utvalget har hatt meget kort tid på å fullføre arbeidet, i forhold

til hvor omfattende oppgaven har vært. Blant annet har utvalget også revidert tilstøtende lovgivning, og foretatt samkjøring med skips sikkerhetsloven.

– Jeg er derfor ikke fremmed for at det er ting vi har oversett som vil komme fram under høringsrunden, konkluderer Viggo Bondi.

## LÆRERIKT ARBEID

Utvalgsleder Hans Jacob Bull sier at det har vært både hyggelig og lærerikt å jobbe sammen i dette utvalget.

– Det har vært et stort utvalg, med 12 deltakere. Nødvendigvis tar det tid å samkjøre oppfatninger fra så mange personer. Samtidig har det vært en stor fordel at utvalget har bestått både av medlemmer fra interesseorganisasjoner og medlemmer uten partstilknytning, sier Hans Jacob Bull. ■



MARITIM ARBEIDSKONVENSJON: Hverdagen for sjøfolk på norske skip vil ikke endre seg så meget etter at MLC trer i kraft, men rederiene får et noe utvidet ansvar.

MARITIME LABOUR CONVENTION: Every day life for seafarers on board Norwegian ships will not change very much when MLC is implemented. However, the ship-owners will have more responsibility.

Illustrasjon foto: Chr. Ist. Ian Bråthen

MLC 2006:

# Skal sikre gode arbeidsforhold for sjøfolk

Konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levestandarder vil tre i kraft neste sommer.

Det betyr blant annet et mer oversiktlig regelverk.



**Håkon Storhaug**  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILOs konvensjon nr. 186 for sjøfolks arbeids- og levestandarder, på engelsk Maritime Labour Convention, 2006, trer i kraft 20. august 2013. Norge ratifiserte konvensjonen i 2009, og har jobbet med gjennomføringen siden ILO vedtok den i 2006.

## STØTTE VERDEN OVER

Landene som har ratifisert konvensjonen er å finne på alle verdens kontinenter. Tretti land har ratifisert, noe som representerer nesten 60 % av verdensflåten. Alle de største flaggstatene har ratifisert samt noen større kyststater, så som Canada og Australia. Det var det største

rekrutteringslandet, Filippinene, som sørget for at konvensjonen faktisk vil tre i kraft.

De skandinaviske landene har også ratifisert. Derved har konvensjonen fått en global dekning som man kunne håpe på, men ikke forvente.

## UTVIDET ANSVAR

Hverdagen for de fleste sjøfolkene på norske skip kommer nok ikke til å endre seg vesentlig som følge av at konvensjonen trer i kraft. Norge har valgt å bygge videre på systemet for tilsyn med sjøfolks arbeids- og levestandarder som følger av ILO-konvensjon nr. 178 med samme navn. ISM-systemet skulle benyttes for å sikre at kravene i forskriftene og annet lovverk blir gjennomført. I tillegg fikk man i 2007 den nye skipssikkerhetsloven som define-

rer rederiet som ansvarlig for sikkerhetsstyringssystemet.

MLC vil medføre at rederiet får et noe utvidet ansvar, blant annet solidaransvar. Dette innebærer at dersom arbeidsgiver er et annet selskap enn rederiet, vil rederiet likevel kunne få et økonomisk ansvar om arbeidsgiver ikke klarer å dekke sine forpliktelser overfor sine ansatte. Rederiet får da et krav mot arbeidsgiver.

I utgangspunktet omfattes alle som jobber om bord som sjøfolk, men det åpnes for unntak. >>>

Sjøfartsdirektoratet vil sette opp en egen nettside for MLC, slik at det skal bli lett å finne frem til informasjon, regelverk og nødvendig veiledning.

MLC 2006:

## Will secure good working and living conditions

The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC) will enter into force on 20 August 2013. This will entail clearer standards for seafarers.

**Haakon Storhaug,**  
Senior Adviser, Norwegian  
Maritime Authority

The International Labour Organization's Maritime Labour Convention, 2006, which regulates seafarers' working and living conditions will enter into force on 20 August 2013. Norway ratified the Convention in 2009, and has been working on its implementation since it was adopted by the ILO in 2006.

## GLOBAL SUPPORT

The countries which have ratified the Convention are located on all continents. Thirty countries have ratified, which represents almost 60% of the world's fleet. All the major flag states have ratified, as well as some notable coastal states

such as Canada and Australia. It was the largest seafarer recruiting state, the Philippines, that ensured that the entry into force of the Convention.

The Scandinavian states have also ratified, thus ensuring global coverage of the Convention, which was hoped for, but not expected.

## EXPANDED RESPONSIBILITIES

For most seafarers serving on Norwegian ships things will probably not change very much as a result of the MLC entering into force, as Norway already has a comprehensive set of rules covering seafarers' working and living conditions. Norway >>>

## MER OVERSIKTLIG

Hva er det så konvensjonen regulerer? Konvensjonen er en samling av standarder utviklet over mange år som per i dag er å finne i separate konvensjoner. Om lag tretti konvensjoner og et like stort antall rekommandasjoner vil bli erstattet av én konvensjon neste år. Dette gjør det mye mer oversiktlig for alle, det være seg myndigheter, rederier og ikke minst sjøfolk. Regler for minstealder, helseerklæring, kvalifikasjoner, ansettelsesavtale, utbetaling av hyre, arbeids- og hviletid, hjemsendelse, bemanning, innredning, sosiale ytelser, medisinsk behandling med mer vil bli å finne i én og samme konvensjon. Det er viktig å påpeke at konvensjonen skal gjennomføres i norsk regelverk for at den skal ha effekt på norskregistrerte skip. Hovedsakelig vil grunnlaget for MLC her hjemme være sjømannsloven og skipssikkerhetsloven, samt sjøloven. Sjøfolk på norske skip må forholde seg til norske lover og forskrifter for å hevde sine rettigheter.

## NOEN OMLEGGINGER

Mange av områdene som reguleres av MLC er gjennomført i skipssikkerhetsloven, og er allerede i dag en del av ISM-systemet. Dette gjelder for eksempel be-



ILLUSTRASJONSFOTO: FINN BøLDEIN

manning, hviletid, kvalifikasjoner, helseerklæring og innredning. Det følger av dette at ISM-selskapet er ansvarlig for gjennomføringen av disse bestemmelsene om bord.

Norge må rapportere til ILO om hvordan MLC er blitt gjennomført både i

regelverket og i tilsynssystemer. Det blir noen omlegginger som for eksempel at det ikke lenger vil være krav om offentlig kontroll før tiltredelse, det som nok de fleste kjenner som mønstring. Dette er en gammel og ærverdig institusjon som tiden dessverre er løpt fra. MLC krever at kompetent myndighet setter opp et effektivt system for å føre tilsyn om bord, og alle inspektørene i Sjøfartsdirektoratet har derfor gjennomgått kurs i konvensjonen.

## NYE OG ENDREDE FORSKRIFTER

Innredningsforskriften og forskrift om ansettelsesavtaler og hyreoppgjørsskjemaer er blant de forskriftene som skal endres. Nye forskrifter kommer for klagebehandling om bord og arbeidsformidlingsvirksomhet for sjøfolk (bemanningsagenter). Disse forskriftene vil tre i kraft samtidig med MLC. I tillegg kommer det EU-regelverk som skal gjennomføre MLC, i alt tre direktiver. Disse direktivene skal også gjennomføres i norsk rett, da de er EØS-relevante.

En stor endring er at MLC krever at skip over 500 bruttotonn i utenriksfart skal ha et eget sertifikat. Norge har valgt å delegere inspeksjoner for utstedelse av Maritime Labour Certificate til klasseselskapene som RO (Recognized Organiza-

will build on its existing regime of inspections of working and living conditions through ILO Convention No. 178. The ISM-system will be used to ensure that all requirements are properly implemented. In addition, in 2007 the Ship Safety and Security Act was adopted, defining the shipowner as being the company responsible for the safety management system.

The MLC will entail expanded responsibilities for the shipowner, including joint and several liability. This provision, to be included in the Seamen's Act when the Convention enters into force, is relevant if the seafarer is not employed by the shipowner. If the employer is not able to meet his financial liabilities towards the seafarer, the shipowner steps in. The shipowner then has a claim on the employer.

The MLC defines a seafarer in wide terms, but there are possibilities for exemptions.

## CLEARER STANDARDS

What is included in the term "working and living conditions"? The MLC consists of standards developed by the ILO over many years. The MLC revises 37 Conventions and about the same number of Recommendation; that means that all the standards contained in those 37 instruments will be contained in just one Conven-

tion as of August next year. This will make it much easier for all parties, be they governments, shipowners or seafarers. Standards for minimum age, health certificates, qualifications, employment agreement, payment of wages, working and rest hours, repatriation, manning, accommodation, social protection, medical care and more will be regulated by the MLC. It should be noted that the MLC must be implemented in Norwegian law in order to have effect on Norwegian ships. The main acts implementing the MLC will be the Seamen's Act, the Ship Safety and Security Act and the Norwegian Maritime Code. Seafarers must look to Norwegian laws and regulations to determine their rights.

## SOME CHANGES

Many of the areas regulated by the MLC are implemented in the Ship Safety and Security Act and are already part of the safety management system under the ISM Code. This is the case for safe manning, hours of rest, qualifications, health certification and accommodation as these are important safety related provisions. Thus it is the ISM Company's responsibility to implement them on board.

Norway has to report to the ILO as to how the MLC has been implemented in its regulations and how its standards are being enforced. There will be some changes, as there will no longer be



ILLUSTRASJONSFOTO: Svein Strømøy

tion). Rederiene skal i utgangspunktet bruke det klasseselskapet de bruker for ISM-revisjoner. For Norge er det snakk om cirka 700 skip som trenger sertifikater, hvorav de fleste er delegert klasseselskapene. Det er selsagt ikke mulig for alle skip å være sertifisert når MLC trer i

kraft. Derfor vedtok ILO en resolusjon som gir flaggstater en periode på ett år etter ikrafttredelse for å få sertifisert flåten sin.

Skip som ikke trenger sertifikat etter MLC skal likevel ha en inspeksjon minst hvert tredje år. I Norge kommer de aller

fleste av disse skipene til å være dekket av ordningen med fartssertifikater for henholdsvis lasteskip og passasjerskip. For mindre skip vil det bli en forenklet inspeksjon.

Havnstatskontroll vil komme til å bli noe annerledes ettersom hvert skip over 500 bruttotonn vil få et sertifikat. Paris MOU, det hovedsakelig europeiske samarbeidsforumet, er fullt i gang med utvikling av prosedyrer og IT-infrastruktur for en effektiv kontroll med fremmede skip.

#### VEIEN FREMOVER

Det vil bli mulighet for rederier å få tak i Declaration of Maritime Labour Compliance Part I for hvert av sine skip fra og med 1. mars 2013. Dette er første steg i prosessen med å få utstedt et MMLC-sertifikat. Sjøfartsdirektoratet vil legge ut på sine nettsider dette dokumentet i god tid på forhånd slik at rederier kan begynne prosessen med gjennomføringen av kravene til arbeids- og levevilkår i MLC slik de er gjennomført i norsk regelverk. Sjøfartsdirektoratet vil også i god tid sørge for informasjon om hvilke opplysninger som rederiene må oppgi når de ber om et Declaration of Maritime Labour Compliance Part I. ■

public supervision of the employment agreement prior to joining the ship. The MLC requires that the competent authority set up an effective regime of on board inspections, and as therefore all of the ship inspectors of the Norwegian Maritime Authority (NMA) have been trained in the MLC.

#### NEW AND AMENDED REGULATIONS

The regulations concerning accommodation and employment agreements will be amended. There will be new regulations on the on board complaints procedure and recruitment and placement (manning/crewing agencies). These regulations will enter into force at the same time as the MLC. In addition, three EU-directives that are EEA-relevant, will have to be implemented.

An innovation of the MLC is that it will require ships of 500 gross tonnage or over and engaged in international voyages, to have a Maritime Labour Certificate valid for five years. For Norwegian flagged ships, this certificate will be delegated to seven classification societies which act as so-called Recognized Organizations (RO) on behalf of the Norwegian Maritime Authority. Shipowners should use the RO they normally use for ISM audits. About 700 Norwegian-flagged ships require a certificate. It is of course nearly impossible for all of these ships to be certified by the time the MLC enters into

force; thus the ILO adopted a resolution providing ratifying states with a grace period of one year after entry into force.

Even if a ship is not required to be certified, it still has to be inspected every three years. Most Norwegian ships in this category have to have a Trading Permit. For smaller ships a simpler on-board inspection will be carried out.

Port state control will be enhanced because of the certification requirement. Paris MOU, the mostly European port state control arrangement, is currently developing the necessary instructions for Port State Control Officers to ensure effective enforcement of foreign flagged ships.

#### THE WAY FORWARD

The Norwegian Maritime Authority will start preparing the Declaration of Maritime Labour Compliance Part I (DMLC Part I) as of 1 March 2013. Shipowners may start applying for it as of 1 January 2013. This is the first step in getting ships certified. The NMA will make available the DMLC Part I and other documents and relevant guidance in due course.

The NMA will set up a dedicated web site for the MLC, to make the necessary documents, legislation and guidance easily accessible. ■

Større og større fritidsbåter:

# Stadig flere skaffer seg fritidsskipersertifikat

Skal du føre en fritidsbåt som er lenger enn 15 meter (49 fot) holder det ikke med båtførerbeviset. Da må du skaffe deg fritidsskipersertifikat.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Etter hvert som velstanden har økt har folk også skaffet seg større og større fritidsbåter. Dette har igjen ført til en jevn økning antall fritidsskipersertifikater som vi utsteder, sier underdirektør Bjørn Reppe i Sjøfartsdirektoratet.

Han opplyser at Sjøfartsdirektoratet nå utsteder omkring tusen sertifikater av denne typen årlig.

Siden 1996 har det vært krav om et eget sertifikat for å kunne føre fritidsfartøy som var over 15 meters lengde og inntil 50 bruttotonn. Den gang het sertifikatet fritidsbåtskipersertifikat. Fra 1. januar 2012, har både navnet og reglene endret seg noe.

– Nå er navnet endret til fritidsskipersertifikat. I tillegg er den øvre grensen på 50 bruttotonn endret til 24 meter. Også de som har de gamle fritidsbåtskipersertifikatene har fått rettigheten til å føre fritidsfartøy inntil 24 meter, sier Reppe.

## HVA KREVES

For å få fritidsskipersertifikat er det nødvendig å ta et kurs ved en av de 40 skolene som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Kursene går vanligvis over ett semester, fordelt på noen timer i uken. Man kan enten ta den enkleste typen av sertifikat som kalles D5L på 120 undervisningstimer, eller det utvidede D5LA som



SERTIFIKAT: Underdirektør Bjørn Reppe er en av de mange som skaffet seg fritidsbåtskipersertifikat. Fra 1. januar 2012 endret det navn til fritidsskipersertifikat, men også de med de gamle fritidsbåtskipersertifikatene har fått rettigheten til å føre fritidsfartøy inntil 24 meter.

FOTO: BJARTE AMBLE

innebærer 45 timer i tillegg. D5L gjelder for fartsområdet «Stor kystfart», mens D5LA er «World wide» og gir tillatelse til å føre norske fritidsfartøy over hele verden. Skal man for eksempel krysse Nordsjøen med et fritidsfartøy mellom 15 og 24 meter, kreves det D5LA-sertifikat.

– Er det krav om fartstid?

– Ja, det er tre alternative modeller: Du må enten dokumentere regelmessig bruk av egen fritidsbåt over åtte meters lengde i minst tre år, eller dokumentere en kommersiell fartstid på minimum 12 måneder eller gjennomføre en praktisk utsekk (prøve) ved en av de godkjente skolene. I det siste tilfellet utsteder skolen en bekreftelse på at praktisk utsekk er gjennomført på en tilfredsstillende måte, sier Bjørn Reppe.

Han legger til at fritidsskipersertifikatet i utgangspunktet gjelder for føring

av norske fartøy, men enkelte land i Europa har godtatt sertifikatet for å føre egne lands fartøyer, som for eksempel Kroatia, for leie av seilfartøy til feriebruk. ■

## FRitid SSKippERSERTi FIKat

Tema på teorikurset:

- Navigasjon
- Navigasjonsinstrumenter
- Sjøveisregler (herunder brovakt og bruk av radar)
- Skipslære
- Sikkerhetsopplæring
- Teknologi/Motorlære
- Oversjøisk seilas

Mer om kravene som stilles:

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

Her finner du også oversikt over godkjente skoler.



OMFATTANDE: Underdirektør Terje Hernes Pettersen seier at det vil ta noko tid å behandla det omfattande arbeidet som no ligg føre.

foto : Ste Ina R HaUg BePg



NATURLEG: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen meiner det er naturleg at Sjøfartsdirektoratet får ansvar for å undersøka årsaka til alvorlege ulykker med fritidsbåtar.

foto : B.JisRo aMELla

## Alvorlege ulykker med fritidsbåtar:

# Sjøfartsdirektoratet vil undersøka

Sjøfartsdirektoratet vil gjerne ta ansvar for ei ordning der nokon rykker ut og undersøker dei mest alvorlege ulykkene med fritidsbåtar. Vilkåret er at direktoratet vert tildelt midlar til dette.



**Bjarte Amble**  
Fungierende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Forslaget om ei ordning der nokon rykker ut og undersøker ulykker grundigare enn det politiet i dag gjer, vart sett fram av arbeidsgruppa som utgreidde tryggleiken ved bruk av fritidsbåt.

Rapporten var på høyring med frist 13. juli i år, og Sjøfartsdirektoratet sende i oktober ei oppsummering av høyringsuttalane til Nærings- og handelsdepartementet.

Men under høyringsrunden er det ingen som har kommentert dette konkrete forslaget, går det fram av samandraget som Sjøfartsdirektoratet har utarbeida.

– Mange av høyringsinstansane er einige i at det er behov for betre undersøking av ulykker, og at politiet si rap-

portering til Sjøfartsdirektoratet bør bli betre. Men ingen har kommentert forslaget om at Sjøfartsdirektoratet eller andre rykker ut og undersøker dei alvorligste ulykkene, seier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

### STORT BEHOV

Akselsen leia arbeidsgruppa, som han i september 2011 fekk i oppdrag av statsråd Trond Giske å setja ned. Sjelve rapporten vart overlevert til Giske 12. april i år.

– Sjøfartsdirektoratet meiner framleis at det er stort behov for ei slik ordning. Den kan avdekka årsaksforhold som kan gje viktig informasjon om korleis vi kan setja i verk førebyggjande tiltak, seier Akselsen.

Han legg til at det mest naturlege er å leggja ansvaret for ei slik ordning til Sjøfartsdirektoratet, så lenge Statens

Havarikommisjon for Transport ikkje set i verk liknande undersøkingar.

– Vi foreslår difor at Sjøfartsdirektoratet får i oppgåve å få på plass ei slik ordning, men det føreset at direktoratet får midlar til dette, seier Akselsen.

### OMFATTANDE

Under høyringsrunde mottok Sjøfartsdirektoratet 29 uttaler til rapporten. Oppsummering av desse ligg no i Nærings- og handelsdepartementet til vidare behandling.

