

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 3-2008



IMO's general-  
sekretær

Side 6 – 11

Sjømannskirken  
i London

Side 18– 23

Velferden:  
SHIP shape

Side 28 - 29

Linjedåp

Side 36 - 37



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

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

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

## It's all about people!

### We are looking for experienced and competent officers

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

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

*For more information please contact our personnel department. Cvs can be sent to [applications@osm.no](mailto:applications@osm.no), or you may register your application at [www.osm](http://www.osm).*



*The New Generation  
in Ship Management*

# innhold

**Utgiver/Publisher:** Sjøfartsdirektoratet/  
Norwegian Maritime Directorate

**Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:**  
Fungerende Sjøfartsdirektør/  
Acting Director General of Shipping and  
Navigation Sigurd Gude

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

**Øversetter/Translator:** Bjørg Rossebø  
Bente Amandussen

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

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

**Trykk/Printed at:** Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis  
The Magazine is issued four times yearly

**Opplag/Circulation:** ca. 15 000

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

#### **Sirkulasjon om bord:**

Skipførere skal besøke distribusjon av det innstiftede bilaget om lover og forskrifter til besetningsmedlemmer i ledende stillinger. Skipførere skal også besøke oppbevaring av bilaget. Samtidig anmodes skipførere eller andre som mottar bladet, å la det sirkulere blant besetningsmedlemmene.

#### **Sjøfartsdirektoratet:**

Besøksadresse/Visiting address:  
Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:  
Postboks 2222, N-5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01

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

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

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Andrew Walls

Redaksjonen avsluttet: 05.09.2008

**ISSN-nr 0804-4589**

- 4 Leder: utfordringer for nye og gamle/ Challenges for new and old
- 6 Med kjærlighet, frykt og respekt for sjøen/ With love, fear and respect for the sea
- 10 IMOs sterke mann – The IMO's mightiest man
- 12 Til tjeneste i Port Said
- 18 Sjømannskirken – en kirke i endring
- 20 Tradisjonsrik norsk kirke i London
- 21 Gud, politikk og vafler
- 22 A changing church
- 24 Refusjonsordningen - skal sikre sysselsetting av norske sjøfolk
- 27 Olav Akselsen ny sjøfartsdirektør
- 38 Sjøfolks syn
- 42 Brillen med fargeskiftende glass kan svekke nattsynet
- 44 Sjøvannsinntak på skip
- 46 Første havnestatskontroll på Svalbard
- 49 Frå hightech til vaflar
- 50 Ulykker første halvår 2008
- 51 Sikkerhetsproblem med hydrauliske sylindere
- 52 Nytt fra IMO – mellommøte i Oslo – klimagasser
- 56 Ballastvann – hvordan møte utfordringen
- 58 Sjøvett på Havnedagene 2008
- 59 Kun menn har omkommet i fritidsbåtulykker hittil i år
- 60 Sjøfartsinspektørene er nå historie
- 62 Hva kan vi lære / Lessons learned
- 64 Noreg som flaggstat har høg anerkjenning

#### **Velferden/Leisure and cultural activities**

- 28 SHIP-prosjektet – investering i helse
- 29 Blåmyra Open
- 30 Fllmtjenesten
- 33 Velferden for 60 år siden
- 34 Nordisk fotokonkurranse for sjøfolk
- 36 Linjedåp - en gammel sjømannstradisjon



Velferdstjenester for skandinaviske skip i Suezkanalen.



SHIP shape på MT "Anneleen Knutsen".



# Utfordringer for nye og gamle

*Sjøfartsdirektoratet får ny toppleder, men arbeidet for sjøsikkerheten fortsetter som før.*

Av forståelige grunner rakk ikke den nye næringsministeren å legge frem innstilling på ny sjøfartsdirektør til statsrådet fredag 27. juni. Nå er utnevnelsen gjort, og den nye sjøfartsdirektøren Olav Akselsen hilses med dette velkommen. Han står foran seks års arbeid for sikkerhet til sjøs, et arbeid han kan stole på at han har alle ansatte i Sjøfartsdirektoratet med seg i. Det vil komme mange utfordringer, både nasjonalt og internasjonalt, og de skal den nye direktøren og alle ansatte i direktoratet håndtere profesjonelt til beste for sjøens folk og miljøet.