– Vi har motteke rapporten, innspela frå høyringsinstansane og Sjøfartsdirektoratet si vurdering av desse. Dette er et viktig arbeid, som departementet no arbeider med å følgja opp. Men det vil ta noko tid å behandla eit så omfattande arbeid, seier underdirektør Terje Hernes Pettersen i Nærings- og handelsdepartementet i ein kommentar. ■

Flere forslag fra arbeidsgruppe:

# Norsk flagg skal bli mer attraktivt

Norge har vært en av verdens fremste skipsfartsnasjoner i over 100 år. Ett av målene i regjeringens maritime strategi «Stø Kurs» er at Norge skal være et attraktivt registerland for norske og utenlandske redere.



**Tone Olsen Risnes**  
Seniorrådgiver  
Skipsregistrene  
Sjøfartsdirektoratet

De siste årene viser antall NIS-registrerte skip en nedadgående trend. I mai i år satte derfor Sjøfartsdirektoratet ned en arbeidsgruppe som skulle se på hvordan denne trenden kan snus.

## ARBEIDSGRUPPENS MANDAT

Direktoratets overordnede mål er å være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse og materielle verdier. I tillegg er ett av de syv hovedmålene i strategiplanen at NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre.

Markedsføring av NIS og NOR er også definert som en av direktoratets hovedprosesser i den overordnede kvalitets håndboken.

Med dette som bakteppe fikk arbeidsgruppen i oppgave å kartlegge hvilke områder direktoratet kan påvirke for at Norge skal bli en enda mer attraktiv flaggstat.



Fra oppstartsmøtet 27. juni og fram til innlevering av rapporten 1. november, har gruppen hatt som oppgave å utarbeide forslag til tiltak til forbedringer. Målet er å snu den negative trenden i NIS og bidra til at NIS og NOR blir mer attraktive registre både for nåværende og fremtidige brukere.

## UTFORDRINGER

Fra 2007 og frem til i dag er det utarbeidet flere rapporter, gjennomført prosjekter og møter med næringen. For å få et helhetlig inntrykk har gruppen også sett tilbake på det tidligere arbeidet som er gjort. Kombinert med nye intervjuer og undersøkelser med næringen har man på denne måten fått et tydeligere bilde av de

utfordringer og behov som man står ovenfor. De sist gjennomførte brukerundersøkelser for direktoratet og Skipsregistrene er også vurdert.

Sammenslåingen av Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene førte til at Norge nå er organisert mer på linje med konkurrerende flaggstater. Våre brukere har nå kun én etat å forholde seg til.

Shipping er en Internasjonal næring og Norge er ikke alene om de utfordringer vi møter i dagens marked. Gruppen fant det derfor helt naturlig å kontakte våre utenlandske motparter for utveksling av erfaringer og samtidig bidra til en tettere og bedre dialog.

I begynnelsen av oktober besøkte gruppen Marshall Islands' International





HELLAS: Sjøfartsdirektoratet markedsførte Norge som attraktiv flaggstat på oljemessen ONS i Stavanger. Fra høyre kommunikasjonssjef Eilif Fjøn og avdelingsdirektør Lars Alvestad.

FOTO: LOrna M. Dyrk OLbOTn

Registries (U.K.) Ltd i London og Maritime and Coastguard Agency (MCA)/UK Ship Register i Southampton for å utveksle erfaringer.

#### ANDRES ERFARING

På lik linje med Sjøfartsdirektoratet er den britiske sjøfartsadministrasjonen, Maritime and Coastguard Agency (MCA) en statlig virksomhet. Siden 2007 har den britiske regjeringen hatt fokus på å øke flåten under eget flagg. En ekstern konsulent ble innhentet for å intervju brukerne.

Et av hovedfunnene var det store behovet for bedre service og tilgjengelighet. Dette ble fulgt opp ved opprettelsen av «Customer Account Managers» (CAM). To håndplukkede ansatte med vilje til å



GRUPPEN: Arbeidsgruppen hadde til oppgave å kartlegge hvilke områder direktoratet kan påvirke for at Norge skal bli enda mer attraktiv flaggstat. Her ser vi deler av arbeidsgruppen på besøk hos Marshall Islands i London. F.v.: Lorna M. Dyrkolbotn, Tone Olsen Risnes, Linda Bruås, Tony Julien (IRI), Anita Malmedal, Roar Aamot og Torstein Dale Selsås.

FOTO: RI



ØKNING: I oktober besøkte arbeidsgruppen blant annet det kommersielle Marshall Island International Registries (U.K.) Ltd. (IRI) i London. Registeret har hatt en markant økning i antall registrerte skip de siste årene, har hatt fokus på å harmonisere nasjonale krav med internasjonale. Her ser vi hvordan IRI presenterte seg på Posidonia.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

yte ekstra 24/7 er nå ansatt med hovedoppgave å være fast kontaktpunkt for rederiene. En av oppgavene deres er å følge opp at alle involverte i administrasjonen gjør det de skal til riktig tid.

Ordningen sikrer at brukerne kun må forholde seg til én person, og de unngår dermed å bli sendt fram og tilbake i systemet. Responstid, hvordan man responderer og samarbeidsevner teller tungt. Oppfølging gjøres ved besøk hos rederier og cirka 1/3 får besøk av en CAM én gang i året. Arbeidet har lyktes og den britiske flåten har siden 2007 øket med rundt 5 millioner bruttotonn.

I tillegg til å besøke det sammenlignbare UK registeret var gruppen også på besøk hos det kommersielle Marshall Island International Registries (U.K.) Ltd. (IRI). Registeret har hatt en markant økning i antall registrerte skip de siste årene. Som UK Ship Register og

Norge har også IRI fokus på å harmonisere nasjonale krav med internasjonale.

«Quality ships and quality owners» er også vektlagt hos IRI, som tilstreber en høy grad av service og tilgjengelighet. Faste kontaktpersoner og hurtig besvarelse av alle henvendelser står også her i fokus. Registerets aggressive markedsføringsstrategi fører til svært god synlighet på messer, konferanser og andre arrangementer. Da benytter de fagpersoner.

#### VEIEN VIDERE

Alt i alt har dette vært et nyttig arbeid i kartleggingen om hva som er gjort for å øke vår status som attraktiv flaggstat samt hva som kan gjøres for at direktoratet skal kunne bli enda bedre. Rapporten, som ble levert til Sjøfartsdirektoratets ledelse 1. november, inneholder konkrete anbefalinger på flere områder. ■

## Målbevisst arbeid i Fjord1:

# Uhell med ferjer er uakseptabelt

Fjord1 vil ha ned tallet på uhell med ferjene sine. 20-30 uhell i året er uakseptabelt, mener administrerende direktør Leif Øverland.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Lederen for Norges største ferjeselskap prøvde heller ikke å pakke inn budskapet da han holdt sitt innlegg på Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund i høst.

– Det er ikke akseptabelt der vi står i dag i forhold til uhell. Hovedproblemet som må løses er ikke kun ute på ferjene – nei, vi må starte i administrasjonen, slo han fast.

Han opplyste at selskapet årlig rapporterer inn mellom 20 og 30 hendelser til Sjøfartsdirektoratet.

– Det er mange uhell, og de skaper ulemper for våre kunder. I utgangspunktet er uhell også farlige, slik at de kan medføre skade på liv, sa Øverland.

I tillegg til at Fjord1 er det største ferjeselskapet i Norge, var de også først med å skaffe seg og ta i bruk gassferjer. Det var MF «Glutra», som ble satt inn i drift i 2000.

– Men ikke nok med at vi var først med gassferje, er vi nå også størst på dette området, med hele 12 gassferjer i drift, opplyste han.

### SIKKERHET OG INNTJENING

– Hvordan kan vi så forene krav til inntjening med krav til sikkerhet, spurte Øverland.

Han svarte selv, og viste til at arbeid med å forbedre sikkerheten pågår kontinuerlig, hele året. Og det koster penger.

Selskapet har derfor samlet sikkerhetsavdelingene i de fusjonerte selskapene på ett sted, nemlig ved hovedkontoret i Florø. Fjord1 har også investert i AIS-systemer, som sier fra når noe er galt i forhold til fart eller leden ferjene følger.



– Vi må ha et system som fanger opp menneskelige feil. En barriere. Hendelser koster, fravær av uhell sparer oss for millioner og derfor kan vi si at fravær av uhell er bra for bunnlinjen, la han til.

### NULLVISJON

Fjord1 har en nullvisjon i forhold til uhell. For å jobbe mot dette målet skisserte Øverland følgende:

- Ettergå rutiner og sørge for høyt kompetansenivå.
- Holde et nært samarbeid mellom de

som opererer på land og de som er på sjøen.

- Signalisere tydelig at sikkerhet kommer først.
- Demonstrere at uhell ikke aksepteres. (Mannskap og skipsfører kalles inn til hovedkontoret i Florø etter hendelser).
- Verdsatte engasjement for bedre sikkerhet og fravær av uhell. (Vurderer premiering).

### UHELL KOSTER

– Hva koster det ferjeselskapet når for eksempel en ferje kjører inn i en kai?

SKAL NED: Vi har sikkerhet som førsteprioritet og vet at da vil resultatene komme, sier administrerende direktør Leif Øverland, som vil ha ned tallet på uhell med ferjene i rederiet sitt.

foto : BJARe a/MLa



Leif Øverland utdyper dette overfor Navigare:

- Ferjen må repareres. Kai må repareres. Reservefartøy må skaffes til veie, med mannskap. Mannskap til reserveferje skal ha dekket reise og overtid. For å dekke slike situasjoner må selskapet hele tiden ha mannskap som er sertifisert for mange ferjestrekninger. I tillegg kommer kostnader ved tapt omdømme, og den muligheten at kundene kan velge andre reisemåter.
- Hvilke summer kan det være snakk om?
- Det kan jeg ikke si nøyaktig. Men for å bevisstgjøre alle i organisasjonen på at uhell koster penger, krever vi nå at saksbehandlerne våre skal regne ut antatt totalkostnad ved alle uhell. Denne informasjonen deles på vårt interne system.
- Hvilken situasjon tror du er mest utsatt for uhell?



PROBLEMET: Hovedproblemet som må løses er ikke kun ute på ferjene – nei, vi må starte i administrasjonen, sier Leif Øverland.

f aKSMLe fPa nFK, 05.10.2012

## FAKTA OM FJORD1

- Fjord1 eies av Sogn og Fjordane fylkeskommune (59 prosent) og Havilafjord AS (41 prosent).
- Ble Norges største ferjeselskap i april 2012, da ferjeselskapene Fjord1 Fylkesbaatane AS og Fjord1 MRF AS fusjonerte med moderselskapet Fjord1 AS (tidligere Fjord1 Nordvestlandske AS).
- 1.320 ansatte.
- Omsetning 2011: Ca. 3 mrd. kroner.
- Eier 79 fartøy (70 av disse er forskjellige).
- Frakter 21,4 mill. passasjerer årlig, og over 10 mill. kjøretøy.
- Ca. 800.000 ferjeanløp årlig.
- Ca. 234.000 timer på sjøen i året.

- Jeg tror det må være når en gammel ferje får et ukjent mannskap om bord.
- Virker det som om tiltakene for å få ned antall uhell nytter?
- Vi har tro på at tiltakene nytter, og har hatt en nedgang i år i forhold til 2010 og 2011, men om dette er en trend forskutterer vi ikke. Vi har sikkerhet som førsteprioritet og vet at da vil resultatene komme, sier Leif Øverland. ■



KONKURRANSE: Vi må møte økende konkurranse med ny teknologi og nye løsninger, sa Per Sævik.

foto : Han S-Pette R San DSet H



ØKENDE: Deltakertallet på Verftskonferansen øker for hvert år.

foto : Han S-Pette R San DSet H

## Verftskonferansen i Ålesund:

# Fokus på maritimt mangfold

Interessen for den årlige Verftskonferansen i Ålesund øker jevnt og trutt, og samlet i november hele 515 deltakere. Konferansen hadde i år fokus på markedet, offshorefartøy, levedyktig skipsbygging i Norge og europeisk samarbeid.



**Hans-Petter Sandseth**  
Senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Konferansen regnes for å være det viktigste møterommet for den maritime klyngen i Norge. Men også utenlandske «observatører» fant veien fra Danmark, England, Finland, Nederland og Tyskland. Arrangør er Maritim Bransjeforening i Norsk Industri.

Administrerende direktør i Norsk Industri, Stein-Lier Hansen, satt fokus på

at Norge på grunn av globalisering også må benytte seg av utenlandsk arbeidskraft.

– Industrien ønsker en minimumsbemanning, som fra tid til annen kan utvides med innleid arbeidskraft. Dette fordi ordrene svinger fra år til år, konstaterte han.

### VIKARBYRÅDIREKTIVET

Lier-Hansen viste til vikarbyrådirektivet som Norge skal implementere og som trer i kraft fra 1. januar 2013. Som det eneste

land har vi god tatt dette uten reservasjoner eller gjort unntak av innholdet i direktivet. Han kom med en sterk oppfordring om å utsette direktivet da konsekvensutredningen, hvis den er gjort, må ha blitt misforstått.

Innføringen vil få store konsekvenser for spesielt små bedrifter og kan etter Lier-Hansen mening i verste fall føre til nedleggelse.

Han holdt fram som eksempel en polsk sveiser, som tjener ca. 7 000 kroner



KONSEVENSER:  
Innføring av  
Vikarbyrådirektivet vil  
få store konsekvenser  
for spesielt små  
bedrifter og kan etter  
Stein Lier-Hansen  
mening i verste fall  
føre til nedleggelse.

foto: no RSKInDUST RI

i måneden i Polen for 200 timers arbeid. I Norge vil han kunne tjene 27 000 kroner i måneden for det samme arbeidet.

– Grunnen til dette er at polakken i eksempelet skal ha full lønn, med tillegg (spesialarbeider med utetilllegg) ifølge vikarbyrådirektivet, påpekte Lier-Hansen.

#### TREKKER TIL TYRKIA

Administrerende direktør Rolf Fiskerstrand i Fiskerstrand BRLT AS, stilte

spørsmål ved fremtiden til det norske maritime mangfoldet.

I sitt innlegg spådde han en lys framtid for verftsindustrien fram til 2020, men kommer samtidig med et kraftig varsko for næringen som ikke er offshore-relatert.

– Det har vært en trend de siste årene at fiskefartøy, lasteskip og nå også ferge skifter byggested fra Polen og de baltiske stater til Tyrkia. Flere og flere har oppda-

get dette «nye» markedet som leverer billige fartøy med akseptabel kvalitet. Markedet kommer således godt ut, men de klarer ennå ikke å konkurrere med Norge og Polen på leveringsdato, sa Fiskerstrand, som mener at faren med dette vil være at flere og flere vil satse (les: presses) på offshoremarkedet for å overleve.

– Her er sjansen for å mislykkes stor, sa Fiskerstrand, og nevnte manglende kompetanse og evne til omstilling, som noen av årsakene.

Han var bekymret for at konsulenter og andre innen den maritime næringen nå er begynt å flagge ut sin kompetanse til Tyrkia.

– Dette er svært uheldig, og kan sammenlignes med at næringen sager over den grenen de sitter på, sa Rolf Fiskerstrand.

Han oppfordret også til å få på plass en finansieringsordning for for fiskefartøy og skip i «nærskipsfart», da dette kan gi økt byggeaktivitet i Norge.

#### SATS PÅ KOMPETANSE

Klarer vi å holde tritt med den teknologiske utviklingen, spurte Per Sævik, styreleder i Havyard Group AS. Han ser selv lyst på fremtiden, og viste i sitt innlegg til at det for tiden er gode rater og høy aktivitet i supplymarkedet. Men han minnet samtidig om at dette kun er forbigående.

– Det er bare å se på historien så ser man at markedet styrer denne gjeskjeften: Tilbud og etterspørsel følger hverandre. Grunnen til at vi, Norge, sitter i førersetet kan tilskrives teknologisk kunnskap og forståelse. Her er vi suverene, og det er derfor vi overlever en knallhard konkurranse med utenlandske verft, sa Sævik.

Havyard bygger selv sine skrog i utlandet, Tyrkia, og utrunder så disse blant annet ved verftet Havyard Leirvik i Sogn.

– Vi må møte økende konkurranse med ny teknologi og nye løsninger. Videre må det satses på kompetanse. Dette kommer ikke av seg selv. Næringen må være førstevalget for ungdom for å kunne sikre fremtidig rekruttering. Vi snakker da ikke bare om ingeniører, men arbeidskraft i alle ledd, både på land og til sjøs, oppfordret Per Sævik. ■

Maritime klynger:

# Skaper konkurranse, samarbeid

Han jobbet på sjøen som fisker fra han var 15 år gammel. I 1978, som 19-åring, kjøpte han sin første fiskebåt sammen med tre brødre. I dag er Stig Remøy fra Fosnavåg operativ eier av Olympic Shipping AS.



**eyvind Bagle**  
Nestleder  
Norsk Maritimt  
Museum

Siden oppstarten i 1996 har Olympic blitt et fremgangsrikt norsk offshorerederi, og er en av flere bedrifter i en mye omtalt maritim næringsklynge. Norske interesser kontrollerer verdens nest største offshorflåte, og er de viktigste kundene til en teknologisk høyutviklet norsk skipsbyggingsindustri.

Stig Remøy og Olympic Shipping er en av flere maritime bedrifter på Mørkysten som har sprunget frem i kjølvannet av norsk olje- og gassutvinning. Stig Remøy har en vei mot rederstanden som kan sammenliknes med Kjell Inge Røkkes, men mer nærliggende er nok kollegaer og konkurrenter i nærmiljøet, som Per Sævik (grunnleggeren av Havila-konsernet).

Praktisk sjømannskap, erfaring med utstyr, skipstyper og Nordsjøen, blandet med forretningsans, bidro til at overgangen fra fiske til offshore ble lokkende. Disse skipsrederne, fra små lokalsamfunn som lenge har levd på havets nåde, er imidlertid alle raske til å peke på at dette er noe de ikke kunne ha gjort alene, like lite som de kunne ha reist ut på havet med en fiske-skøyte på egen hånd. Eller som Stig Remøy sier: «Olympic er et produkt av den maritime klyngen på Sunnmøre».

## KONKURRANSE «NÅR MAN MÅ»

Sunnmøre kan vise til en tett konsentrasjon av maritime bedrifter. Her er leverandører og kunder knyttet sammen med nær kjennskap til hverandre, i visse tilfelle også med familieband, og et omkved om at man samarbeider «når man kan» og konkurrerer «når man må».

Denne næringskulturen har medvirket til at norsk skipsbyggingsindustri har forvandlet seg fra å være en krisepreget industri med sviktende markedsgrunnlag, til å bli spesialister på design og utrustning av høyteknologiske fartøyer for krevende oppgaver i olje- og gassindustri over hele verden.

Bedrifter som Ulstein Gruppen, Kleven, STX Europe og Rolls-Royce Marine Norway får innimellom verdens øyne rettet mot seg. The Economist omtalte nylig Ålesundrederiet Farstad Shippings nye forsyningskip «Far Solitaire». Skipet er bygget i samarbeid mellom rederiet, STX OSV og Rolls-Royce Marine. Oppmerksomheten skyldtes ikke i liten grad at skipets bølgebrytende egenskaper vil redusere energiforbruket med inntil 40 %.



**BROVISJON:** Ulstein har utviklet en helt ny broløsning som blant annet innebærer kontakt- og bevegelsesstyrt infografikk på eller ved brovinduene. Systemet tilpasser seg automatisk den enkelte bruker sitt foretrukne oppsett. Denne framtidens skipsbro ble presentert på oljemessen ONS i Stavanger i august.

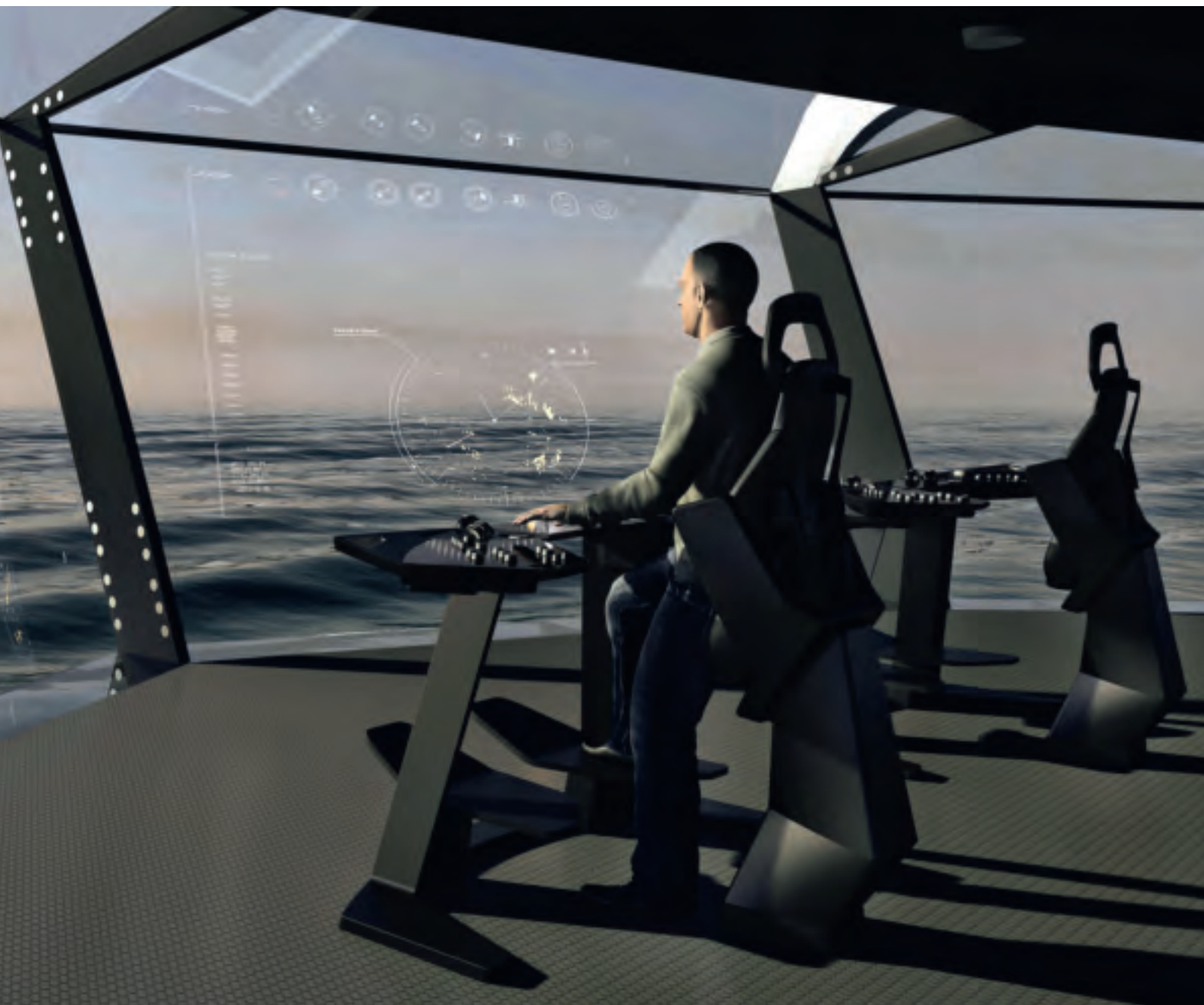
COPYRIGHT: ARKITEKTUR- OG DESIGNH GSKOLEN I OLSO/ULSTEIN GROUP

Nyskapninger og muligheter for fremtidig vekst og sysselsetting gjør at begrepet «maritim klynge» har et solid feste også i økonomisk teori og nasjonal næringspolitikk.

## FRA SILICON VALLEY TIL NORSKEKYSTEN

Næringsklynger (engelsk «cluster») er blitt sentralt i økonomisk teori. Observasjonen er at ulike geografiske regioner, eller klynger av nært beslektede bedrifter innen disse, viser konkurranse-

# og utvikling



kraft innenfor ulike næringsgrener. Begrepet forekommer i en rekke varianter som for eksempel industrial cluster, business cluster og hi-tech cluster.

Bedriftene i Silicon Valley, og deres rolle i IT-revolusjonen, var en tidlig pådytter til forskningen. Klyngeteorier er premiss-leverandør til flere lands strategier for økonomisk utvikling. Mye av æren tilkjennes den amerikanske økonomen Michael Porter og hans bok *The Competitive Advantage of Nations* fra 1990.

Klyngeforskningen interesser seg for drivkreftene bak innovasjon og teknologisk utvikling. Rivalisering og konkurranse er viktig, men også samspill mellom bedrifter og forsknings- og utdanningsinstitusjoner. Samspillet kan for eksempel uttrykkes slik Høgskolen i Ålesund henvender seg til fremtidens skippere, skipsdesignere og -ingeniører: «Gjennom godt samarbeid med den maritime næringen i regionen, vil du få en unik utdanning og et kontaktnett andre bare kan drømme om».

>>>

## KUNNSKAP PÅ VANDRING

Klyngenes fortrinn oppstår når de gir hensiktsmessige kår for deling og formidling av kunnskap, i betydningen tekniske innsikter som kan omdannes til produkter og tjenester. Geografisk nærhet er ett aspekt ved dette. Et annet er det faktum at det oppstår konkurranse om (den kompetente) arbeidskraften.

Styreleder i skipsbyggerkonsernet Kleven Maritim, Kjersti Kleven, pekte nylig på dette i et NRK-intervju. Hun fortalte at det er vanlig at folk skifter beite mellom rederi og skipsverft/utstyrspordusenter – slik oppnår man også at de innsiktene sjøfolk har med seg blir bragt videre i utviklingsarbeidet.

Næringsklynger fungerer når det oppstår gjensidig forsterkende informasjonsutveksling mellom forskningsbasert og erfaringsbasert kunnskap. Det er lite plass for akademisk snobberi i dette. Et rikt spekter av fagkunnskap fyller verdikjeden i moderne maritim virksomhet. Vi kan her bare kort skissere et spenn fra spesialisten med doktorgrad på interaksjonen mellom menneske og maskin, til næringslivsledere med mer praktisk-nautisk bakgrunn som Stig Remøy.

## «KOMPETENTE KUNDER»

Remøy, hans kolleger og sambygdinger illustrerer et annet viktig poeng i klyngeteorien, nemlig at det finnes «kompetente kunder», som stiller krav til leverandørindustrien. Den kompetente kunden er dermed en viktig kapitalkilde for teknologisk utvik-

ling. Han eller hun står i en posisjon mellom de krav som stilles av markedet (oppdragsgivere i Nordsjøen eller på andre sokler), og de krav han eller hun selv setter til skipene og den utrustningen som skal til for å løse oppgavene.

Kunnskapen kan i noen tilfelle tas med videre ut i verden, slik som da Ålesundbaserte Farstad og Offshore Simulator Centre (OSC) i 2011 åpnet et simulatortreningscenter i Australia.

Å opprette møteplasser for kunnskap har vært et næringspolitisk virkemiddel fra de første næringsparkene dukket opp i Norge på 1980-tallet. Den maritime klyngen på Sunnmøre har sine møteplasser i foreningsliv og bransjeorganisasjoner som Maritimt Forum og NCE Maritime.

Viktig er også samlokaliseringen mellom Høgskolen i Ålesund og opplærings- og treningscenteret til Rolls-Royce Marine og OSC. Statlige og regionale myndigheter spiller en viktig tilretteleggende rolle i utviklingen av næringsklynger, selv om det forutsettes at de enkelte bedriftene skal konkurrere på markedets vilkår.

## KLYNGER I NÆRINGSPOLITIKKEN

I Nærings- og handelsdepartementets budsjettproposisjon for 2013 omtales maritim sektor som «en komplett næringsklynge der alle deler av verdikjeden er representert». Det er landets nest største eksportnæring etter olje og gass, og bidro i 2010 med 6,4 % av Norges bruttonasjonalprodukt og sysselsetter om lag



SIMULATOR: Høgskolen i Ålesund har sammen med den maritime næringen i regionen lagt ned store ressurser i oppbygging av simulatorer ved sitt Offshore Simulator Centre (OSC). Her ser vi kronprins Haakon inne i verdens kanskje eneste ankerhåndterings-simulator, på broen i et simulert offshorefartøy, med en borerigg i front. Prosjektleder Øystein Uksnøy instruerer.

foto : Kjell HeRSkeDal/nt B SCan FX





REMØY: Stig Remøy og Olympic Shipping er en av flere maritime bedrifter på Mørekysten som har sprunget frem i kjølvannet av norsk olje- og gassutvinning.

FOTO: OLYMPIC SHIPPING

100 000 personer. Den har politisk prioritet i fremtidsperspektivene for norsk næringsliv. Regjeringen ønsker å bygge videre på en «unik kompetanse og et stort potensial for innovasjon, verdiskapning og sysselsetting over hele landet».

Til dette formålet tar regjeringen også forskningen i bruk. Den norske forskningen på næringsklynger er lagt under prosjektet «Et kunnskapsbasert Norge», som ledes av professor Torger Reve ved Handelshøyskolen BI. Prosjektet studerer 13 norske kunnskapsbaserte næringer. I delprosjektet «en kunnskapsbasert maritim næring» studerer man hvordan norsk maritimt næringsliv utgjør en stor klynge på nasjonalt nivå, og hvordan de enkelte regionene fungerer i dette samspillet.

#### NORSKE REGIONALE KLYNGER

Store deler av norsk næringsliv er knyttet inn i den landsomfattende maritime klyngen, som igjen kan deles inn i ni regionale «avdelinger». Regionene har ulike tyngdepunkt innenfor næringen, og dette har røtter i historiske og ressursmessige særtrekk.

For eksempel er NTNU, SINTEF og Marinteks plassering i Trondheim sentralt for at Trøndelag er det «maritime kunnskaps-senteret». Forvandlingen av tidligere Kongsberg Våpenfabrikk mot sivile jaktmarkeder er bakgrunnen for at Kongsberggruppen (Vestfold og Buskerud) er en tung aktør innen elektronikk, styringssystemer og simulatorteknologi.

Bergen og Oslo er størst innen internasjonal fraktestofart. Oslo er i tillegg verdensledende maritim tjenesteleverandører innen områder som finans og forsikring, meglervirksomhet, klassifisering, sjørett, forskning og utdanning. >>>



HAVILA: Per Sævik har vært en av de sentrale aktørene bak etablering av offshoreklyngen på Nordvestlandet. Han har vært med på å starte flere offshorebedrifter, blant annet Havila-konsernet. Her ser vi supplyskipet Havila Foresight ved StatoilHydro plattformen Oseberg Øst i Nordsjøen.

foto : Roge R HaRDY/rt B SCAn/PX



ULSTEINVIK: Kleven Verft flytter produksjonen av skrog hjem fra utlandet. I styret for Kleven Holding AS, som eier Kleven Maritime AS, sitter blant annet disse søskenbarna, fra venstre: Elfrid Kleven Hanstad, Kjersti Kleven, Mary Kleven Brekke, Wenche Kleven Grimstad, Karin Kleven Breivik, Bertine og mamma Rigmor Kleven

foto : an DRÉ PeDeRSen /nt B Scan PX

Oslofjordens tidligere verftsindustri er borte. Kjente «mekaniske verksteder» (altså skipsverft) med fornavn som Aker, Framnæs, Fredrikstad og Kaldnes bygget og reparerte skip inntil flere titalls tusen dødvekttonn.

Stavangerområdet er kjernen i »Offshore Vestland», hvor også Sunnhordland og Haugalandet er sterkt knyttet til samme retning med maritime bedrifter innen oljeservice, verft og utstysproduksjon. Rosenberg verft i Stavanger var i utgangspunktet grunnlagt av interessegrupper rundt skipsreder Sigvald Bergesen (d.e.). Med oljeproduksjonen i Nordsjøen ble dette et rent offshoreverft, som ledd i Kværnergruppens strategier mot dette feltet.

De ulike regionene på spesialisering i forskjellig retning. Samtidig oppviser Sunnhordland og Mørkekysten klyngedan- nelse som er mer «komplette» enn andre steder. Her er verfts- industriens, rederienes, utstysleverandørene og tjenesteytnerens andeler av verdiskapningen noe jevnere fordelt enn ellers i landet. Dermed er det disse klyngene som ligger «tetttest opp mot den nasjonale profilen». Denne profilen preges av at maritim virksomhet i langt større grad enn for noen tiår siden er knyttet opp mot offshorevirksomhet.

### DET LOKALE I DET GLOBALE

Klyngebegrepet gir et tolkningsperspektiv for de lange linjene i norsk skipsfartshistorie. Skipsverft som Aker ble ikke nedlagt fordi skipene derfra nødvendigvis var dårlige eller utdaterte. Omleggingen skyldtes overkapasitet i verftsindustrien etter hvert som Sør-Korea, Japan og senere Kina tok en stadig større del av markedet, med en arbeidskraft som var rimeligere.

Etterspørsel på verdensbasis har alltid vært et avgjørende premiss for de valgene som norske skipsredere og norsk skipsbyggerindustri har tatt. Som den mest internasjonalt eksponerte delen av norsk næringsliv ved siden av olje- og gasssek- sporten, vil skipsfarten og skipsindustrien alltid være avhengig av bevegelsene i verdensøkonomien.

I dette bildet er det altså maritime klynger med svært lokale forutsetninger som hevder seg godt, på den måten skipsverftene på Sunnmøre har greid å utnytte nye muligheter. Mange deler av landet har lange tradisjoner når det gjelder skipsbygging, men det er den maritime klyngen på Sunnmøre som står igjen som spissen for norsk skipsbyggervirksomhet av det moderne slaget. ■



# Lover og forskrifter

og andre viktige meddelelser (nr. 405) publisert i Sjøfartsdirektoratets blad «Navigare» nr. 4-2012.

## Nr. 405

Forskrifter og lignende kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

## Legislation

and other important despatches nr. 405 published in the Norwegian Maritime Authority's magazine "Navigare", nr. 4-2012.

Regulations etc. are available from the Norwegian Maritime Authority on request.

### **Endringer i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 24, og forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid for norske passasjer- og lasteskip**

Bakgrunnen for endringene er at den internasjonale konvensjonen om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen) og den tilhørende koden (STCW-koden) ble endret i juni 2010.

I skipssikkerhetsloven § 24 annet ledd er det presisert at hovedregelen i første ledd ikke gjelder ved pålagte mønstringer og øvelser eller personell som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensing. Personell med beredskapsoppgaver knyttet til akutt forurensning omfattes også av unntaket.

Fjerde ledd er en særskilt unntaksbestemmelse for sjøfolk som inngår i brovakt eller maskinvakt eller som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensing.

I tilknytning til lovendringene fastsatte Sjøfartsdirektoratet den 23. april 2012 endringer av hviletidsbestemmelsene i forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

Endringene er at man kan redusere den ukentlige hviletiden fra 77 timer til 70 timer i inntil to uker, men kan da ikke gjentas før det er gått fire uker. Den daglige hviletiden skal alltid være 10 timer. Det skal være to hvileperioder (én på seks og én på fire timer), men denne kan deles inn i tre hvileperioder, hvorav én skal være seks timer sammenhengende og ingen av de andre to periodene kan være mindre enn én time.

Hviletidsbestemmelsen innebærer at pålagte mønstringer og øvelser skal utføres slik at hviletiden forstyrres minst mulig og ikke påfører «fatigue». Unntak fra hviletidsreglene reguleres uttømmende av skipssikkerhetsloven.

Endringen i skipssikkerhetsloven trådte i kraft 20. april 2012.  
Endringen i arbeids- og hviletidsforskriften trådte i kraft 23. april 2012

### **Endring i forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften)**

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 27. april 2012 endring i det geografiske virkeområdet i sikkerhetsforskriften. Tidligere var dette «seiling i, til eller fra et område med beredskapsnivå 2



eller 3, likevel bare sør for 30 grader nordlig bredde». Det geografiske virkeområdet er nå endret til å gjelde "(...) sør for 46 grader nordlig bredde".

Endringen vil sikre norske rederier en enklere logistikk mht. å ta om bord vakter.

Endringen trådte i kraft 1. mai 2012.

### **Endringer i forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensing fra skip (MARPOL-forskriften), og forskrift 8. desember 2009 nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip**

Sjøfartsdirektoratet har 30. april d.å. fastsatt endringer i overnevnte forskrifter. Bakgrunnen for endringene er gjennomføringen av direktiv 2009/17/EF og direktiv 2011/15/EF. Disse endrer blant annet informasjonskravene i forbindelse med frakt av farlig eller forurensende last. Det skal nå gis flere opplysninger om det farlige eller forurensende godset.

Nå utvides opplysningsplikten til også å omfatte nødnummer til avskiper eller annen som innehar kompetanse om godsets fysisk-kjemiske egenskaper samt hvilke tiltak som er hensiktsmessige ved uforutsette hendelser.

Endringene i MARPOL-forskriften:

Kravet til opplysninger om forurensende last er tatt inn i MARPOL-forskriften § 1-5, mens den tidligere § 1-5 blir ny § 1-6.

Endringene i forskriften om transport av farlig last:

Opplysninger om godset skal overleveres skipsfører. Direktivets krav til opplysninger om farlig last er tatt inn forskriften § 4 annet ledd. Det er nå krav om at nødnummer til avskiper eller annen person/instans med kunnskap om stoffets fysisk-kjemiske egenskaper og tiltak i tilfelle uforutsette hendelser skal overleveres skipsfører.

Forskriftsendringene trådte i kraft 1. mai 2012.

### **Ny forskrift 30. april 2012 nr. 375 om krav til automatisk identifikasjonssystem (AIS) for utenlandske fiskefartøy som lander fangst i norsk havn eller opererer i norsk territorialfarvann.**

Sjøfartsdirektoratet har 30. april 2012 fastsatt ny forskrift som stiller krav til at utenlandske fiskefartøy med største lengde fra og med 15 meter som opererer i territorialfarvann eller som lander fangst i norsk havn skal være utstyrt med automatisk identifikasjonssystem (AIS) klasse A. Forskriften gjennomfører direktiv 2009/17/EF om endringer i direktiv 2002/59/EF om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet.