## Forslag til forbedringer

Ulykken med Bourbon Dolphin gjorde et enormt inntrykk på alle som har sjøen som arbeidsplass, eller som driver med skipsfart på en eller annen måte, så også Sjøfartsdirektoratet. Ulykken var en kraftig påminnelse om at det utenkelige faktisk kan skje. Derfor må sikkerhetsarbeidet fortsette med uforminset styrke, og aller helst skulle vi være i forkant. Som normgiver for sikkerhet til sjøs, var vi raskt ute med en pakke strakstiltak i påvente av rapporten fra undersøkelseskommissjonen. Når den nå har kommet på bordet, har vi startet arbeidet med å se på relevante forslag til forbedringer. Dette arbeidet involverer alle interessentene, det vil si myndigheter, rederier, classeselskap, verft, konstruktører, konsulenter og utstyrsleverandører. Vi regner med at vår oppfølging av kommisjonsrapportens

anbefalinger skal være avsluttet i løpet av oktober måned i år. Deretter kan det følge forskriftsarbeid, enten gjennom revisjon av eksisterende forskrifter eller sågar forslag til nytt regelverk. Med den oppmerksomheten denne ulykken fikk, må det forventes at de tiltak som Norge mener må iverksettes også blir presentert for IMO – først, som et forslag til et nytt programpunkt gjennom innspill til IMOs sjøsikkerhetskomité MSC, dernest som sak i berørte underkomiteer.

## Uakseptable ulykker

Parallelt med vårt arbeid med oppfølging etter ulykken med Bourbon Dolphin, har vi engasjert oss tungt i ulykkene som er forårsaket av ustabile livbåtkroker. I dette arbeidet har vi fått verdifull hjelp og informasjon fra P&I-selskapet Gard i Arendal. Disse krokene har avstedkommet en rekke tragiske ulykker med tap av liv under rutinemessig inn- og utsetting av livbåter – en ulykketype vi ganske enkelt ikke kan akseptere skjer. Saken har fått stor oppmerksomhet også i IMO, kanskje særlig fordi sjømannsorganisasjonene har engasjert seg så sterkt. Men arbeidet er ikke enkelt. Det finnes et 70-talls forskjellige kroktyper på markedet, og det har vært uvilje hos enkelte flaggstater å gå hardt og tungt ut å forby enkelte av disse krokene. Under det siste møtet i IMOs DE-komité i februar i år, fikk Norge trumfet gjennom at fokus skal rettes mot nettopp de ustabile krokene.

Det er derfor håp om at neste DEMøte kan fatte beslutning om dette.

## Sertifiseringsoppgaver

Mange vil vite at Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med forskrifter om obligatorisk fritidsbåtbevis og fartøy som fører færre enn tolv passasjerer. Begge forskriftene er ferdig utarbeidet etter godt forarbeid og gjennomførte høringsrunder. I skrivende stund ligger forskriftene til behandling i Nærings- og handelsdepartementet.

I og med at Norge har ratifisert bunkerskonvensjonen, har Sjøfartsdirektoratet fått ytterligere en "sertifiseringsoppgave", denne gang en bekrefteelse på at skip har en egen forsikring mot bunkerssøl. Denne bekrefteelsen er nokså lik CLC-sertifikatet, men den omfatter kun bunkerssøl og ikke søl fra last, som ligger under CLC. År om annet kan det dreie seg om mer enn tusen sertifikater – og det er ikke bare for norske skip. I konvensjonen er det gitt adgang for at skip, som ikke er registrert i et land som har tiltrådt konvensjonen, skal kunne få slike sertifikater fra myndighetene i et land som har ratifisert konvensjonen. Dette skal sikre at et enkelt skip ikke skal bli holdt tilbake i havnestatskontroll bare fordi flaggstatens regjering ikke har fått gjennomført ratifiseringen i eget land.

## Enklere regelverk

I det løpende forskriftsarbeidet er det særlig to forskrifter som er viktige, nemlig ny forskrift om hurtiggående skip (DSC, HSC 1994 og HSC 2000) og ny forskrift om vernede skip. Den nye forskriften om hurtiggående skip vil avløse flere for-

skrifter, og dermed blir vårt regelverk noe enklere. Forskriften vil rydde opp i det som ikke ble gjort da direktiv 98/18/EF om sikkerhet på passasjerskip ble implementert i Norge. Det hører med til ryddejobben at man også får tatt med seg konsekvensene av direktiv 84/2002/EF, som innfører at IMOs regelverk – som det foreligger til enhver tid – automatisk gjelder. Sagt enkelt på en annen måte; da HSC 1994 ble fastsatt, forsvant DSC som anvendbar kode. Og da HSC 2000 ble fastsatt, forsvant HSC 1994.

Et forslag til ny forskrift for alle hurtiggående skip er allerede fremlagt. Forslaget ble drøftet med næringen i et møte 27. juni, et møte som ble oppfattet som konstruktivt. Veien videre er et samarbeidsprosjekt mellom direktoratet, Rederienes Landsforening (RLF) og Hurtigbåtenes rederiforbund (HRF). Prosjektet skal særlig utrede de økonomiske konsekvensene av forskriftsforslaget og mulige overgangsordninger. Tentativ avslutningsdato for prosjektet er 31. desember 2008. Dersom det er behov for mer tid til utredningen, så vil det bli gitt.