Fiskefartøy som seiler under flagget til en annen EØS/EU-stat skal ha AIS klasse A i kraft av flaggstatens bestemmelser som gjennomfører direktivet art 6a. Forskriften antas derfor i praksis bare å få selvstendig betydning for fiskefartøy som seiler under flagget til en stat som ikke er medlem av EØS.

Forskriften trådte i kraft 1. mai 2012.

### **Endring i forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt**

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 30. april 2012 endring i forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Norge aksepterte i mars 2011 FN-resolusjon nr. 40 om International Certificate for Operators of Pleasure Craft (ICC).

Endringene innebærer at Norge kan utstede Internasjonalt båtførersertifikat. Et internasjonalt anerkjent sertifikat vil gjøre det lettere å benytte fritidsbåt som er flagget i utlandet.

Endringen trådte i kraft 1. mai 2012.

### **Ny forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger**

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 30. mai d.å. ny forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forskriften erstatter MARPOL-forskriften, forskrift om framskyndet innføring av krav til dobbeltkrog, forskrift om organiske tinnforbindelser og forskrift om hindring av forurensning fra den maritime driften for flyttbare innretninger. I tillegg samler den reglene om hindring av kloakkforurensning fra skip og enkelte regler om skipsavfall som hittil har vært å finne i forurensningsforskriften.

Den nye forskriften viderefører i hovedsak gjeldende rett. I tillegg skal kravet til internasjonale sertifikater følge skipets fartsområde, og kravet om lavsvoveldrivstoff ved kai gjelder også for skip som ligger for anker. Unntaket fra kravet om drivstoffprøve for norske skip i innenriksfart er tatt inn igjen.

Forskriften gjelder i utgangspunktet for alle typer skip. For flyttbare innretninger gjelder forskriften når innretningen er under forflytning og ellers den maritime driften av innretningen.

Forskriften trådte i kraft 1. juli 2012.

### **Endring i forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip**

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 28. juni 2012 endring i § 19F forskrift om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip. Bestemmelsen har fått et nytt ledd (3).

Bakgrunnen for endringen er at Sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 74, regel V/18 har fått et nytt avsnitt 9 som gjelder innføring av krav om årlig testing av det automatiske identifikasjonssystemet for skip (AIS).

For norske skip innebærer dette at testingen av AIS tas som en del av det årlige radiotilsynet som er hjemlet i ulike forskrifter avhengig av skipstype.

Endringen trådte i kraft 1. juli 2012.

### **Endringer i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere**

Sjøfartsdirektoratet har den 29. juni 2012 fastsatt endringer i forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere § 8, Atkomstmidler for los m.m., og i vedlegg 1 til forskriften.

Bakgrunnen for endringene er at FNs sjøsikkerhetskomite (MSC) har fastsatt endringer i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel V regel 23. Endringene er at losheis ikke lenger tillates benyttet. Krav om at losdører ikke skal kunne åpnes utover, skal for skip bygget før 1. januar 1994 være tilfredsstillt ved første besiktelse etter 1. juli 2012.

Standarden NS-6248 og ISO standard 799 for losledere forblir uendret.

Forskriftsendringene trådte i kraft 1. juli 2012.

### **Endring i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.**

Sjøfartsdirektoratet har 29. juni 2012 foretatt endringer i ovennevnte forskrift. Endringen innebærer at forskriften trer i kraft for Svalbard 1. januar 2013, samtidig som det fastsettes opera-

sjonsbegrensninger på Svalbard i forskriften § 7. Samtidig er det gjort mindre endringer av redaksjonell og presiserende art.

Endringene trådte i kraft 1. juli 2012.

Det presiseres at ingen del av forskriften gjelder for Svalbard før 1. januar 2013.

### **Endringer i forskrift 13.juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy 15 meter og derover**

Sjøfartsdirektoratet har 13. august 2012 fastsatt endringer i forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy 15 meter og derover. Endringene gjelder atkomstmidler for los.

International Maritime Organization (IMO) har fastsatt nytt regelverk for atkomstmidler for los og regelverket er derfor harmonisert med dette. Eksisterende standard NS-6248 eller ISO standard 799 for losledere er fortsatt gjeldende.

Losheiser tillates ikke lenger på fartøy der utstyr eller anordninger til skip blir levert etter 1. juli 2013.

Utstyr og anordninger som er levert til skip før 1. juli 2013 skal minst tilfredsstillende kravene som gjaldt da utstyret eller anordningene ble anskaffet, og dette kan benyttes frem til dette blir erstattet.

Endringene trådte i kraft straks.

### **Endringer i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover**

Sjøfartsdirektoratet har 13. august d.å. fastsatt endringer i ovennevnte forskrift.

Bakgrunnen for endringene er at IMOs Sjøsikkerhetskomité har vedtatt endringer i SOLAS 74 regel V/18 som gjelder innføring av krav om årlig testing av det automatiske identifikasjons-systemet for skip med AIS.

I tillegg er det innført krav til VDR for alle skip med en bruttotonnasje på 3000 og derover som går i internasjonal fart og anløper havn i Norge eller annen EØS- stat.

Det kan på nærmere angitte vilkår dispenseres fra kravet om AIS for skip mellom 300 og 500 BT.

Endringene trådte i kraft straks.

### **Endring i forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften)**

Sjøfartsdirektoratet har den 19. september 2012 fastsatt endringer i skipsutstyrsforskriften.

Bakgrunnen er Kommissjonsdirektiv 2011/75/EF som endrer Rådskolektiv 96/98EF.

Endringene er henvisninger til gjeldende regelverk fastsatt av IMO, bl.a. ytelses- og teststandarder. I tillegg er syv typer skipsutstyr flyttet fra vedlegg A.2 til vedlegg A.1.

Utstyr som faller inn under overgangsordningene angitt § 16 andre til fjerde ledd er markert med henholdsvis bokstav «a» eller «b» eller uttrykket «tidligere A.2/x.yy» i revidert vedlegg A.

Forskriftsendringene trådte i kraft 5. oktober 2012.



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority



Spennende internasjonal

# Miljøstilling

i Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid

Stillingen innebærer:

- deltagelse i PAME (Protection of the Arctic Marine Environment)
- deltagelse i ATCM (The Antarctic Treaty Consultative Meeting)
- deltagelse i IMO (International Maritime Organization)
- deltagelse i forvaltningsplanarbeid på miljøområdet

Sjøfartsdirektoratet er en statlig virksomhet med tilsynsansvar for norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å bidra til at Norge skal være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Hovedkontoret ligger i Haugesund og fra 2012 er Skipsregistrene i Bergen en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. I tillegg har vi 17 stasjoner langs norskekysten. Det er tilsammen ca. 330 ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

For mer informasjon om oss og våre ledige stillinger, scan koden under eller se

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



**NIS**  **NOR**

## Norsk internasjonalt skipsregister (NIS):

# Nyregistreringer i august-

August måned var en rolig måned med lav aktivitet i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Det ble både registret og slettet færre skip enn i august året før. Fire skip gikk inn og fem ble slettet mot henholdsvis ni og sju i 2011. Ved utgangen av måneden talte NIS-registeret 521 skip med en brutto tonnasje på 13 737 088.



**Tone Olsen Risnes**  
Seniorrådgiver  
Skipsregistrene  
Sjøfartsdirektoratet

Sju nyregistreringer i september bidro til å snu trenden i positiv retning. Det faktum at kun fire skip ble slettet i løpet av måneden førte til at NIS-registeret gikk i pluss med 524 skip og bruttotonnasje på 13 861 707.

I oktober var det normal aktivitet for NIS-registeret, og vi endte opp med totalt 524 skip med en brutto tonnasje på 13 833 592. Det ble registrert inn fem skip i løpet av måneden og slettet like mange.

Fem av skipene som gikk inn i NIS i perioden august-oktober var nybygg fra utenlandske verft. I tillegg til forsyningskip for plattformer er det container- og bulkskip som står for den største tilførselen.

Også to norskbygde nybygg fra STX OSV AS ble registrert i perioden. Begge ble overført fra Skipsbyggingsregisteret (BYGG) hvor de var registrert under byggeperioden.

Følgende skip ble registrert i NIS i august:

### **CRUDE PASSION - LAP7 - IMO 9010917**

Oljetanker overført fra Malta

### **VADERO HALLARNE - LAOY7 - IMO 9302011**

Kombinertskip: Kjemikalie/olje overført fra Gibraltar

### **VERITAS VIKING - LMIB3 - IMO 9173599**

Seismikk skip overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)



INN I NIS: Containerskipene Star Lima og Star Laguna til bergensrederiet Grieg Shipping II AS, ble i september innregistrert i NIS etter levering fra verftet i Sør-Korea.

foto : HYUNDAI MIPo DoCKYARDS Co. LI D

### **BOW GALLANT - LAPV7 - IMO 9403786**

LPG tankskip overført fra Singapore

Følgende skip ble registrert i NIS i september:

### **VIKING PRINCESS - LANF7 - IMO 9611840**

Nybygd forsyningskip for plattformer. Skipet ble bygget ved Kleven Verft AS, Ulsteinvik. Under byggeperioden var hun registrert i Skipsbyggingsregisteret (BYGG) og overført til NIS ved levering. Skipet ble umiddelbart etter registreringen overført til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

### **FAR SKIMMER - LANX7 - 9609988**

Nybygd forsyningskip for plattformer. Skipet ble bygget ved STX OSV Vung

Tau Ltd., Vietnam og registrert i NIS ved ferdigstilling.

### **STAR LIMA - LAPE7 - IMO 9593866**

Nybygd containerskip. Skipet ble bygget ved Hyundai Mipo Dockyards Co. Ltd., Sør-Korea og registrert i NIS ved levering fra verftet.

### **STAR NORITA - LAPJ7 - IMO 9583134**

Bulkskip overført fra Panama. Skipet ble bygget v/Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding, Kina i 2012.

### **BOW GUARDIAN - LAPU7 - IMO 9383338**

LPG tanker overført fra Singapore.

### **STAR ERACLE - LAPA7 - IMO 9499450**

Nybygd bulkskip. Skipet ble bygget ved



# oktober

Yangzhou Dayang Shipbuilding Co. Ltd., Kina i 2012 og registrert i NIS ved levering fra verftet.

## **STAR LAGUNA - LAPD7 - IMO 9593854**

Nybygd containerskip. Skipet ble bygget v/ Hyundai Mipo Dockyards Co. Ltd., Sør-Korea og registrert i NIS ved levering fra verftet.

Følgende skip ble registrert i NIS i oktober:

## **FAR SOLITAIRE - LAOD7 - IMO9616175**

Nybygd forsyningskip for plattform. Skipet ble bygget v/ STX OSV AS og registrert i NIS ved levering. Umiddelbart etter registrering i NIS ble skipet slettet igjen for overføring til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

## **NORMAND CUTTER - LAQH7- IMO 9231535**

Spesialskip: Kabel, overført fra Isle of Man.

## **OCEAN SURF - LJCG3 - IMO 9165906**

Forsyningskip for plattformer, overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

## **SKANDI NOVA - LANN7 - IMO 9625009**

Nybygd forsynings-/hjelpeskip for plattformer. Skipet ble bygget ved STX OSV AS og registrert i NIS ved levering. Umiddelbart etter registrering i NIS ble skipet slettet igjen for overføring til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

## **JO PINARI - LAOS7 - IMO 9592680**

Nybygd oljetankskip. Skipet ble bygget ved STX Offshore & Shipbuilding Co.Ltd., Korea og registrert i NIS ved levering fra verftet. ■

## Grieg Star satser på NIS

Grieg Star tok i september leveranse av to nye skip, Star Lima og Star Laguna. Skipene er innført i NIS og har Bergen som hjemsted, som resten av Grieg Stars flåte.



emil Algaard  
Legal Counsel,  
Grieg Star

Star Lima og Star Laguna er de to første av totalt 10 "Open Hatch General Cargo Carriers" som bygges av Hyundai Mipo Dockyards Co Ltd i Sør-Korea. Ytterligere seks skip er planlagt levert i 2013 og de to siste i serien kommer i 2014. Til sammen vil de ti skipene utgjøre "L-klassen", rederiets tolvte generasjon Open Hatch-skip.

Skipene er basert på videreutvikling og erfaring fra Grieg Stars eksisterende "Open Hatch Gantry Crane"-konsept og innspill fra rederiets kommersielle/tekniske miljø og seilende personell. Lavere energibruk og reduserte utslipp til sjø og luft har vært viktige målsetninger i design- og byg-

geprosessen. Skipene er bl.a. utstyrt med systemer for ballastvannrensing.

Skipene er skreddersydd for å møte høye krav fra både rederiets kunder og Grieg Star til kvalitetstransport og effektiv lasthåndtering. Rederiets hovedlast er cellulose, skogsprodukter, prosjektlaster og stål. Sammen med rederiets eksisterende flåte vil de nye skipene gi ytterligere fleksibilitet og konkurransekraft. Kontraheringen er et ledd i gruppens videre satsing, som underbygger Griegs langsiktige engasjement i dette segmentet.

Grieg Star ser frem til å fortsette det gode samarbeidet med NIS ved levering av de kommende åtte skipene i L-klassen. Rederiet har for øvrig i løpet av sommeren/høsten også tatt levering av to NIS-registrerte Supramax Bulk Carriers fra et verft i Kina.

## Grieg Star goes with the NIS

In September Grieg Star received two new vessels, Star Lima and Star Laguna. The vessels are registered with NIS and have Bergen as their home port, in line with the rest of the Grieg Star fleet.

Star Lima and Star Laguna are the first of a total of ten Open Hatch General Cargo Carriers being built by Hyundai Mipo Dockyards Co Ltd in South Korea. Six more vessels are expected in 2013 and the final two in the series will be delivered in 2014. Together, the ten vessels will constitute the "L-class", generation 12 of Open Hatch vessels under Grieg flag.

The vessels are developed from Grieg Star's existing Open Hatch Gantry Crane concept, based on input from the compa-

ny's sailing crew and commercial/technical departments. Lower energy consumption and reduced emissions to sea and air have been important goals in the design and building processes. Ballast water treatment systems are installed on the vessels.

The L-class is tailored to meet the high demands of both Grieg Star and the company's customers to quality transport and efficient cargo handling. The main cargoes are cellulose, forestry products and steel. Together with Grieg Star's existing fleet, the new vessels will give additional flexibility and competitiveness. Contracting the vessels is a part of the company's long term involvement in the open hatch segment.

Grieg Star looks forward to continuing the good cooperation with NIS on delivery of the next eight vessels in the L-class. The company has also during the summer and autumn of 2012 received two NIS-registered Supramax Bulk Carriers from a yard in China.

Fra Torremolinos til Cape Town:

# Globalt bindende regelverk for

Etter trettifem år har endelig Torremolinos-konvensjonen om sikkerhet på fiskefartøy en reell mulighet for å tre i kraft. På en diplomatkonferanse arrangert av FNs sjøfartsorganisasjon IMO i Cape Town i oktober, ble det undertegnet en avtale som bedre reflekterer dagens virkelighet i den globale fiskeflåten.



**Bente Amandussen**  
Redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Til tross for ny og forbedret teknologi, forblir dessverre tapet av menneskeliv i fiskeindustrien uakseptabelt høyt, sa IMOs generalsekretær Koji Sekimizu i sin åpningstale til diplomatkonferansen som fant

sted i Cape Town i oktober i år.

Dette er ikke første gangen IMO forsøker å ta tak i problemet med høye ulykkestall i fiskeindustrien. I 1977 vedtok organisasjonen Torremolinos-konvensjonen, som fokuserte spesielt på sikkerhet på fiskefartøy. Men, trettifem år senere, er den ennå ikke trådt i kraft internasjonalt.

Grunnen er at mange stater mener kravene i konvensjonen er for strenge og at de gjelder på for små fartøyer. Som en følge av dette utarbeidet man i 1993 Torremolinos-protokollen, som stiller sikkerhetskrav til havgående fiskefartøy. Bestemmelsene regulerer konstruksjonen av båtene og utstyret på dem, og gjelder for fartøyer med en lengde på minst 45 meter. For båter som er mellom fra 24 til 45 meter åpner protokollen for regionale bestemmelser.

På grunn av det store antallet ulykker med fiskefartøy globalt, besluttet IMO i



**NORSK DELEGASJON:** Norge deltok på konferansen med (fra venstre) Randi Birkelund fra Nærings- og handelsdepartementet (NHD) samt Yngve Folven Bergesen og Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet.

2009 å gjøre enda et nytt forsøk på å få konvensjonen til å tre i kraft.

– De betydelige endringene i fiskeindustrien globalt de siste tyve årene krever fornyet innsats i reguleringsarbeidet, sa generalsekretæren, og uttrykte sin tro på at tiden nå er moden for en internasjonal avtale som gjør at målene i konvensjonen kan oppfylles.

## FOR HØYE KRITERIER

Kriteriene for ikrafttredelse av Torremolinos-konvensjonen har vært at minimum 15 stater ratifiserer. Disse skal samlet ha minimum 14 000 fiskefartøyer med lengde 24 meter eller mer under sitt flagg.

Norge ratifiserte konvensjonen allerede i 1979, og har også ratifisert protokollen av 1993. Til sammen har 17 stater ratifisert konvensjonen med tilhørende

protokoll, men disse representerer ikke et tilstrekkelig antall fiskefartøyer, og dermed kan ikke konvensjonen tre i kraft.

– Det ble gjort en undersøkelse på hvorfor stater ikke har ratifisert, og på bakgrunn av dette ble det utarbeidet et utkast til endringer i noen av de tekniske bestemmelsene, forteller Turid Stemre som ledet den norske delegasjonen til diplomatkonferansen i Cape Town. Med i delegasjonen var også Yngve Folven Bergesen fra Sjøfartsdirektoratet samt Randi Birkelund fra Nærings- og handelsdepartementet.

Det var klart at ikrafttredelseskriteriene, og da særlig antall fartøyer, var for høyt i forhold til dagens flåte. – Derfor ble det utarbeidet et utkast til en avtale der kriteriene for at avtalen skal tre i kraft er mer tilpasset dagen flåte og som, når den trer i kraft, gjør det mulig å endre

# fiskefartøy



ØNSKER SIKKERHET FOR FISKERE: IMOs generalsekretær Koji Sekimizu (nr. 3 fra venstre) oppfordret konferansen om å komme til enighet om et internasjonalt regelverk for fiskeindustrien. Foto: M. O.

foreslåtte endringene i unntaksbestemmelsene, og en ikrafttredelse vil derfor ikke medføre store konsekvenser for stater med stor fiskeflåte, sier Turid Stemre.

Kina ønsket at avtalen kun skal gjelde for fartøy som opererer på åpent hav. Det var allerede enighet om å gi mulighet for unntak for fartøy som opererer innenfor en stats økonomiske sone eller 200 nautiske mil dersom en stat ikke har opprettet økonomisk sone, og for fartøy som opererer i felles fiskesoner der dette er opprettet gjennom bilaterale avtaler.

Norge ville ikke ha noen utvidelse av unntaksbestemmelsene. - Ved å begrense avtalen til å gjelde havgående fartøy, vil økningen i sikkerhetsnivået for verdens fiskeflåte bli minimal fordi disse kun representerer en liten andel av den totale flåten, påpeker Stemre.

- Russland foreslo et generelt unntak for alle fartøy som har en standard som er akseptabel for flaggstaten, sier hun. - Dette ville undergrave hele intensjonen med avtalen, og var ikke akseptabelt for Norge.

## MØTTES PÅ MIDTEN

Det ble til slutt enighet om ikrafttredelseskriterier på 22 stater og 3 600 fiskefartøy på åpent hav. Anvendelsen er dog ikke begrenset til åpent hav.

Når det gjelder unntaksbestemmelsene gis det mulighet for unntak i økonomisk sone (eventuelt 200 nautiske mil ut), i felles fiskesoner i egen økonomisk sone (eventuelt 200 nautiske mil ut) forutsatt avtaler, samt i felles fiskesoner i andres økonomiske soner (eventuelt 200 nautiske mil ut) forutsatt avtaler.

- Det er viktig å merke seg at dersom en stat benytter seg av muligheten for

unntak, skal dette notifiseres til IMO, sier Stemre. - Notifiseringen skal inneholde informasjon om hva det er gitt unntak fra og hvorfor.

Av de 58 statene som deltok på møtet, undertegnet 53 avtalen, også Norge. Cape Town-avtalen vil tre i kraft 12 måneder etter at 22 stater som til sammen representerer et tilstrekkelig antall fiskefartøy har ratifisert.

## KONSEKVENSER FOR NORGE

Ettersom Norge gjennom EU-direktiv 97/70 alt har gjort dette regelverket gjeldende for norske fiskefartøy, vil enigheten i Cape Town, og en eventuell internasjonal ikrafttredelse av regelverket, ikke få noen direkte konsekvens for norskregistrerte fartøy, sier Yngve Folven Bergesen som leder Sjøfartsdirektoratets avdeling for fiskefartøy. - Men, for utenlandskregistrerte fartøy som fisker i norsk farvann eller som anløper norsk havn vil regelverket på sikt kunne ha en innvirkning.

- Denne enigheten åpner, sammen med STCW-F konvensjonen som trådte i kraft 29. september i år, og ILO-konvensjon 188 om arbeidsvilkår for fiskefartøy som er ventet å tre i kraft i løpet av få år, for et regime hvor havnestater utfører havnestatskontroll på fremmede fiskefartøy som anløper havn, forklarer Bergesen. - Slike kontroller vil trolig ikke bli regulert gjennom Paris MOU, som for laste- og passasjerfartøy, men gjennom andre bilaterale avtaler.

En eventuell ikrafttredelse av Torremolinosprotokollen slik avtalen i Cape Town lyder, vil kunne medføre en endring i inspeksjonsintervallet for fiskefartøy, men dette forutsetter at EU-direktivet blir endret i samsvar med avtalen. ■

både artiklene og de tekniske reglene i konvensjonen med tilhørende protokoll, forklarer Stemre.

## VANSKELIGE FORHANDLINGER

Utkastet til avtalen som skulle diskuteres ble godkjent i IMOs Maritime Safety Committee (MSC) i 2011, men det ble der ikke enighet om ikrafttredelseskriterier eller anvendelses- og unntaksbestemmelser.

Det ble lange og til dels vanskelige forhandlinger i Cape Town. Kina, med støtte fra blant andre Japan og Korea ønsket 30 stater og 5 000 fiskefartøy som ikrafttredelseskriterier. Det andre utterpunktet var 20 stater og 1 800 fiskefartøy - et forslag både Norge og EU støttet.

- Norges bakgrunn for å ønske et såpass lavt antall fiskefartøy, er at vi allerede har gitt svært mye ved å akseptere de



Sjøsikkerhetskonferansen:

# Risikobasert tilsyn gir resultater



BEKYMRET: Sjefartstilsynsdirektør Olav Akselsen er bekymret over kvaliteten på den maritime utdanningen i Norge. Akselsen konstaterte også at Sjefartstilsynsdirektoratet har gode erfaringer med risikobasert tilsyn.

foto: Bjarne a.MEL

Risikobasert tilsyn er fortsatt i støpeskjeen, men erfaringene så langt er gode, sa sjefartstilsynsdirektør Olav Akselsen under Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund tidligere i høst.



**Steinar Haugberg**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjefartstilsynsdirektoratet

Hvordan ulike statlige tilsyn utfører sin tilsynsvirksomhet var et av emnene på konferansen, som samlet rundt 230 deltakere fra ulike deler av maritim næring. Et tjuetalls foredragsholdere bidro med kompetanse og synspunkt på en rekke aktuelle tema. Konferansen er årlig, og arrangeres av Sjefartstilsynsdirektoratet.

Både Petroleumstilsynet og Luftfartstilsynet var invitert til å orientere om sine arbeidsmetoder og erfaringer, og viste ulike måter å tilnærme seg oppgavene på.

Risikobasert tilsyn er tilsyn som fokuserer på de områder der det er størst risiko for hendelser, og så setter tilsynsressursene inn der de gir størst effekt.



MARITIM NÆRING: Rundt 230 representanter fra ulike grener av den maritime næringen var til stede på Sjøikkerhetskonferansen i Haugesund.

foto : B.JaPte aMBLe

Petroleumstilsynet er et av de statlige tilsynene som har lengst erfaring med risikoanalyser som grunnlag for innsetting av tilsynsressurser. Direktør Anne Vatten redegjorde for noe av det arbeidet tilsynet gjør.

– Risikonivået i norsk petroleumsvirksomhet kartlegges kontinuerlig, og presenteres i en årlig rapport. Vi ser på utviklingstrender i petroleumsvirksomheten, og baserer våre analyser på omforente metoder godkjent av trepartssamarbeidet. Slik dannes mer enn 20 risikoindikatorer, inkludert risiko for hendelse med miljøskader. Så settes mål for revisjoner på grunnlag av risikoevaluering, sa Vatten.

#### LUFT OG SJØ

Luftfartstilsynet holder på å utrede hvilke muligheter et risikobasert tilsyn kan gi, men har ikke innført modellen, orienterte seksjonsdirektør Geir Hamre i tilsynet. Tilsynet har imidlertid et finmasket nett av tilsyn og kontroller for luftfarten.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ga forskøene med risikobasert tilsyn under prosjektering og bygging av nye fartøyer æren for at direktoratet har blitt mer synlige hos verftene og rederiene. Dette har gitt bedre ressursutnyttelse hos direktoratet og en smidigere byggeprosess.



PETROLEUM: Petroleumstilsynet er et av de statlige tilsynene som har lengst erfaring med risikoanalyser som grunnlag for innsetting av tilsynsressurser. Direktør Anne Vatten redegjorde for noe av det arbeidet tilsynet gjør. foto : B.JaPte aMBLe

– Vi gjennomfører nå en årlig risiko-kartlegging hvor Sjøfartsdirektoratet identifiserer fokusområder ut fra en del ulike kildetilfang. Ut fra de ulike avdelingens vurderinger prioriterer så direktoratet fokusområder som skal være styrende for vår virksomhet, sa Akselsen.

Han viste også til at det risikobaserte tilsynet på fartøyer som blir gjenstand for havnestatskontroll har gitt gode resultater.

– Det nye regimet for havnestatskontroller fra Paris MoU har som mål å fjerne sub-standard skip basert på en risikobasert

tilnærming. Dette har vi sett gode effekter av det siste året, sa Akselsen.

#### MARITIM UTDANNING BEKYMRE

I sitt innlegg uttrykte sjøfartsdirektør Olav Akselsen bekymring over kvaliteten på maritim utdanning i Norge, etter at det er påvist 150 avvik i forbindelse med revisjoner de to siste årene.

– Dersom kvaliteten på norsk maritim utdanning er for dårlig, vil dette også svekke omdømmet til Norge som en kvalitetsnasjon innen shipping, sa Akselsen.

Bakgrunnen for bekymringen er at det i perioden fra 2010 til 2012 er avdekket 150 avvik i forbindelse med revisjon av 25 utdanningsinstitusjoner. Avvikene går på brudd på internasjonale minimumskrav.

– Går kvaliteten ned, som disse funnene dessverre kan tyde på, gir dette også dårligere utdanning for de som går på disse skolene. Dette er uholdbart og må endres, sier Akselsen.

Årsakene til denne utviklingen kan være mange, men manglende rekruttering av fagfolk og mangelfulle systemer kan være noe av årsaksbildet. Nå må noe gjøres.

– Sjøfartsdirektoratet kommer til å ha fokus på dette i tiden framover, samtidig som vi forventer at skolene selv også gjør grep for å snu utviklingen, sier Akselsen. ■

# You are the game changer in safe



HUMAN BEHAVIOR: Complacency and fear of speaking up are among the challenges we must address in shaping safety on board.

ILLUSTRATION: Ration PHOTO: aRILD LLLaB2, PHOTO: Conte ST: R Saaf aReRS

In a low conjecture market with excess supply of tonnage, few companies can afford the setback from a major accident. Therefore, it is important to realize that a shift has taken place in ship safety.



Torkel Soma  
Partner  
Propel

Until recently, technology and management systems were the main drivers, but today the key is to influence human and organizational aspects. This article briefly explains this shift and presents four core challenges you must address to shape safe behavior.

statistics show that a ship is twice as likely to be involved in a serious navigational accident today as compared to ten years ago. The majority of navigational accidents involve human mistakes, implying that the key to today's safety is human behavior.

To shape safe behavior, there are at least four challenges that need to be addressed:

## SAFETY DEPENDS ON HUMAN BEHAVIOR

Technology was the core safety driver in shipping throughout the last century. An increased scrapping of old tonnage during the major freight market depressions resulted in better safety records and gradually the technical and operational standards improved.

The industry saw a good development in the frequency of serious navigational accidents during the late 1980s and the 1990s. However, when entering the new century, a shift took place, and

## 1: SIMPLIFY PAPERWORK

Seafarers are practical people. They learn by doing and speaking rather than by reading and writing. A survey of 12.000 seafarers shows that 45% of them break procedures on a regular basis. Hence, the procedures are not an efficient mean to ensure that the seafarers conduct the tasks as intended. Therefore, an efficient management system should be simplified and match the needs of the seafarers. Procedures should be a tool for the seafarer, not a burden.

## 2: PREVENT A FALSE SENSE OF SAFETY

Shipping is risky. A small failure can develop into a catastrophe in just a few seconds. This must be acknowledged, and adhered to, at all levels in the organization. Attitudes reflecting "we are safe enough" and "safety is always first priority" might be counterproductive in this respect. People are not vigilant if they sincerely believe that they are already safe enough.

## 3: NEVER ALLOW FAILURES TO PASS

Safety is a result of three abilities:

1. The ability to do it right the first time, and through that, prevent errors from occurring.
2. The ability to trap errors that occur, preventing them from developing into critical situations.
3. The ability to handle critical situations.

When looking at ship accidents in retrospect, the emergency responses are often impeccable. Shipping is competent in handling critical situations (3).

# shipping

Furthermore, we are improving on safe routines (1), but at the same time we are terrible in speaking up about failures and weaknesses (2) and in rectifying them. In most accidents, individuals have been aware of the risky operation, but have not spoken up or have not been listened to. This is the weak spot of safety in shipping.

#### 4: IMPROVE LEADERSHIP STYLE

Leadership is social influence to achieve a common goal, such as safe operation. Long experience is not sufficient to be a good leader. Hence, it is strange that leadership is not given more attention as a tool to improve safety in shipping.

For example, how do you ensure that wanted behavior, such as speaking up about a safety concern, is appreciated by all parties involved?

#### SO, HOW DO YOU GET STARTED?

It is important that all managers onboard and ashore understand the four challenges outlined above, and address them in a systematic manner. However, safety is everybody's responsibility, and it is therefore essential that all pull in the same direction.

A first step is that you engage in a close two-way dialogue with your colleagues onboard and ashore regarding prevention of actual and potential failures. Get to know them better, explain to them what you want to achieve (and why), trust



ADVOCATE OF SAFETY. Torkel Soma lecturing about safety issues at the 'Safety at sea' conference in September.

foto: B. JøRte @MELi

them to help you and give them positive feedback. After all, at the core of all these four challenges is the process of making safety more meaningful for everybody involved.

A fundamental question is whether

you sincerely believe you can make a difference or not, as it influences your own commitment and the commitment of your colleagues. It is like Henry Ford once said: Whether you think you can, or you think you can't, you're right... ■

Flerspråklige mannskap:

# Dårligere sikkerhet?

De senere årene har man sett en økt pågang av utenlandske ansatte og arbeidssøkere i den norske fiskeflåten. Et relevant spørsmål i den forbindelse er hvorvidt, og på hvilken måte, flerspråklige mannskap påvirker arbeidsmiljø, kommunikasjon og sikkerhet om bord.



**Trine Thorvaldsen**  
Sosialantropolog  
SINTEF Fiskeri og havbruk

På grunn av manglende krav til registrering er det usikkert hvor mange utenlandske fiskere som til enhver tid arbeider på norske fartøy. En forskningsstudie utført av SINTEF Fiskeri og havbruk og Norges fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø, anslår nå at

det kan dreie seg om rundt 5-900 personer, hvorav flesteparten av disse er ansatt i den havgående fiskeflåten. Til sammenligning finnes det i underkant av 10 000 registrerte heltidsfiskere i Norge.

Dette anslaget er basert i en kartlegging gjennomført på bakgrunn telefonhenvendelser til et representativt utvalg større rederier og kystfiskemiljø. Videre har forskere intervjuet en rekke fiskere, skippere og redere, samt representanter fra organisasjoner og myndigheter, om hvorvidt, og på hvilken måte, språk byr på utfordringer knyttet til arbeidsmiljø, kommunikasjon og sikkerhet.

## REKRUTTERING

Rekrutteringsproblemer, kompetanse og erfaring, samt økonomiske hensyn knyttet til avlønning, peker seg ut som årsaker til







**NO PROBLEM:** Språk ble i liten grad problematisert av fiskere og skippere som har sitt daglige arbeid om bord.

økt andel utenlandske fiskere de senere årene. Flere rederier melder om stor pågang fra utenlandske jobbsøkere, men rekruttering fra utlandet skjer oftest gjennom nettverk. På denne måten sørger rederiene for en kvalitetssikring, ved at noen som allerede er ansatt kan "gå god for" nye. Dette er en form for rekrutteringsstrategi som også er vanlig i fiskeri generelt.

#### **KRAV TIL BOSTED OG ARBEIDSSPRÅK**

Siden 2006 har det vært krav om at minst halvparten av mannskapet og lottfiskerne, samt fartøysfører, skal være bosatt i en norsk kystkommune eller nabokommune til en kystkommune. Videre setter kvalifikasjonsforskriften krav til at sjøfolk skal kunne kommunisere med hverandre på skipets arbeidsspråk om grunnleggende sikkerhetsspørsmål. Arbeidsspråket skal fastsettes av det enkelte rederi, og Sjøfartsdirektoratet er ansvarlig for å kontrollere hvorvidt kravet etterleves.

Språkkravet er kjent i næringen, men i praksis stilles det ikke alltid et absolutt krav om bestemte språkkunnskaper til de som ansettes. I opplæring løses eventuelle språkutfordringer for eksempel ved at ansatte som prater samme språk hjelper til med oversetting. Flere fiskere påpeker at det kan være enklere å gi opplæring til en erfaren fisker uavhengig av språkkunnskaper, fordi de har en grunnleggende forståelse av arbeidet i bunnen. Noen fremhever like fullt språkvansker knyttet til opplæring som en utfordring, spesielt i kombinasjon med mangel på tid til dette formålet i en hektisk hverdag.

#### **FÅ SPRÅKPROBLEMER**

Aktører utenfor den daglige driften ser på språk som en klar sikkerhetsutfordring, og knytter dette særlig til opplæring og krisehåndtering. Imidlertid blir språk i mindre grad problematisert av fiskere og skippere som har sitt daglige arbeid om bord, og det ble funnet få eksempler på at språkproblemer eller utfordringer med kommunikasjon lå til grunn for kritiske hendelser. At mange fiskere og skippere har vært skånet for slike hendelser kan være en årsak til dette. I hovedsak begrunner fartøysiden allikevel mangel på utfordringer knyttet til språk med at fleste utenlandske fiskere kan

noe engelsk eller noe norsk, og at flerspråklige mannskap ofte bruker en blanding av ord fra flere språk, samt tegnspråk og kroppsspråk, for å kommunisere i arbeidet. Det påpekes også at mye av arbeidet er rutinearbeid som reduserer behovet for kontinuerlig verbal kommunikasjon, samt at det tilrettelegges for eventuelle språkproblemer gjennom organiseringen av arbeidet.

Kommunikasjonsproblemer, i den forstand at ansatte gir uttrykk for at de har forstått når de ikke har det, ble imidlertid nevnt som en utfordring knyttet til språk. En skipper formulerte det på følgende måte: - Når noen sier «no problem» da vet jeg at det er et problem.

Det er derfor viktig det enkelte fartøy tar slike forhold på alvor, for å unngå at det får uønskede konsekvenser for sikkerheten om bord.

#### **PSYKOSOSIALT ARBEIDSMILJØ**

Når det kommer til språk fremheves de sosiale aspektene ved livet om bord som et større problem enn sikkerhet. Fiskere forteller at det kan danne seg "klikker" om bord, som igjen påvirker det sosiale arbeidsmiljøet. Utenlandske fiskere på sin side, forteller at det kan være utfordrende å forstå alle norske dialekter, selv når de har lært seg en del norsk. Selv om språk kan sees som suksessfaktor for sosialt liv, ligger det også trivsel for den enkelte i å kunne prate sitt eget morsmål i pauser og på fritiden.

#### **ANBEFALTE TILTAK**

I lys av studien anbefales skippere og redere å være ekstra bevisste sitt ansvar for å ivareta sikker kommunikasjon om bord, ved å prioritere tid og folk til grundig opplæring og oppfølging. Videre er det viktig å gjennomføre jevnlig sikkerhetsøvelser om bord for å sikre en felles forståelse av hvordan kritiske situasjoner skal håndteres. Det anbefales også at tilgjengelig skriftlig materiale oversettes til fartøyets arbeidsspråk.

På myndighetsnivå anbefales det å tilrettelegge den norske sikkerhetsopplæringen for fiskere for utenlandske deltakere, vurdere behov for øvrig kursing, samt oversette [www.yrkesfisker.no](http://www.yrkesfisker.no) og nylig lanserte sikkerhetsfilmer til flere språk. ■



## Radio Medico og Hovedredningsentralen

# Deler informasjon

I november tok Radio Medico i bruk det samme programmet som hovedredningsentralene og kystradiotjenesten for å dokumentere og loggføre sin virksomhet.



**Agnar Tveten**  
Leder, Radio  
Medico Norway

«Hva het fartøyet, sa du?» Om bord har en i besetningen blitt akutt syk og trenger transport til land så fort som mulig. Det er tredje gangen etter at du ringte etter hjelp du får dette spørsmålet, og andre gang du må oppgi posisjon, hvor dere er på vei og når dere regner med å komme frem.

Dette har vært hverdagen frem til nå, når du kontakter kystradioen for Medico, men nå innfører Radio Medico Norway (RMN) samme programvare som hovedredningsentralene (HRS) og Telenor Maritim radio som leverer kystradiotjenesten, slik at det blir lettere å dele informasjon.