Den andre forskriften handler om skip som er vernet. Mange vet det kanskje ikke, men et vernet passasjerskip er unntatt fra kravene i direktiv 98/18/EF. Samtidig har EU uttalt at et vernet skip, som hovedregel ikke skal konkurrere (det vil si: gå i regulær trafikk) med et skip som tilfredsstiller direktivet. Problematikken oppstår i første rekke når et vernet skip skal benyttes i de fartsområdene som direktivet retter seg mot, altså fartsområdene B, C og D. Av hensynet til forutsigbarhet, og for at det skal være enkelt å finne frem, jobbes det nå med en egen forskrift for vernede skip. I tillegg vil forskriften fylle et hull i vårt regelverk, et hull som har skapt bry både for de som opererer et vernet skip og for myndighetene. □

## Challenges for new and old

*The Norwegian Maritime Directorate will have a new Director General, but the work for safety at sea continues as usual.*

We welcome the new Director General of Shipping and Navigation, Mr. Olav Akselsen. He has six years of work for safety at sea ahead of him, and he can count on the support of all employees of the Norwegian Maritime Directorate. Many challenges lie ahead, both nationally and internationally, all of which the new Director General and the employees of the Directorate will handle professionally and in the best interest of the seafarers the environment and ships at sea.

The Bourbon Dolphin disaster was a powerful reminder that the unthinkable can happen. We quickly responded with immediate measures pending the report from the investigating commission. Now that it has been published, we have started the work of looking at relevant proposals for improvements. We anticipate that our follow-up will be concluded during the month of October this year. Then, a revision of existing regulations, or even proposals for new sets of rules and regulations, will be carried out. It is to be expected that the measures Norway find necessary to implement, will also be presented to IMO – first as a suggestion for a new item on the program agenda through the IMO's Maritime Safety Com-

mittee MSC, then as an issue in the relevant sub-committees.

We are also heavily engaged in accidents caused by unstable release hooks on lifeboats. These hooks have caused a number of tragic accidents with loss of lives during routine hoisting and lowering of lifeboats – a type of accident we simply can not accept. The subject has received great attention also in IMO. However, this is not a simple task. There are more than 70 different hook types on the market, and some flag states have been reluctant to criticize and prohibit some of these hooks.

By the very fact that Norway has ratified the Bunker Convention, the Norwegian Maritime Directorate has received additional "certification responsibilities", this time through a confirmation that ships do have an insurance against bunker spillage. The Convention allows for ships that are not registered in a country which has ratified the Convention, to be able to receive such a certificate from the authorities of a country which has ratified the Convention. This is in order to ensure that a ship is not detained in port state control just because the government of its flag state has not carried out the ratification in its own country. □

# Med kjærlighet, frykt og respekt for sjøen

*- For meg betyr sjøen kjærlighet, respekt og frykt, sier generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos. Sjø sikkerhet, miljøutfordringer og revisjon av flaggstater, er blant hans fokusområder. Han gir samtidig skryt til Norge for landets bidrag til IMO.*



Efthimios E. Mitropoulos begynner i år sin andre fireårsperiode som generalsekretær i FNs maritime organisasjon IMO (International Maritime Organization). Navigare møtte IMOs mektige mann under MSC 84 i London. Blant de sakene generalsekretæren brenner for, står miljø langt framme på dagsordenen.

- Skipsfarten må bidra til at den globale forurensingen reduseres. Vi må

beholde den gode ånden fra Verdens maritime dag i 2007 i forhold til å reagere riktig på miljømessige utfordringer. Det er ingen tvil om at vi må intensivere vårt arbeid med å forbedre, implementere og bruke alle de maritime miljørelaterte instrumentene vi allerede har. Dessuten er det viktig at vi holder oss til de tidsfrister vi har blitt enige om. Det beste hadde jo vært om vi klarte det før de avtalte fristene, sier Mitropoulos, som mener IMOs medlemsstater må være proaktive på miljøområdet.

- Ved å være dette, vil vi sende ut en klar melding om vårt engasjement og våre forpliktelser for å få til et renere miljø. På denne måten kan vi også vise at vi er drevet av en grønn agenda, fordi

*OPPTATT AV MILJØVENNLIG SKIPSFAKRT. Efthimios E. Mitropoulos, generalsekretær i FNs maritime organisasjon IMO, er opptatt av miljø og sikkerhet til sjøs.*

*COMMITTED TO ENVIRONMENTAL FRIENDLY SHIPPING. Efthimios E. Mitropoulos, Secretary-General of UN's maritime organization IMO, gives high priority to the environment and to safety at sea.*

## With love, fear and respect for the sea

*- To me, the sea means love, respect and fear, says Secretary-General Mr. Efthimios E. Mitropoulos. Safety at sea, environmental challenges and audit of flag states, are among his focus areas. At the same time, he praises Norway for the contribution the country has made to the IMO.*

This year, Mr. Efthimios E. Mitropoulos begins his second four-year term as Secretary-General of UN's maritime organization IMO (International Maritime Organization). Navigare met the IMO's mightiest man during the MSC 84 meeting in London. Among the cases the Secretary-General is committed to, the environment is given high priority on his agenda.

- The shipping industry must contribute to the reduction of global pollution. We must keep alive the spirit of the 2007 World Maritime day theme; to respond successfully to environmental challenges. There is no doubt that we should intensify our efforts to improve, implement and enforce all the marine environment-related instruments we have put in place. Further-

more, it is important that we keep within the agreed timeframe. It would of course, be even better if we could manage to stay ahead of the agreed deadlines, says Mr. Mitropoulos, who thinks that the IMO's member states must be pro-active as far as environmental issues are concerned.

- In being pro-active, we would be sending out a strong message about our obligations and commitment to a cleaner environment. Thereby, we will also state that we are driven by a green agenda out of our own concern and sensitivity for the environment, he says.

### **Environment and safety at sea**

Mr. Mitropoulos is clear on the fact

vi er bekymret og engasjert i forhold til miljøet, sier han.

### Miljø og sjøsikkerhet

Mitropoulos er klar på at IMO tar miljøproblemene til sjøs på alvor. Han viser til at IMO har vedtatt en rekke konvensjoner om å hindre forurensning fra skip.

- Å beskytte miljøet fra skipsfart handler ikke bare om spesifikke regler som skal hindre skip fra å dumpe olje, kjemikalier, søppel, kloakk eller andre utslipp. Det dreier seg også om å bedre sikkerheten, som for eksempel ISM-koden og bedre opplæring for sjøfolk. Dette vil også kunne redusere faren for at ulykker skjer og dermed også minske faren for forurensning, sier Mitropoulos, og viser til flere områder hvor IMO har spilt en viktig rolle på miljøsidan.

- Vi har blant annet beskyttet spesielle områder og spesielt sensitive havområder. I tillegg har MARPOL-konvensjonen hatt stor og positiv innvirkning på reduksjonen av olje som



*TING TAR TID. – Å få nye regler på plass tar lang tid, men det er opp til medlemslandene å sørge for at konvensjoner blir raskt ratifisert og deretter få innarbeidet konvensjonen i det nasjonale lovverket, sa IMOs generalsekretær på MSC 84.*

*SLOW WORK. – To implement new regulations takes a long time but it is up to the member states to push for ratification, then for the regulations to implement the conventions' rules through national law, said the IMO Secretary-General at MSC 84.*

havner i havet på grunn av maritim transportaktivitet. Et stort oljeselskap har beregnet at tankskipene deres søler mindre enn en teskje med olje for hver

4 millioner tonn olje de transporterer. Så IMO har en betydningsfull rolle å spille når det gjelder å bevare miljøet og sikre at skipsfart ikke har en negativ

that the IMO takes environmental problems at sea seriously. He makes reference to IMO's adoption of a number of conventions covering prevention of pollution from ships.

- Protecting the environment from shipping is not just about specific regulations preventing ships from dumping oil, chemicals, garbage, sewage or other emissions. It is also about improvements in safety, such as for instance the ISM-code and improving seafarer training. These measures will help to reduce the risk of accidents occurring and the potential for consequential pollution, says Efthimios E. Mitropoulos, and refers to areas in which the IMO has played an important role as regards the environment.

- We have for instance ensured protection of special areas and particularly sensitive sea areas. In addition, the MARPOL convention has had a substantial and positive impact on decreasing the amount of oil that enters the sea from maritime transportation activities. One major oil company has estimated that its tankers spill less than one teaspoon of oil for every 4 million tons

of oil transported. So the IMO has a significant role to play in preserving the marine environment and ensuring that shipping does not have a negative impact. In fact, it is recognized that, in terms of energy needed for volume of cargo transported, shipping is one of the "greenest" transport methods, he says.

### Problem vessels?

The standard of the world fleet vary greatly. We therefore asked the Secretary-General how the IMO addresses the problem of so called "flags of convenience". Mr. Mitropoulos will not use that term. He is of the opinion however, that all flag states – whether national registers or open registers – have equal responsibility to implement the regulations of IMO conventions on their own flagged vessels.