### LIK INFORMASJON

For å kunne hjelpe er kystradioen, Hovedredningsentralene, Radio Medico Norway og kanskje andre som redningstjenes-

ten eller kystvakten involvert i avgjørelsene som tas, sammen med dere om bord.

I tillegg til det som feiler pasienten, er det som vi alle vet, andre forhold som i stor grad påvirker hva som er mulig og riktig å gjøre. Hvor langt er det til havn? Er du innenfor dekningsområdet til en redningstjeneste? Er det flyvær? Hvordan er kvaliteten på helsetilbudet der en eventuelt kommer inn?

For at beslutningene skal bli best mulig, er det viktig at alle som er involvert har den riktige og samme situasjonsbevissthet, altså deler forståelsen for hva som er den faktiske situasjonen om bord.

### BESLUTNINGSTØTTE

På hovedredningsentralene har programmet SARA (Search And Rescue Application) vært i bruk i en årrekke. Ved å sørge for systematisk informasjonsinnhenting, enkel tilgang til prosedyrer og sjekklister, og ved å presentere prioritert informasjon



nen på en enkel og oversiktlig måte, er SARA et gjennomprøvd beslutningsstøtteverktøy.

Når nå Radio Medico Norway også tar i bruk SARA, vil nøkkelinformasjon slik som fartøyets navn, posisjon, anløpshavn, forventet ankomst, kontaktinformasjon til fartøyet og andre sentrale data registreres hos kystradioen. Denne infor-

## Radio Medico and the Joint Rescue Coordination Centers Share information

In November, Radio Medico started using the same program as the Joint Rescue Coordination Centers and the coastal radio service to document and record their activities.

"What did you say the name of the vessel was?" One of the crew members on board has suddenly become severely ill and needs transport to shore as soon as possible. This is the third time you have to answer this question, and the second time you need to provide the vessel's position, next port of call, and your estimated time of arrival.

Until very recently, this is what seafarers might have had to contend with, when contacting Radio Medico via the coastal radio service. Now however, sharing information will be greatly facilitated, as Radio Medico Norway (RMN) has begun using the same program as the Joint Rescue Coordination Centers (JRCC) and Telenor Maritime Radio which operates the coastal ground stations.

### CONSISTENT INFORMATION

In order to provide suitable assistance, several agencies are involved in making decisions about which course of action to take. Apart from the crew on board, the coastal radio, the JRCC, Radio Medico Norway and in some cases others, such as the search and rescue services or the coastguard, may need to have their say.

In addition to what ails the patient, there may be other factors that greatly



SARA: Programmet ble utviklet som beslutningsstøtteverktøy og logg for Hovedredningsentralen allerede på 1990-tallet.

**LEGE PÅ VAKT.** Prof.Dr.Med. Alfred Halstensen på jobb ved Radio Medicos sentral på Haukeland universitetssykehus.

masjonen blir så tilgjengelig for HRS og Radio Medico, slik at man har samme informasjon som utgangspunkt.

#### LOGG

Ved HRS og kystradioen er SARA også verktøyet som brukes som logg. Kommu-

nikasjon med fartøy, beslutninger eller meldinger logges slik at man har oversikt over hvordan situasjonen utvikler seg, hvilke tiltak som er gjort og hvilke meldinger som er gitt. Dersom situasjonen endres, kan informasjonen som er delt med RMN også oppdateres.

affect what is possible and appropriate to do. How far is it to the nearest port? Are you within the range of a search and rescue service? Is the weather good enough for flying? What sort of medical care is available at the nearest port?

To make the best possible decisions, it is important that everyone involved has a correct and consistent perception of the circumstances and share a common understanding of what is the actual situation on board.

#### DECISION SUPPORT

At the Joint Rescue Coordination Centres, the program SARA (Search And Rescue Application) has been in use for many years. By providing systematic information retrieval, easy access to procedures and checklists and by presenting the prioritized information in a simple and straightforward manner, SARA is a proven decision support tool.

Now that Radio Medico Norway is also using SARA, vital information such as the vessel's name, its position, the port of call, estimated time of arrival, contact information and other important data, will be registered by the coastal ground station. This information is then made

available for the JRCC and Radio Medico Norway, so that everyone involved in the operation will share the same information.

#### LOG

At the JRCC and the coastal radio, SARA is also used as a log. Communication with the vessel is recorded as well as decisions and messages and this provides an overview of how a situation develops, what steps are taken and what messages are given. If the situation changes, the information, which is shared with RMN, will be updated.

#### ELECTRONIC JOURNAL

Radio Medico Norway is part of the Norwegian Centre for Maritime Medicine at Haukeland University Hospital in Bergen. It provides free medical assistance to seafarers. Like everyone else in the health care system, RMN is obliged to keep records of all inquiries and uses a version of SARA to maintain this. When information is transferred from the coastal radio, it goes into the hospital's server and becomes part of the patient records.

In addition to this information, the doctor fills out the medical

>>>



som iverksettes. Frem til nå har denne informasjonen som skiller maritim medisin fra den øvrige medisinen i sykehuset, ikke fremkommet særlig godt.

#### FORTELLER MER

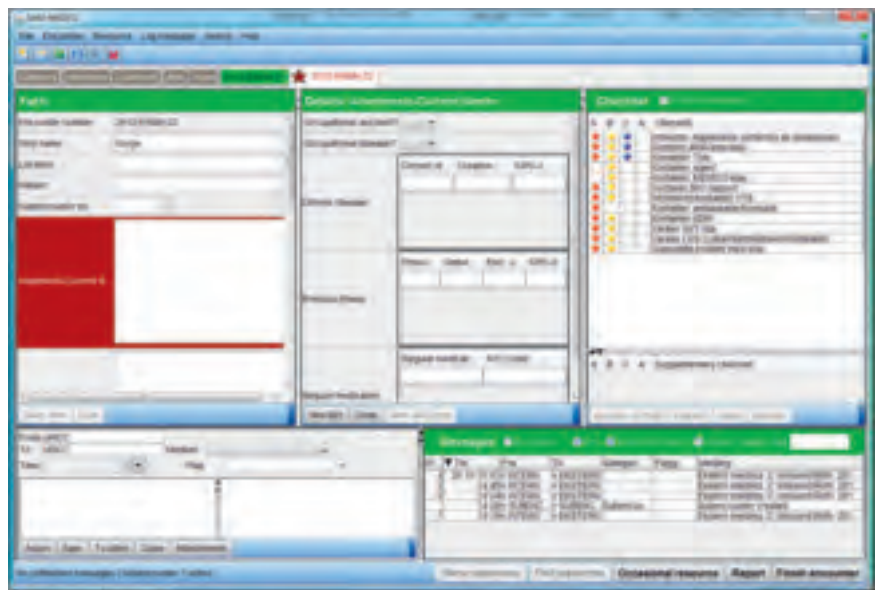
Radio Medico Norway har tidligere ikke hatt elektronisk journal. En annen av forbedringene som kommer med SARA er muligheten for å få ut bedre tall, i den forstand at det vil være lettere å vise frem hva sjøfolk sliter med av sykdom og ulykker. Tallene på dette området er i dag sterkt mangelfulle.

Selv om sjøfarten er et av områdene hvor vi vet at det er størst ulykkesfrekvens og et av de områdene med størst utfordringer på arbeidsmiljø, finnes det ingen sentrale medisinske registre for å dokumentere dette. Slike registre har etter hvert blitt vanlig for de fleste områder som påvirker folks helse, og er en forutsetning for at leger og forskere kan si noe sikkert om forekomst og utvikling av sykdom og skader, for å gjøre forholdene bedre.

SARA kan ikke erstatte et helseregister for sjøfarende, men vil være et verktøy for å dokumentere hvilke utfordringer som finnes innen sjøfarten.

#### UNIKT

At redningstjenesten og helsevesenet kan dele informasjon for å kunne gi et best mulig tilbud til de som er avhengige av



KOORDINERER: En egen variant av SARA er utviklet for Radio Medico som elektronisk pasientjournal. På denne måten samkjøres informasjonen om situasjonen med den medisinske tilstanden.

oss, er viktig. Likevel har det vanlige vært at politi, redning og justissektoren har hatt sine egne systemer, mens helsevesenet har hatt sine. At vi nå i maritim sektor kan gjøre dette ved at man får felles dataverktøy er nytt og unikt, hvert fall i norsk sammenheng.

#### GIR TRYGGHET

For deg som er om bord vil forskjellen først og fremst være at du ved ordinære henvendelser til Radio Medico vil slippe å oppgi informasjonen flere ganger. Noe informa-

sjon vil bli obligatorisk, slik at det må opplyses ved alle henvendelser. Dette er fartøyets navn, posisjon, anløpshavn, forventet ankomst og pasientens personalia. Hvis det haster, vil du som før bli satt direkte videre til Radio Medico-legen, og kystradioen vil registrere opplysningene i etterkant.

I tillegg vil du ha tryggheten for at legen som er med å vurdere hva som skal gjøres i ditt tilfelle, har best mulig informasjon om hvordan mulighetene og begrensningene for behandling og evakuering er, akkurat der du befinner deg. ■

findings and the treatment initiated. This is important documentation for the physician, as information about the situation also is relevant to decide which treatment to initiate. Until now, this information which separates maritime medicine from other medicine at the hospital has not been easy to access.

#### MORE INFORMATION

Radio Medico Norway has previously not had an electronic journal. One of the benefits of SARA is the ability to get better figures, in the sense that it will be easier to show what sort of illnesses and accidents seafarers must contend with. Such statistics have large deficiencies at present.

Although we know that shipping is one of the industries with the highest accident rates and the greatest challenges in health and safety, there are no personal health data filling systems to substantiate this. Such filling systems have become common in most other areas that affect people's health, and are essential for physicians and researchers to give definite predictions about the occurrence and development of diseases and injuries, and to improve working conditions.

SARA cannot replace a filling system related to seafarers and the maritime industry, but will be a tool to document the health challenges in the shipping industry.

#### UNIQUE

It is important that the search and rescue services and the health care system can share information in order to provide the best possible service to those who depend upon us. Nonetheless, it has been common that the police, the rescue service and the justice sector have had their own system, while the health care workers have had theirs. The fact that we in the maritime sector are now able to share information in a solution like this is a new and unique situation, at least in Norway.

#### REST ASSURED

For those of you who work on board ships, the difference you will notice is that you will not be asked to give information more than once when you contact Radio Medico, although some information must be stated with all inquiries. This includes vessel name, position, port of call, estimated time of arrival and the patient's personal information. If it is urgent, you will as before be put directly on to the Radio Medico doctor, and the coastal radio will register the information afterwards.

In addition, you can rest assured that the doctor who will consider what to do in your case, holds the best information possible about your whereabouts in order to assess possible solutions or restrains to treatment and evacuation, right where you are. ■

Nye regler for lasteskip under 24 meter på høring:

# Fokuserer på bedre sikkerhet

I disse dager sendes forslag til nye byggeregler for kategorien lasteskip under 24 meter ut på høring. De fleste endringene vil gjelde for nye skip – men krav til eksisterende fartøyer vil også bli skjerpet på noen områder, særlig når det gjelder stabilitet.



**Bjarte Amble**  
Fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Dagens nedre sertifiseringsgrense på 15 meter vil bli fjernet, og også fartøyer under 15 meter blir underlagt de nye reglene.

En tverrfaglig arbeidsgruppe i Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet forslag til nytt og endret regelverk, som vil være ute på høring i tre måneder.

Uttrykket «lasteskip» kan virke forvirrende, fordi man i fartøygruppen finner både losbåter, redningsskøyter, slepebåter, havbruksbåter, brønnfartøy og fraktesfartøy. Også andre fartøyer i næring, som ikke kun opererer som passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter, med lengde (L) under 24 meter anses av direktoratet som «lasteskip».

Arbeidet med de nye forskriftene har vært delt inn i fagområdene maskin, stabilitet og lastelinje, skrog og utrustning, samt kraner og vinsjer, navigasjon, radio, redningsmidler og brannsikkerhet.

## STABILITET

Den største enkeltneringen som blir berørt av de nye forskriftene, er havbruksnæringen. De fleste arbeids- og servicebåtene som denne næringen benytter seg av i dag er under 15 meter. Grunnen til dette er gjerne at det kreves personlige sertifikater for å betjene fartøyer over 15 meter, samtidig som kravet til fartøygodkjenning også trer inn når lengden overstiger 15 meter.

Fleire tilfeller av kullseilinger og skader som følge av tunge løft, har fått næringen selv til å innse at disse båtene ikke lenger er store nok til å betjene havbruksnæringen sikkert og effektivt når stadig større anlegg ofte er lokalisert i værharde farvann.

– Direktoratet foreslår derfor at både eksisterende og nye fartøyer fra åtte meter



LØFT: Den største enkeltneringen som blir berørt av de nye forskriftene, er havbruksnæringen. Med forslaget til nye byggeregler setter Sjøfartsdirektoratet blant annet fokus på operasjoner som innebærer sleping, løft og bruk av vinsj. På bildet en typisk arbeidsbåt med kraner.

ILLUSTRASJON: Mona KRISTEN SAN

og oppover må ha stabilitetsmanual om bord. Manualen vil beskrive fartøyets begrensninger knyttet til last, utstyr og operasjoner, og slik sette rederiet og mannskapet i stand til å ivareta sikkerheten bedre. Særlig vil direktoratet med dette sette fokus på operasjoner som innebærer sleping, løft og bruk av vinsj, sier underdirektør Ole Morten Fureli.

Både eksisterende og nye fartøyer som benyttes til føring av last, skal i tillegg ha angitt lastemerke, som viser minimum fribord. Dette er de viktigste endringene som gjelder eksisterende fartøyer.

Med byggekrav til «nye» fartøyer menes fartøyer som blir kjølsturket fra og med 1. januar 2014.

## KONTROLL OG TILSYN

Forslaget til nye regler legger opp til at fartøyer med lengde fra 8 til 15 meter skal underlegges periodisk kontroll av foretak som Sjøfartsdirektoratet har godkjent, et-

ter samme modell som i dag gjelder for mindre fiskefartøyer.

For fartøyer 15 meter og over men under 50 bruttotonn vil det bli innført periodisk kontroll av Sjøfartsdirektoratet, på samme måte som i dag gjelder for fartøyer over 50 bruttotonn. Nytt blir det også at denne fartøygruppen skal ha fartssertifikat.

## ANDRE NYE KRAV

For nye fartøyer blir det oppgraderte krav i forhold til brannisolering og brannintegritet, samt at det vil bli krav til fast slukkesystem i maskinrom. For eksisterende fartøyer vil de nye reglene bare gjelde brannslukningsutstyr. Høringsforslaget inneholder også visse tilpasninger av dagens krav for redningsutstyr, skrogstyrke og utrustning, samt for typegodkjenning av maskineri.

Både eksisterende og nye fartøyer på 8 meter og over som skal slepe vil få krav om å ha slepearrangement og slepestabilitet. ■



Aberdeen:

# Sjømannskirken overtar

Etter mer enn tjue års drift er det slutt for Sjøfartsdirektoratets velferdsstasjon i «granittbyen». Sjøfolka vil likevel få et velferdstilbud, for snart står Sjømannskirken klar med full velferdsservice – og nystekte vafler.



**Bente Amandussen**  
Redaktør Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Det er klart dette kjennes vemodig, sier Erna Christie som leder Sjøfartsdirektoratets velferdsstasjon i Aberdeen. I 35 år har hun stått på for sjøfolk som har besøkt byen, men nå blir hun endelig pensjonist – i alle fall på papiret.

Velferdstilbud til sjøfolk blir det likevel ikke slutt på, forteller underdirektør Torbjørn Husby i Sjøfartsdirektoratets avdeling for arbeids- og levevilkår, for direktoratet har inngått en avtale med Sjømannskirken, som nå skal sørge for full service til de norske båtene som anløper Aberdeen og havnene Montrose og Peterhead

– Vi vil i stor grad videreføre tjenestene slik de er nå, sier Asbjørn Vilkenen i Sjømannskirken. – Det blir skipsbesøk med aviser og bøker, idrettsarrangementer og utflukter for dem som ønsker det – og i tillegg vil vi ha et tilbud om gudstjenester.

## SAMME STED

Første desember i år inntok Sjømannskirken velferdsstasjonen. De har overtatt leiekontrakten på lokalet i 41 Regents Quay, og planlegger nå å flytte sine ressurser i Skottland fra Edinburgh til Aberdeen.

– Dette skal være vår base i Skottland fra nå av, sier Vilkenen.



FULL STUE: - Det var utrolig hyggelig at så mange sjøfolk møtte opp, mente Erna Christie.

FOTO: JOHN KRISTIAN VATNEM

Detaljene rundt hvem som kommer til å være ansvarlig for driften er ennå ikke helt i boks.

– Vi kommer til å ha ny person på plass 1. april, men vi vet ennå ikke hvem, sier han. Sjømannskirkens reisende medarbeider i Skottland, Jostein Handal, vil trå til i en periode. Han jobber vanligvis med å besøke skip som anløper havnene rundt hele kysten av Skottland.

– I en overgangsfase håper jeg vi kan få hjelp fra Erna Christie, sier Vilkenen, og akkurat det vil nok glede de mange sjøfolka som kommer til å savne Erna.

## LANG HISTORIE

Velferdstilbudet i Aberdeen har en lang

historie. Byen har lenge først og fremst vært en supplyhavn, og hver måned anløper omlag 60-70 skip. Siden det var så mange supplyskip som kom til byen, begynte det som den gang het «Velferdstjenesten for handelsflåten» prøvedrift av en egen stasjon der i 1976, for å sørge for et fritidstilbud til de mange norske sjøfolka.

Allerede året etter ble Erna Christie ansatt som lokal assistent, og tok seg spesielt av dem som kom for å besøke leseværelset. I 1990 ble Velferdstjenesten nedlagt, Sjøfartsdirektoratet overtok jobben, og siden Erna hadde fått så god kontakt med sjøfolka, fikk hun jobben som stasjonsleder for å videreføre arbeidet. I første omgang hadde hun hjemme-



kontor, men fra høsten 1992 fikk man en egen sjømannsklubb.

#### EVIGUNGE ERNA

Ingen skulle tro det når man ser denne spretne, blonde dama, men Erna fylte faktisk 75 i november. Da nådde hun grensen for hvor lenge man kan stå i arbeid som statsansatt.

– Det er ikke akkurat vanlig i staten at man lar folk jobbe til de er 75, sier hennes sjef Torbjørn Husby. – Men Ernas tilfelle er spesielt.

– Hun har vært en fryd å jobbe med, sier han. – Jeg har vært med henne på flere skipsbesøk og sett den unike posisjonen hun har blant sjøfolka her borte.



UNDERTEGNER: Torbjørn Husby fra Sjøfartsdirektoratet (til venstre) og Asbjørn Vilkensén i Sjømannskirken undertegner samarbeidsavtalen.

FOTO: JOHN KRISTIAN VATNEM



LOKALET: Den grå granittbygningen i Regent Quay vil fremdeles være åpent for sjøfolk.

FOTO: JOHN KRISTIAN VATNEM

Erna selv er glad for at hun skal fortsette å jobbe litt for Sjømannskirken inntil de er klar med noen som kan overta.

– Jeg sier at jeg er for gammel for staten, men ikke for kjerka, smiler hun. – Dessuten føler jeg meg ung og sprek. Jeg klatrer jo opp og ned ledere som ingenting. Det er sikkert fordi jeg gjør det nesten hver dag.