- The IMO does have its own technical assistance programme to help any country in need of support in terms of training or technical expertise, to enable it to carry out its obligations. In addition, we have adopted the Voluntary IMO Member State Audit Scheme for all member states. It is intended to provide

an audited Member state with an assessment of how effectively it administers and implements the mandatory IMO instruments. The scheme was initiated in 2006 and 21 audits have been completed to date, says Mr. Mitropoulos. He also refers to the arrangement of port state controls to weed out the vessels with a low safety standard, an arrangement which now covers all the oceans of the world.

### Things take time

To an outsider, it may seem like the process of passing a new convention in the IMO takes a very long time. Mr. Mitropoulos says he can understand that it may seem that way, but he offers the following explanation for why it must be like this:

- Developing a new convention takes time as the regulations adopted need to be adequate for the task. Thorough consideration of the compelling need for a new treaty instrument must be balanced with intense technical consideration, he says and refers to the challenges associated with pollution through ballast water.

utvikling på miljøsidan. Samtidig må jeg få påpeke at skipsfart er en av de ”grønneste” transportmetoder i verden i forhold til hvor mye energi som går med, sier han.

### **Problemfartøy?**

Standarden på verdensflåten varierer stort. Vi spurte derfor generalsekretæren hvordan IMO håndterer problemstillinger knyttet til såkalte bekvemmelighetsflagg. Mitropoulos vil ikke bruke den betegnelsen. Han mener derimot at alle flaggstater – nasjonale eller åpne registre – har samme ansvar for å implementere IMOs konvensjoner i sitt eget regelverk.

- IMO har et eget teknisk samarbeidsprogram, som kan hjelpe hvilket som helst land med å være i stand til å utføre sine forpliktelser innenfor dette området. I tillegg har vi den frivillige IMO-revisjonen for alle medlemsland. Poenget med denne er å undersøke hvor effektivt flaggstaten administrerer og iverksetter de ulike regelverkene som er vedtatt av IMO. Ordningen ble etablert

i 2006 og vi har allerede gjennomført 21 slike revisjoner, forteller Mitropoulos. Han viser også til ordningen med havnestatskontroller for å luke ut fartøyer med lav sikkerhetsstandard, en ordning som nå dekker alle verdens hav.

### **Ting tar tid**

For en utenforstående kan det virke som om IMOs prosesser for å få til et nytt regelverk på et gitt område tar evigheter av tid. Mitropoulos sier han har forståelse for at det kan se sånn ut, men har følgende forklaring på hvorfor det må være slik:

- Å utvikle en ny konvensjon tar tid, fordi regelverket som skal lages må være slik at det er praktisk mulig å bruke på det gitte området. Vi må foreta en grundig vurdering av behovet for et nytt regelverk, samtidig som vi må balansere dette opp mot tekniske vurderinger, sier han og viser til utfordringene knyttet til forurensing gjennom ballastvann.

- Problemstillingen ble først tatt opp i IMO på slutten av 1980-tallet. I 1991 kom den første resolusjonen knyttet til ballastvann. Etter dette vedtok IMO ulike veiledere ut over på 1990-tallet. Først i 2004 vedtok IMO en egen konvensjon om ballastvann. I dag er denne konvensjonen fortsatt i ferd med å bli ratifisert av de ulike medlemslandene. 14 land har ratifisert til nå, og konvensjonen vil tre i kraft tolv måneder etter at tretti land har ratifisert den. Dette er et eksempel at ting kan ta lang tid, sier Mitropoulos, men viser samtidig til andre områder hvor IMO har handlet meget raskt, for eksempel innføringen av ISPS-koden.

- Ballen ligger derfor hos medlemslandene, som først og fremst må sørge for at konvensjoner blir ratifisert og deretter få innarbeidet konvensjonen i det nasjonale lovverket. Denne prosessen varierer fra land til land, og jeg bruker enhver anledning til oppfordre medlemslandene til å ratifisere så tidlig

- The problem was first raised in the IMO in the late 1980s. In 1991 the first resolution concerning ballast water was adopted. After this, IMO adopted a number of guidelines throughout the 1990s. Not until 2004 did IMO adopt a separate convention on ballast water. This convention is still in the process of being ratified by the member states. 14 countries have currently ratified, and the convention will enter into force 12 months after ratification by 30 states. This is an example of how things take time, says Mitropoulos, but at the same time he makes reference to other areas in which IMO has moved quickly, for example the introduction of the ISPS Code.

- So the ball is very clearly now in the court of the member states, who must push, first, for the ratification of the convention, then for the regulations to implement the conventions' rules through national law. This process varies in each country, and I use any opportunity to encourage members to ratify instruments at the earliest opportunity. The normal time for the entire process from proposed amendments to entry into force of an

amendment to a convention is from 18 months to two years, he says.

### **The World Maritime University**

One of the Secretary-General's babies is the World Maritime University (WMU). The University was established by the IMO in 1983 and is located in Malmö, Sweden. The WMU is IMO's apex institution for maritime training and research. Its goal is to create a culture of safe, secure, efficient and environmentally friendly shipping worldwide.

- WMU combines a solid academic programme with an exposure to practical situations. One of the main attributes of the University is that it brings together young people with various educational, cultural and social backgrounds. The students study and live together for two years, and they become part of a unique worldwide network, says mr. Mitropoulos. He now hopes that the voluntary financial donors to WMU, including Norway, will continue to give their support.

- All the good work that the WMU does is only made possible by the generosity shown by the different donors, says the Secretary-General.

### **Praise to Norway**

The Secretary-General clearly states that Norway has played and continues to play an important role in the IMO. For instance, he refers to the fact that Norway ratified the convention establishing IMO already in 1958 and that the country has been a member of the organization since 1959.

- Norway has ratified 43 out of a total of 50 IMO conventions, agreements and technical codes, and plays a constructive and important role in all IMO technical bodies. Norway is also among the leading nations in the process of developing new regulations, something which the 26-strong delegation Norway sent to the last session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) is a good example of, says mr. Mitropoulos, also referring to the fact that over the years, several Norwegians have been elected chairman or vice-chairman of the IMO's most important body, the Assembly, and the Council, as well as IMO's committees and sub-committees.

- I look forward to maintaining our long-standing and excellent relationship with Norway and hope that our traditional



som mulig. Normal tid på hele prosessen fra forslag til endelig ikrafttredelse av et tillegg til en konvensjon er fra 18 måneder til to år, forteller han.

### Verdens maritime universitet

Et av generalsekretærens hjertebarn er Verdens maritime universitet (WMU). Universitet ble etablert av IMO i 1983 og ligger i Malmö i Sverige. Lærestedet er IMO's toppinstitusjon for maritim utdanning og forskning. Målet er å skape en felles forståelse og kultur for sjøsikkerhet og miljøvennlig skipsfart for alle verdens skipsfartsnasjoner.

- WMU kombinerer et solid akademisk program med innføring i praktiske situasjoner. En av de største fordelene med dette lærestedet er at det bringer sammen unge mennesker med ulik utdanning, samt kulturell og sosial bakgrunn. Studentene studerer og bor sammen i to år, og de blir en del av et unikt nettverk fra hele verden, sier Mitropoulos. Han håper nå at de økono-

miske bidragsyterne til WMU, inklusive Norge, fortsetter sin støtte.

- Det gode arbeidet i WMU er bare mulig takket være den sjenerøsitet de ulike bidragsyterne har vist, sier generalsekretæren.

### Skryt til Norge

Generalsekretæren er klar på at Norge har spilt og spiller en betydelig rolle i IMO. Han viser blant annet til at Norge ratifiserte IMO-konvensjonen i 1958 og at landet har vært medlem av organisasjonen siden 1959.

- Norge har ratifisert 43 av totalt 50 IMO-konvensjoner, avtaler og tekniske koder, og spiller en konstruktiv og viktig rolle i alle IMO's komitéer. Norge er også blant de ledende nasjoner i prosessen for å utvikle nytt regelverk, noe den 26 mann- og kvinnesterke delegasjonen landet sendte til Den maritime miljøbeskyttelseskomiteén (MEPC) er et godt eksempel på, sier Mitropoulos, og viser også til rekken av nordmenn

som har vært valgt til formann eller nestformann for IMO's øverste organ (Assembly), Rådet og IMO's hoved- og underkomitéer.

- Jeg ser fram til å fortsette vårt lange og meget gode forhold til Norge og håper at vårt samarbeid i forhold til å utvikle nytt regelverk og tekniske bidrag (provision of technical assistance) vil styrkes videre. Dette vil bidra mye til IMO's effektivitet i utviklingen av nytt regelverk og for å implementere nye standarder, særlig i utviklingsland, sier generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos. □



**Eilif Fjon,**  
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet.  
Director of Communication and Public  
Relations, the Norwegian Maritime Directorate.

co-operation on regulatory matters and on the provision of technical assistance will be continuously strengthened. This would contribute significantly to the

Organization's effectiveness in developing proactively its global regulatory regime, and in building capacity, particularly in developing countries, for the uniform

and effective implementation and enforcement of its standards, says Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos. □

### IMO: TRYGG, SIKKER OG EFFEKTIV SKIPSFART PÅ RENT HAV

Konvensjonen som etablerte den internasjonale maritime organisasjonen IMO ble vedtatt i Genève i 1948, og det første møtet ble holdt i 1959.