Å skulle pensjonere seg fra noe som har blitt en livsstil for henne, er ikke bare enkelt.

– 35 år i en slik trivelig jobb, hvor jeg har sett fram til hver eneste dag, og så skal jeg plutselig bare slutte, ikke lenger prate og ha det hyggelig med sjøfolka. Nei, det går ikke det, sier hun. – Alle båtene sier at

jeg bare må ta meg en tur om bord for å hilse på, og det kommer jeg nok sikkert til å gjøre. Sjøfolka er de beste folka jeg kjenner altså. Jeg føler meg alltid velkommen.

Hun håper at sjøfolka fremdeles vil komme på besøk på klubben, selv om oppvartningen nå blir litt annerledes.

– He he, ler hun. – Nå blir det vafler i stedet for luksuskjeks fra Marks & Spencers.

#### MANGE MINNER

– Det er så masse som har skjedd gjennom de 35 årene jeg har jobbet her. Både morsomme, gledelige og triste episoder. Skulle ønske at jeg hadde laget notater og kanskje skrevet en bok, sier Erna.

– En episode som jeg synes er ganske morsom skjedde for mange år siden, forteller hun. – Jeg hadde fått låne universitetets fotballbane og skulle spille kamp mellom to båter. Da kampen skulle begynne, så hadde de ingen dommer, og resten av mannskapet ville ikke ta på seg den jobben. Jeg ble så utpekt til dommer uten å vite noe særlig om fotball. Fikk en fløyte i hånden med ordene «bare blås når vi roper».

– Det ble jo litt vanskelig, for begge lagene ropte på forskjellige tider. Til slutt

>>>



ble jeg lei av all ropingen, og ba dem være stille og sa at jeg bestemte når det skulle blåses. Jeg kan ikke huske resultatet, men jeg ble i hvert fall innbudt på middag etterpå, ler hun.

### IDRETT

Idrettsstilbudet til sjøfolka har alltid vært et populært tiltak. Den første idrettsuka ble arrangert i 1976, og alle norske skip som var i havn deltok, forteller Velferdens Terje J. Eriksen, som ofte har vikariert i Aberdeen.

Selv om deltakelsen i idrettskonkurranser har vært høy, har ikke alltid alle stilt godt forberedt til dyst.

– Mange skifta ikke til gymklær før de skulle delta, og med stramme bukser hendte det at det gikk galt, flirer han.  
– Det er ikke få sprekte bukser Velferden har hjulpet til å sy igjen.

Bowling har i mange år vært en populær syssel. En periode var det faktisk så populært at en lokal bowlinghall satte av en egen bane til norske sjøfolk.

Senere ble golf i vinden, noe som ikke er rart med tanke på de fine banene som finnes rundt Aberdeen. Velferdsstasjonen har hatt golfsett til utlån, og det er det mange som har benyttet seg av.

### SHOPPING

I de senere årene er det blitt ganske rimelig å handle hjemme i Norge også, men tidligere var sjøfolka veldig opptatt av å få med seg billige varer hjem. Terje Eriksen minnes jula i 1977, da en hel armada med norske fiskebåter hadde bestemt seg for at de skulle ta turen over Nordsjøen for å handle Kenwood kjøkkenmaskiner.

– De hadde ikke varslet noen på forhånd, de bare fant en kai og la til, forteller han.

Det viste seg å være plassen for passasjerskip, og et skip var ventet å anløpe ganske snart. Det var det ikke lett å forklare for handlelystne norske fiskere som ikke ville flytte seg.

– Da ringte havnesjefen til Jarl Martinsen, som var stasjonssjef den gangen. Han ordnet opp, forteller Terje.

Stasjonssjefen måtte hjelpe til senere



GAVE: Erna Christie fikk overrett et flott bilde fra kaptein Trygve Herskedal på «Skandi Saigon». FOTO: DAG FOLKESTAD

også. En av fiskerne hadde fått igjen for lite veksel for sine to tusen kroner, og ble lang i maska da han ikke hadde nok penger til å betale i butikken.

– Du kan jo tenke deg Martinsens posisjon i byen, da han ringte til banksjefen og fikk ham til å åpne banken en fredag kveld, sier Terje.

Der viste det seg at de hadde 180 pund for mye i kassa. Saken ble ordnet,

og fiskeren kunne fornøyd reise hjem med en Kenwood til kona.

### SIGHTSEEING

Om Aberdeen selv er preget av grå granitt, er området rundt byen fargerikt. På søndagene har Erna Christie pleid å stille velferdsstasjonens bil til rådighet og arrangert sightseeing i distriktet.

– Det har vært mange veldig trive-





lige turer, minnes hun, og mange flotte opplevelser for både meg og sjøfolka.

Laksetrapp og gamle slott er populære mål for Ernas turer, men mest artig er kanskje de mange berømte whiskydestilleriene bare et par timers kjøring unna.

– Veldig ofte endte vi opp på Glenfiddich, forteller hun, for det er det mange som gjerne vil se.

#### NYTT KAPITTEL

– Vi føler oss ganske sikre på at sjøfolk som



TRÅR TIL: Sjømannskirkens reisende medarbeider i Skottland, Jostein Handal, vil trå til i en periode.

Foto: Dag Folkset aD



KOLLEGER: Terje J. Eriksen på Velferden er en av dem som har samarbeidet tett med Erna

Foto: John Kristian V. atnem

kommer til Aberdeen vil få et godt velferdstilbud fra Sjømannskirken, sier Torbjørn Husby, og ønsker lykke til med arbeidet framover.

– Vi er glade og ydmyke, sier Asbjørn Vilkenen, – selv om det ikke blir lett å etterfølge Erna som er så anerkjent av sjøfolka

– Dette er et nytt kapittel for Sjømannskirken, samtidig som det er å gå tilbake til det vi opprinnelig drev med. Ikke noen andre steder vi er posisjonert har vi en slik tetthet av norske sjøfolk, så det er med glede og forventning vi tar fatt på denne oppgaven, sier han. ■



Velferden på inspirasjonstur:

# Sporty mannskap på M/S Nord

Hurtigruten er kjent for sin vakre sjøreise opp langs norskekysten. Mindre kjent er det kanskje at mye av mannskapet er engasjerte og sporty når det gjelder trening og velferd.



**Sverre Flatebø**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Det vil si, det er nok ikke ukjent for mannskapet om bord i mange av båtene. Styrmann og sikkerhetsoffiser på M/S Nordnorge, Steinar Lilleskare, har flere ganger kommentert det gode miljøet blant mannskapet om bord. Når det blir arrangert velferdsarrangement eller idrettskonkurranser er det alltid mye folk som deltar.

Dermed ønsket Velferden, ved idrettstjenesten



VANT MEST: Marie Strømbeck kaster bowling. Marie ble også kåret til mestvinnende deltager hele turen sett under ett.

## Vil motivere

Ideen bak turen med Hurtigruten var et ønske om å motivere flere personer og båter til å finne på noe ekstra for mannskapet mens de er ute og seiler. Det å ha flere velferds- og idrettsaktiviteter gående når en er ute kan være et svært hyggelig avbrekk i en travel hverdag.

Det er en gang slik at det alltid kreves en person som tar et initiativ for at noe skal skje. Vi håper at mange slike personer blir motivert til å gjøre det samme. Når det skrives «slike personer» betyr det DEG! Alle kan gjøre dette og bidra.

I artikkelen gis noen forslag og tips om hva som kan gjøres, og en ser hvor relativt enkelt det er å gjøre noe som både gleder mannskapet og bedrer samholdet. Listen over forslag er egentlig uendelig lang da bare fantasien setter grenser.

Dersom det er båter som gjør noe kjekt sammen eller har ulike konkurranser gående hadde det vært hyggelig for Velferden å få tilbakemelding og høre slike historier. Da kan vi ta med oss tipsene og kanskje gjøre det samme på en senere tur med en annen båt, før vi kan publisere historien til andre.

>>>

VINNERVILJE: Vi skulle bruke malingspenn, men endte opp med å bruke det vi hadde tilgjengelig, nemlig såpebeholdere. John Magnus Pettersen viste en enorm villighet og stakk av med seieren i denne øvelsen. Bak står Rannveig Rolandsen, Jørg Olsen, Olga Evensen, Astrid Bajao og Sigrid Midtaunet.

alle foto : SveFPe / Lato Bio

# norge

i Sjøfartsdirektoratet, å mønstre om bord i en av Hurtigrutens båter for å være med og arrangere en idretts- og velferdstur for mannskapet.

En onsdag sent i oktober mønstret jeg på M/S Nordnorge. Det var tydelig at de aller fleste av mannskapet var forberedt på hva som skulle skje, og de gledet seg til å

gjøre noe utenom den vanlige tjenesten sin. Mannskapet var svært kreative og engasjerte, og klarte dermed å tilpasse arbeidet med litt bytting og litt overlapping av frivaktene sine.

### DAG 1

Ved avgang fra Bergen kl. 22.30 laget vi



en bowlingbane på bildekket, samt en skytebane og et fotballmål til straffesparkkonkurranse. Vi hadde fått tak i bowlingkjegler, og brukte kuler på 4 kg laget av gummi til å kaste med. Det var svært effektivt på et ujevnt bildekk.

Det ble rigget til en plate med kulefanger og blink for å skyte med luftgevær, og det ble satt opp et mål til å skyte fotball og straffespark på. I vårt tilfelle snudde vi en tralle på hodet og fikk dermed et passe mål. Allerede første kveld, til tross for sen start, hadde 30 personer deltatt på en eller flere øvelser.

### DAG 2

Neste dag kl. 15.00 ble nye øvelser introdusert. Det ble konkurrert i tauhopping og malingsspannholding. For nattevaktene og de som ikke kunne være med kvelden i forveien ble det også et oppsamlingsheat i alle øvelsene fra kl. 1615. Enda flere fikk dermed delta, og selv kapteinen og chiefen var aktivt med.

Om kvelden møttes vi i messen rundt kl. 22.00. Første øvelse var mesterskap i «Stein, saks og papir». Den lokale velferden om bord kjørte også to runder bingo med fine premier, før en såkalt «putting-green» for innendørs golf ble lagt fram.

### DAG 3

Sikkerhetsoffiser og primus motor Steinar Lilleskare og jeg gikk rundt på de forskjellige avdelingene med oppsøkende virksomhet. Det vil si to konkurranser som kunne avholdes på liten plass i de forskjellige avdelingene. Den første var å legge seg på alle fire og plassere en klosse av tre så langt fram som mulig. Dette var en artig variant og en konkurranse som var ny for alle.

Neste øvelse gikk ut på å sitte inntil en vegg med bena i 90 graders vinkel. Dette er tungt, men takket være en kjempeinnsats og en stor porsjon stahet fikk vi mange gode tider.

Parallelt med dette var det på hele turen en fortløpende ro-konkurranse på romaskin inne i treningsrommet. Maskinen ble stilt på 500 meter, og her gjaldt det å ro raskest mulig. Resultatet ble hengt opp på en liste i messen.

Om kvelden arrangerte vi bankett med premieutdeling. Hotellsjefen span-



HOPPER: Fin innsats av primus motor, sikkerhetsoffiser Steinar Lilleskare, som vant hoppetaukonkurransen med 78 hopp på 30 sekunder. Hoppetauene var designet av Lilleskare ved å bruke to skaft til malerkoster som håndtak.

derste pizza og brus på mannskapet, og det vanket pokaler og medaljer i alle valører, samt gavekort på sportsbutikker.

Flere av mannskapet ga uttrykk for at det var helt topp å gjøre noe utenom selve

arbeidet om bord, og oppfordret alle andre båter til å gjøre det samme.

### IMPONERENDE

Jeg ble svært imponert over det flotte



SLITSOMT: I denne øvelsen legger en seg fram på alle fire, holder i klossene og «går» framover på disse. Deretter legges en klosse igjen så langt fram som mulig, og en må klare å ta seg tilbake til stående kun ved å bruke den ene hånden en har igjen på gulvet. 1. maskinist Vidar Bø Hansen satser alt.



SKUDD: Hun hadde aldri skutt før, men likevel var det fin innsats av Ida Jektvik, med Rannveig Rolandsen, Bjarte Klemo, og Thomas Rokstad som publikum.



BINGO: Dette bordet stakk av med de fleste premiene. Fra venstre rundt bordet Thomas Rokstad, Rannveig Rolandsen, Knut-Inge Reitan og Stig Mørk.



STRAFFE: Jill Langvik klar til å skyte i straffesparkkonkurransen. Til venstre Trond Jørgensen.



TUNGT: Denne øvelsen går ut på å sitte inntil en vegg med bena i 90 graders vinkel. Dette er veldig tungt. Thomas Rokstad (elektriker) og Lars Hansen (motormann) holder ut. Bak sitter motormann Anders Lysø. Hansen vant konkurransen med imponerende 3 min og 56 sek.

samholdet blant mannskapet. Av en besetning på rundt 50 hadde vi til sammen 42 forskjellige deltagere. Kaptein Kai Albrigtsen sier det er et uvanlig godt samhold blant besetningen, som han er veldig stolt av. Han er også overbevist om at blant

annet velferdsaktiviteter og mosjon om bord er en sterkt medvirkende årsak til det gode miljøet.

En ressursperson som Steinar Lilleskare ble ekstra berømmet for at han alltid finner på ulike aktiviteter for mann-

skapet. Når det er folk som tar initiativ er det alltid lettere for mannskapet å henge seg på.

– En person som Steinar skulle egentlig ha jobbet på samtlige hurtigruteskip, sa kaptein Albrigtsen. ■



100 prosent økning:

# Suksess for cruisefootball i Bergen

En svært stor økning i antall cruiseanløp i Bergen i år, førte til en fordobling av antall spilte kamper i årets Bergen Championship Cruise Football.



Per Erik Nielsen  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Bergen tok imot nærmere 330 cruise-anløp gjennom hele 2012. Det førte til at den tidligere rekorden på 28 spilte kamper ble slått ettertrykkelig. I årets turnering ble det nemlig spilt 60 seriekamper og seks treningskamper mellom de 41 deltagende cruiseskipene.

I de offisielle tallene for antall cruisepassasjerer blir aldri mannskapet telt med. Men i tillegg til de vel 447 000 passasjerene er det om lag 270 000 arbeidere om bord i disse skipene. Den eneste muligheten for mannskapet til å komme seg i land er faktisk dette arrangementet. Vi merker godt at bussene som frakter mannskapet til banen på Møhlenpris blir stadig mer fylt opp også av mannskap som ikke er fotballspillere – personer som ønsker å komme seg bort fra skipet i noen timer.

## BRILLIANCE OF THE SEAS

Fotball er viktig, så presten om bord på et av Costa-skipene, og de fleste av Costa sine skip spilte nesten hver gang de anløp Bergen.

Men ingen var i nærheten av «Brilliance of the Seas». De hadde anløp nesten ukentlig i to måneder, og spilte hver gang. De tre første kampene ble det seire og dette førte til at de tok en knepen seier foran Thomson Spirit på målforskjell. Men i den siste kampen var det ingen tvil – «Brilliance of the Seas» banket Thomson Spirit med 4-0.

Vi var heldig å få til premieutdeling



SEIER: Hele fotballaget samlet om bord: «Brilliance of the Seas» med pokal og gullmedaljer.

foto: - Ro YaL CaRiBBean CRUISe Line

om bord på skipets siste anløpsdag i Bergen. Varaordfører Tor Woldseth, markeds sjef i Bergen og Omland Havnevesen, Helen Hovland, Terje Fredheim og Terje Reigstad fra Bergens Idrettskrets, representanter fra Sjøfartsdirektoratet, busselskapet Turbuss Vest og agenten T.R.Shipping var til stede under mottakelsen om bord, der det ikke var spart på noen ting.

## MEDALJER

Kaptein Henrik Sørensen fra Danmark

delte ut den store premien til lagkaptein og Casino Manager Richard Wielebnowski. Helen Hovland og Sverre Flatebø fra Sjøfartsdirektoratets Idrettsavdeling delte ut gullmedaljer til spillerne.

I motsetning til i fjor, da det ikke regnet under noen av kampene, var det i år mange som kamper som gikk i ufyselig bergensvær. Men dette la ingen demper på innsatsen og interessen, og alle skip ga uttrykk for at de mer enn gjerne stiller opp til neste år, da cruise-anløpene igjen vil øke i Bergen. ■



RØDT: Dommer Arne Njøten gir rødt kort med et smil til en av spillerne i turneringen.

FOTO: Per Erik Nilsen



POKAL: Stor stas under premieutdelingen. Fra venstre Kaptein Henrik Sørensen (Brilliance of the Seas), viselagleder Ozurk Karaaslan og lagkaptein Richard Wielebnowski holder godt på pokalen. Helt til venstre rådgiver Per Erik Nielsen (Sjøfartsdirektoratet) med varaordfører i Bergen Tor Woldseth og dommer Arne Njøten på høyre side.

foto : Svein Erik Late BØ



Superfinalen i Nordsjøcupen 2012:

# Team Delta gikk til topps

FELLES: Her ser vi begge finalelagene. Team Delta i gule trøyer. FOTO: SVERRE FLATEBØ

Dagen var endelig kommet, og superfinalen i Nordsjøcupen 2012 skulle avholdes. Det var kamp mot vinnerne av de to turneringene vi hadde hatt, nemlig Fjord1 og Team Delta. Etter en svært spennende og tettspilt kamp trakk Team Delta det lengste strået og stakk av med seieren etter et 3-2 resultat.



**Sverre Flatebø**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Kampen ble spilt på Møhlenpris stadion i Bergen, mer eller mindre midt i byen. Tradisjonen tro ble det spilt 11'er fotball i superfinalen. Begge lag var fulltallige med flere innbyttere, og det var dermed veldig fint

oppmøte en helt vanlig onsdag. I tillegg hadde begge lag tatt med mange og gode supportere som laget en fin ramme rundt kampen.

Selv om kampen var jevn gikk likevel Team Delta opp i en 3-0 ledelse som de holdt til rundt midtveis i 2. omgang. Fjord1 økte presset, og anført av banens beste, Petter Rivedal, fikk de sjanse etter sjanse. De klarte omsider å få redusering til både 3-1 og 3-2, og de siste fem minuttene var det mer eller mindre konstant press mot målet til Team Delta med flere gode sjanser.

Supporterne skrek seg hese og var svært aktive på slutten. Det ene laget ville



POKALER: Team Delta var strålende fornøyd med seieren. Camilla S. Holøyen med pokalen fra Norges Fotballforbund og Lars Magne Stautland med Sjøfartsdirektørens pokal. Til venstre Morten Borlaug, som fikk egen utmerkelse som finalens beste keeper. FOTO: SVERRE FLATEBØ

ha dommeren til å blåse av og det andre ville selvsagt spille lenger. Da ballen likevel ikke gikk i mål ble det en fin seier til Team Delta. At ballen ikke gikk flere ganger i mål kan også skyldes Morten Borlaug, som ble kåret til beste keeper. I tillegg feiret han også sin 47-årsdag sammen med oss denne dagen.