Som et spesialisert organ i FN har IMO 167 medlemsstater og tre assosierte medlemmer. Organisasjonen holder til i London og har om lag 300 ansatte fra hele verden.

IMO's hovedoppgave er å utvikle og opprettholde et omfattende regulerende rammeverk for skipsfarten. Det inkluderer sjøsikkerhet, miljøvern, lovreguleringer, teknisk samarbeid, sikkerhet og effektivitet.

Det er IMO's spesialiserte komiteer og underkomiteer som arbeider med å oppdatere eksisterende lovgivning og å utvikle og godkjenne nye reguleringer. Der møtes maritime eksperter fra medlemslandene sammen med interesserte parter fra internasjonale og ikke-statlige organisasjoner. Resultatet er et omfattende rammeverk av internasjonale konvensjoner, støttet av hundrevis av anbefalinger som omhandler alle sider ved skipsfarten.



### IMO: SAFE, SECURE AND EFFICIENT SHIPPING ON CLEAN OCEANS

The Convention establishing the International Maritime Organization (IMO) was adopted in Geneva in 1948 and IMO first met in 1959.

A specialized agency of the United Nations with 167 Member States and three Associate Members, IMO is based in the United Kingdom with around 300 international staff.

IMO's main task has been to develop and maintain a comprehensive regulatory framework for shipping and its remit today includes safety, environmental concerns, legal matters, technical co-operation, maritime security and the efficiency of shipping.

IMO's specialized committees and sub-committees are the focus for the technical work to update existing legislation or develop and adopt new regulations, with meetings attended by maritime experts from Member Governments, together with those from interested intergovernmental and non-governmental organizations. The result is a comprehensive body of international conventions, supported by hundreds of recommendations governing every facet of shipping.

# IMO's sterke mann



Eilif Fjøn,

kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet.  
Director of Communication and Public Relations,  
the Norwegian Maritime Directorate.

*Generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos har solid maritim bakgrunn. Han er samtidig en erfaren gresk sjøfartsbyråkrat av internasjonalt kaliber – med over middels interesse for fotball.*

- Jeg er veldig stolt over mine maritime røtter, sier Mitropoulos. Og røttene går langt tilbake. Han kommer fra Galaxidi i Hellas. Med solide maritime tradisjoner var byen var et kraftsenter, særlig under seilskutetiden. I dag er antallet rederier i hjembyen redusert, men fortsatt er det mange sjøfolk der.

## Lang karriere

Mitropoulos kommer fra en familie med lang fartstid til sjøs i mange ledd. Selv startet han som offiser i handelsflåten. Han har hatt en karriere i den greske kystvakten, hvor han mesteparten av tiden var i den greske sjøfartsadministrasjonen. I denne perioden var han i avdelingen for navigasjon, og jobbet seg opp fra løytnant til kontréadmiral. Allerede på denne tiden jobbet han tett med IMO-saker.

- Deler av mitt ansvarsområde var å sørge for at vi i Hellas ratifiserte og innførte de ulike vedtakene fra IMO. Jeg organiserte nasjonale arbeidsgrupper etter modell av IMOs underkomitéer. Her var det med statlige representanter, redere, fagforeninger, ulike eksperter og andre. Jeg organiserte også IMO-arkivene i den greske sjøfartsadministrasjonen, forteller Mitropoulos.

Han var også i IMO-kontakt som havnesjef på Korfu, der han blant annet var ansvarlig for innføring og oppfølging på nasjonalt plan av sikkerhets- og miljøvedtak fra IMO.

*UNITED-SUPPORTER. Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet fikk gleden av å overrekke en signert Manchester United-skjorte til IMOs generalsekretær.*

*UNITED-SUPPORTER. Turid Stemre from the Norwegian Maritime Directorate had the pleasure of presenting the IMO Secretary-General with a signed Manchester United shirt.*

I 1979 ble Mitropoulos en del av IMO-organisasjonen. Etter å ha hatt flere stillinger der, ble han i 1992 direktør for avdelingen for maritim sikkerhet. I 2003 klatret han helt til topps og ble generalsekretær for perioden 2004-2008. I fjor fikk han forlenget sitt verv til 2011.

- Mine erfaringer fra både maritim administrasjon og innføring og oppfølging av IMO-standarder, har hjulpet meg mye i mitt virke i IMO, forteller Mitropoulos.

## Fotball

Når han kommer fra en sports- og fotballgal nasjon, er det kanskje ikke så underlig at Efthimios E. Mitropoulos er en inderlig og helhjertet fotball-supporter. Mer underlig er det kanskje at grekeren har valgt Manchester United som sitt favorittlag. Generalsekretærens intense

United-engasjement kom tydelig fram under åpningen av MSC 84, da flere av delegatene i plenum gratulerte ham med seriemesterskapet til United.