Team Delta er et lag fra Odfjell Drilling. Med stort oppmøte fra både gode fotballspillere og flotte supportere er det ingen tvil om at Odfjell Drilling er flinke til å tenke helhetlig innen velferd, idrett og det sosiale blant sine mannskaper. Tilbakemeldingene fra deltakerne var svært gode. Da tidligere lagleder var på jobb i utlandet hadde Camilla S. Holøyen regien og kontroll med alle sine. Med et svært godt resultat er både spillerne hennes og vi arrangører strålende fornøyd.

## «FJORDBUSSEN»

Fjord1 har vært med i mange år. I år, etter

Nordsjøcupen del 1, har flere av de sentrale spillerne gått over til Norled, som overtok en del av rutene til Fjord1. Norled Maritime Club, med Dorota Gilje i spissen, fant dermed ut at superfinalen dermed var en fin måte å spleise sammen nye og gamle folk. Hun og klubben tok dermed initiativ til å leie den gamle fjordbussen Midthordland (båt) som lå ved kai i Bergen sentrum. Etter finalen var vi til sammen over 70 stykker fra begge lag som hadde bankett med premieutdeling, tapas og dans om bord. Gilje hadde dermed også mye å planlegge og gjøre i forbindelse med finalen, noe hun gjennomførte med glans.

Team Delta fikk dermed både Sjøfartsdirektørens pokal, samt også den høythengende sølvpokalen fra Norges Fotballforbund. Vi regner med denne blir stående godt synlig, og brukt videre i markedsføringen for å holde mannskapet i god form, til å delta i sosiale sammenhenger og å drive velferd generelt. ■



24-timmars i Gøteborg:

# Fin kombinasjon av idrett og velferd

Deepsea Bergen gjorde det best blant de tre norske lagene som deltok i turneringen 24-timmars i Gøteborg, men ble slått ut i kvartfinalen. Finalen ble helsvensk, der Trelleborg slo Klippans Båtmän 1-0.



**Sverre Flatebø**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Det er våre venner og kolleger i velferden i det svenske Sjøfartsverket som arrangerer dette på Rosenhill sjømannssenter i Gøteborg. Turneringen gikk i år den 31. august, og ble samtidig markert

som et 30-årsjubileum.

Som navnet antyder er dette en turnering som varer mer eller mindre i 24 timer, og den består også av 24 lag. Det er en nordisk turnering, og i år var det tre norske lag som deltok. De fleste lagene var svenske, men det var også lag fra Finland. De norske lagene var Deep Sea Bergen, Color Magic og Borgland Dolphin.

Godt sommervær er ikke en forutsetning, men det skal sies at det er en stor fordel under en slik stor turnering. Det ble to fine dager der pausene mellom spennende kampene ble brukt til å ligge i gresset og kose seg.

## VELFERD OG IDRETT

Det er ingen tvil om at idrett er fin velferd. På en slik turnering treffes mannskap på en annen arena enn bare jobb. De har i dette tilfellet fotballen som felles utgangspunkt, men har det i tillegg veldig sosialt med både prat, mat og drikke.

Deepsea Bergen, en rigg eid av Odfjell Drilling, var titelforsvarer fra i fjor. I tillegg stilte Color Line lag fra Color Magic og riggen Borgland Dolphin stilte lag.



DUELL: En av spillerne fra Color Magic (blå) i duell med en spiller det svenske laget Dickson.

FOTO: SVERRE FLATEBØ

Borgland vant én kamp i innledende runde og tapte to. De fikk dermed spille 1/16-dels finale hvor det ble 6-4 tap mot Stana Nautica.

Color Magic vant sin 1/16-dels finale, men gikk på et 4-1 tap mot El Dragador i åttendedelsfinalen. En trøst er lik-evel at Chris Olsen fra Color Magic kom på turneringens «All Star Team».

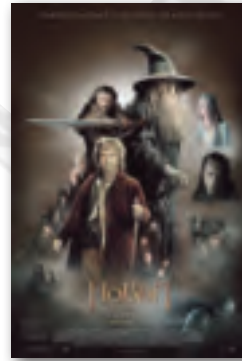
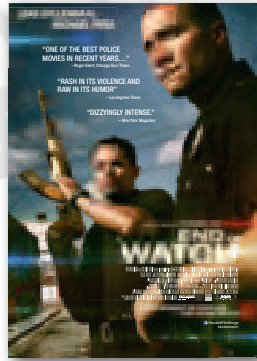
## PRESS

Med stort forventningspress spilte Deepsea Bergen seg til kvartfinalen. Mot Dickson, et svensk maritimt skolelag, fikk de et eneste mål mot seg. Ifølge spillerne var dette et unødvendig mål, men så lenge de selv ikke klarte å score mot-

satt vei var det likevel nok. Dickson vant 1-0 og even-tyret for Deepsea Bergen var ute.

Kenneth Pettersen ble likevel valgt inn på turneringens «All Star Team». Trelleborg vant finalen mot Klippans Båtmän 1-0.

Bjørn Gåssand, plattformsjef på Deepsea Bergen og oppmann samt motivator på turen til Gøteborg, er ikke i tvil om at det sosiale med velferd og idrett er en viktig faktor i det ekstremt gode miljøet de har om bord på riggen. Med et sykefravær helt ned på 2,4 prosent er han sikker på at trivsel og generelt god form blant mannskapet er sterkt medvirkende til det lave fraværet. ■



**THE MASTER:** Joaquin Phoenix plays a World War II veteran struggling to adjust to a post-war society

Credit : The Weinstein Company



### Join the Film Rental Service

Would you like to register for participation in the film rental service and receive licensed entertainment film packages for your crew? Please find more information and register form at our web-site: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no). Here you will also find the monthly titles selected to our film Service.

## Film Rental Service - Titles 1st quarter 2013

# Bond is back - and so is Bilbo Baggins

From all the dream factories all over the world trough all the year come new good films that offer excitement, reflection, thrills and lovely pastime in our leisure time. Especially around the end of the year, many great movies are released in order to be submitted for consideration to the Academy Awards. Members of the Film Rental Service have much to look forward to.



**Trine Carin Tynes**  
Adviser  
Norwegian Maritime  
Directorate

### THE MASTER

The Master is one of the films that has been proclaimed as a masterpiece - fabulously well-acted and crafted, and a strong candidate for an Oscar. This is a period drama where Philip Seymour Hoffman stars as a founder of a new religious organization in the 1950s. Hoffman is "master of ceremonies," a charismatic intellectual who hatches a faith-based organization that begins to catch on in America in 1952. The core is the relationship between the Master and Freddie (Joaquin Phoenix) a twenty-something drifter who becomes the leader's lieutenant. As the faith begins to gain a fervent following, Freddie finds himself questioning the belief system he has embraced, and his mentor.

### END OF WATCH

This riveting action thriller puts audiences at the centre of the chase like never before. It is a powerful story of family, friendship, love, honour and courage, starring Jake Gyllenhaal and Michael Peña as young Los Angeles police officers Taylor and Zavala, as they patrol the city's meanest streets of south central Los Angeles. Giving the story a gripping, first-person immediacy, the action unfolds entirely through footage from the handheld HD cameras of the police officers, gang members, surveillance cameras, and citizens caught in the line of fire to create a riveting

>>>





portrait of the city’s most dangerous corners, the cops who risk their lives there every day, and the price they and their families are forced to pay.



SKYFALL: Javier Bardem is again the main antagonist – this time as a former MI6 agent turned cyberterrorist who is seeking revenge. CRéDit: Mg M / Son Y Pict URéS

**SKYFALL**

Daniel Craig is back as James Bond in the 23rd instalment of the longest-running film franchise in history. When Bond’s latest assignment goes gravely wrong and several undercover agents around the world are exposed, MI6 is attacked, forcing M (Judi Dench) to relocate the agency. These events cause her authority and position to be challenged by Mallory (Ralph Fiennes), the new Chairman of the Intelligence and Security Committee. With MI6 now compromised from both inside and out, M is left with one ally she can trust: Bond. 007 takes to the shadows – aided only by field agent, Eve (Naomie Harris) – following a trail to the mysterious Silva (Javier Bardem), whose lethal and hidden motives have yet to reveal themselves.

**LINCOLN**

Steven Spielberg’s latest movie provides an intimate immersion into the American leader’s most perilous and revealing moments, at a time when the dark shadow of slavery lifts and a country torn by war must be made whole. In the final four months of Abraham Lincoln’s life and presidency, the full measure of the man, his passion and his humanity, came to bear on his defining battle: to plot a forward path for a shattered nation, against overwhelming odds and extreme public and personal pressure. He will have to call upon all the skill, courage and moral fortitude for which he’ll become legend.



LINCOLN: President Abraham Lincoln (Daniel Day-Lewis) looks across a battlefield in the aftermath of a terrible siege. CRéDit: DRéa MWé PKé Pict URéS an D IW ent lat H Cent URY f o X



THE HOBBIT: Bilbo should listen to the dwarves, a very ancient people who awoke before the existence of the Sun and Moon. CRéDit: neW Line Cine Ma

**THE HOBBIT - AN UNEXPECTED JOURNEY**

From acclaimed filmmaker Peter Jackson, comes the first of a trilogy of films adapting the enduringly popular masterpiece The Hobbit, by J.R.R. Tolkien. The three films tell a continuous story set in Middle-earth 60 years before “The Lord of the Rings”. The adventure follows the journey of Bilbo Baggins, who is swept into an epic quest to reclaim the lost Dwarf Kingdom of Erebor from the fearsome dragon Smaug. Approached out of the blue by the wizard Gandalf the Grey, Bilbo finds himself joining a company of thirteen dwarves. Their journey will take them through treacherous lands swarming with Goblins and Orcs, deadly Wargs and Sorcerers – and where Bilbo meets the creature that will change his life forever – Gollum.



END OF WATCH: Two young officers are marked for death after confiscating money and firearms from the members of a notorious cartel, during a routine traffic stop. CRéDit: oP an Pée D ILLMS

**SINISTER**

This is a thriller from the producer of the Paranormal Activity films and is selected to please horror fans on board. Ethan Hawke plays a true crime novelist who grows increasingly obsessed with a missing-girl case he hopes will lead to a bestselling book. He discovers a box of mysterious, disturbing home movies that plunge his family into a nightmarish experience of supernatural horror. ■

## Fotokonkurransen for sjøfolk:

# Fristen nærmer seg



Line Myklebust  
Førstekonsulent  
Sjøfartsdirektoratet

Fotokonkurransen er i gang, og det er allerede kommet inn en del flotte bilder. I år som i fjor er det veldig mange nye navn blant deltakerne, noe vi setter stor pris på. Men, vi håper våre faste deltakere også tar seg tid til å sende inn sine bidrag. Alle som er påmønstret et norskregistrert eller norsk eid skip kan delta i fotokonkurransen med inntil ti digitale bilder. Motivet må være hentet fra det maritime miljøet – om bord, i fritid, i havn eller i arbeid. Skriv gjerne noe om motivet, hvor bildet er tatt, i hvilken anledning, og ellers andre opplysninger som kan være interessante.

Størrelsen på de digitale bildene anbefales å være minimum 1 MB.

### INNSPURT

Det er uvisst hvorfor så mange velger å vente til desember før de sender inn sine bilder. Om det er for å ha god tid til å velge ut de aller beste, eller om det er fordi de ikke har tatt bilder ellers i løpet av året er ikke kjent for oss i Velferden. Spenningen er derfor alltid stor frem mot innleveringsfristen som er 31. desember.

### NORDISK FOTOKONKURRANSE

I begynnelsen av januar kåres vinnerbildene. Juryen består av representanter fra lokalavis, en fotorelatert bedrift

og Navigare. Juryen går gjennom alle de innsendte bidragene og velger ut fem vinnerbilder. Deretter velges ytterligere ti bilder som får «Hederlig omtale».

Totalt 15 bilder går videre til den nordiske fotokonkurransen som har finale i februar. Her konkurrerer de norske bidragene mot totalt 60 svenske, danske, finske og islandske bilder. Norge skal være vertsland neste år, og kåringen finner sted i Haugesund i februar 2013.

For de skulelystne kan det anbefales å ta en titt innom de andre sjøfartsadministrasjonenes hjemmesider for å se hva vi konkurrerer mot.

### FINE PREMIER

Alle som deltar i konkurransen får tilsendt Sjøfartsdirektoratets «Fotodiplom» og det er fine premier til de fem vinnerbildene i den norske finalen. I tillegg kan man altså få en ny vinningsjans i den nordiske finalen.

Om man ikke er så heldig å vinne, kan det likevel være store muligheter for å få se bildet sitt på trykk, for Sjøfartsdirektoratet bruker gjerne innsendte bidrag i egne publikasjoner, som for eksempel i vår kalender som du finner sammen med Navigare denne gangen. ■

*Send bildene dine innen 31. desember til:*

*Sjøfartsdirektoratets fotokonkurranse  
Postboks 2222, 5509 Haugesund  
eller på e-post til: [velferden@sdir.no](mailto:velferden@sdir.no)*

## Manglet et LNG-skip

I forrige utgave av Navigare hadde vi en liste over LNG-drevne skip med NIS/NOR flagg. Island Offshore gjør oss oppmerksom på at de i juni 2012 overtok det gassdrevne supplyskipet Island Crusader (4.750 DWT), som burde vært med på listen. Senere har rederiet også overtatt sitt gassdrevne skip nummer 2, nemlig supplyskipet Island Contender på 4.750 DWT.

## Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

### Branch offices

#### PORT SAID

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

#### ROTTERDAM

Schiehavenkade 198, 3024 EZ Rotterdam, Nederland  
Fax: (+31-10) 763 07 65  
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30  
E-mail: [ngss.rotterdam@sjofartsdir.no](mailto:ngss.rotterdam@sjofartsdir.no)

### Kontakter/Contacts

#### ABERDEEN

Sjømannskirken - Norwegian Church in Aberdeen  
41 Regent Quay, Aberdeen  
AB11 5BE, United Kingdom  
Tlf. +44 (0) 1224 211 933  
Mob. +44 (0) 7768 472 134  
E-mail: [aberdeen@sjomannskirken.no](mailto:aberdeen@sjomannskirken.no)

#### 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, Auktionsgade 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: [resepjon.mongstad@ess-norway.com](mailto:resepjon.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)

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets visjon er: Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø. Direktoratets overordnede mål er: Høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

#### 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 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 og 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)

#### 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 Larvikk

Postboks 84, 3251 Larvikk  
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 Authority

**FORSIDEBILDE:** Fiskefartøyet Havstrand, tilhørende Strand Rederi under stabelavløpning ved Tersan-verftet i Tyrkia i oktober.

**FOTO:** ELISABETH STRAND

##### ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF:

Eilif Fjon.  
**REDAKTØR/EDITOR:** Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Ambler  
**OVERSETTER/TRANSLATOR:** Bente Amandussen.

##### ANNONSE/ADS: OAE mediebyrå, Krenare Sylejmani

Telefon: 62 52 24 69

E-post: [krenare@oae-as.no](mailto:krenare@oae-as.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. 14 000

**DISTRIBUSJON:** Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles ett eksemplar per fartøy, i tillegg til ett eksemplar til rederiet. Ett eksemplar tildeles alle fartøy større enn 15 meter, men under 50 brt. Ett eksemplar tildeles kontrollpliktige passasjerfartøy og fiskefartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

**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 [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no) i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 04.09.2012

ISSN-NR 0804-4589

## Beredskapstelefon 52 74 50 00



Ringer man Sjøfartsdirektoratet utenom etatens åpnings-tider 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.**

# Furuno ser



## det du ikke ser



**TECDIS**  
T-2138A/D Telchart ECDIS

Ved siden av radaren er TECDIS (Telchart ECDIS) det viktigste verktøyet for sikker navigasjon. Brukergrensesnittet er utviklet i samarbeid med erfarne navigatører, og resultatet er en meget enkel betjening av et meget avansert system. Ved hjelp av kun et minimum av tastetrykk får du utført de operasjonene du ønsker. TECDIS tilfredsstiller alle IMO krav.

# FURUNO

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



## CLOSER TO REALITY

your partner in offshore and maritime training

Det er godt kjent i Maritime / offshore relatert næring at en stor del av hendelser / ulykker er forårsaket av den menneskelige faktor herunder manglende situasjonsbevissthet, situasjon forståelse og fatigue. Ved innsyn i de maritime utdanningsprogrammene ser vi at menneskelige faktorer ikke har tilstrekkelig prioritet, til tross for kunnskap om hva dette kan innebære mht økonomiske og miljømessige konsekvenser. Ship Modelling & Simulation Centre AS (SMSC) i Trondheim har nå økt fokus på menneskelige faktorer som en integrert del av maritim opplæring bl.a. gjennom ansettelse av egen "Human Factor" Manager. Begrepet "Human Factor" er for stort til å beskrives kortfattet, men for å forstå menneskelig engasjement i kritiske situasjoner er det nødvendig å forstå samspillet mellom menneskets biologi, fysiologi og psykologi.

### MRM - SIMULATOR KURS MED FOKUS PÅ "HUMAN FACTOR" (HF)

SMSC har utviklet et kurskonsept innen "Maritim Resource Management" (MRM) med fokus på HF. Kurskonseptet ivaretar reviderte krav i STCW - Manila 2010 gjeldende fra 01. januar 2012.

- Reg A-II/1 for Bridge Resource Management
- Reg A-III/1 for engine-room Resource Management
- Reg. A-II/2 and A-III/2 for Use Leadership and Managerial Skills
- Reg. A-II/1, A-III/1 og A-III/6 for Application of Leadership and Teamworking Skills

Maritime Resource Management (MRM) er et treningskonsept for offiserer om bord og relevant personell på rederikontoret, og går over 5 dager.

Målet med kurset er å sikre at sunn "Resource management praksis" gjenspeiles i daglig drift ved å øke personalets vilje til å endre atferd og holdninger i en positiv retning angående sikker drift av fartøyet.

Treningen kan kunde tilpasses til ulike fartøys grupper og deres spesifikke utfordringer. "MRM-SIM" Kurset gjennomføres med klasseroms forelesninger (HF), relevant case arbeid og øvelser på fullskala bro og maskinroms simulator.

Rederiets eget QA system kan anvendes hvis ønskelig under simulator øvelsene. Under øvelsene blir teamet (maskin/ bro) testet i scenarier der MRM / HF teori skal anvendes. Operasjonelle scenarier kan være i åpent hav, trange farvann, inn/utgående fra kai og i ulike og utfordrende vær forhold. Pre, post og praktisk vurdering kan gjennomføres på forespørsel. Kurset ledes av erfarne kapteiner, maskinsjefer og en spesialist i HF og ledelse. Kurset er bygget opp som en grunnleggende del med mulighet for ytterligere spesialisering i henhold til rederiets behov. Kurset kan også leveres i en redusert versjon uten anvendelse av simulator, men da med fokus på mer HF teori sammen med relevante caser.

**Kurskonseptet kjøres nå for Wilhelmsen Ship Management med solide tilbakemeldinger. Kurskonseptet vil her bli rullet ut til alle fartøys grupper nasjonalt og internasjonalt.**

#### Påmelding:

Telefon: +47 73 56 14 00

E-post: sales@smc.no eller

se våre nettsider [www.smc.no](http://www.smc.no)



# SMSC

SHIP MODELLING & SIMULATION CENTRE

Ladehammerveien 4, 7041 Trondheim