Når vi minner ham på at han må til Anfield Road i Liverpool for å få se pokalen United vant i Champions League-finalen i 1999 (Liverpool vant den til odel og eie etter at laget tok sin femte Europacup-seier i 2005), blir han med ett stille og vi lurer et kort øyeblikk på om han er fornærmet. Så kontrer han tilbake:

- Men mens dere har John Arne Riise, så har vi Ole Gunnar Solskjær, smiler han lurt og etterlater ingen tvil om at Manchester United kom seirende ut av den norske duellen.

I juli overrakte derfor Sjøfartsdirektoratet en United-drakt signert Solskjær til Mitropoulos. Gaven ble meget godt mottatt. □



# The IMO's mightiest man

*Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos has a solid maritime background. He is also an experienced Greek maritime bureaucrat of international calibre – with an above average interest for football.*

- I am very proud of my maritime roots, says Mr. Mitropoulos. And his roots go way back. He comes from Galaxidi in Greece. With solid maritime traditions, the town was once a major maritime power, especially in the days of sail. Today, the number of shipowners in his hometown has dwindled but there are still many seafarers there.

## Long career

Mr. Mitropoulos comes from a long line of seafarers, and started his career as a Merchant Navy Officer. He has had a career with the Hellenic Coast Guard, where he spent most of his time in the Greek Ministry of Mercantile Marine. During that period, he served in the Safety of Navigation Division, working from a young lieutenant up to a senior commander. Already back then he was working on IMO-cases.

- Part of my responsibilities was to initiate Greek legislation to ratify the various IMO instruments. I organized national work groups on the model of IMO sub-committees, composed of representatives from the Ministry, shipowners, unions, different experts and others. I also organized the IMO archives within the Ministry of Mercantile Marine and the Merchant Ships' Inspection Service, says Efthimios E. Mitropoulos.

He was also the IMO-contact during his time as Harbourmaster in Corfu, where he for instance was responsible for the implementation and enforcement, at national level, of various IMO safety and pollution prevention and control standards.

## Joined the IMO

In 1979, Mr. Mitropoulos joined the IMO Secretariat. After having held several positions within the IMO, he was in 1992 appointed Director of the Maritime Safety Division. In 2003, he made it to the top and was elected Secretary-General for the period 2004-2008. Last year, he was reappointed for the period until 2011.

- My experience from maritime administration, as well as implementation

and enforcement of IMO standards, has helped me to carry out my duties in the IMO, says Mr. Mitropoulos.

Coming from a sports and football crazed nation, it is perhaps not at all strange that Efthimios E. Mitropoulos is a sincere and whole-hearted football supporter. It might be stranger that the Greek has chosen Manchester United as his favourite team. The Secretary-General's intense commitment to United clearly showed at the opening of MSC 84, when

several delegates congratulated him on United as league champions.

When we remind him that he must travel to Anfield Road in Liverpool to see the cup United won in the Champions League final in 1999 (Liverpool won it to keep when the team took home its fifth European Cup victory in 2005), he all of a sudden becomes very quiet and we wonder for a short moment, if he is insulted. Then he replies:

- But while you have John Arne Riise, we have Ole Gunnar Solskjær, he says smilingly and leaves no doubt that Manchester United wins this Norwegian duel. In July therefore, the Norwegian Maritime Directorate presented Mr. Mitropoulos with a United football shirt signed by Solskjær himself. The gift was very well received. □



**FURUNO®**  
**VOYAGER**  
Integrated Navigation System

**Through smooth interaction among ARPA Radar, ECDIS, autopilot and other onboard navigation equipment, FURUNO INS VOYAGER delivers enhanced safety and efficiency in navigation**

FURUNO INS VOYAGER is created as the result of technological proficiency, accumulated through FURUNO's over-50-year-history. Its technical expertise in the fields of sensor devices and software development are fully incorporated into the FURUNO INS VOYAGER. Delivering smooth interaction and all-inclusive presentation of navigation data to the bridge, INS VOYAGER assists navigators facilitate safe and efficient navigation on the seven seas.

- ▶ Combination of ECDIS and autopilot to facilitate Track Control System
- ▶ Comprehensive route-monitoring through data interaction among ARPA Radar, ECDIS and other interfaced navigation equipment
- ▶ Detailed route-planning with complete range of navigation data displayed by ECDIS
- ▶ Wide range of selected navigation information on the Conning Display
- ▶ Straightforward operation scheme realized by ergonomically designed control units



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

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

# Til tjeneste i Port Said

*På den norske velferdsstasjonen i Port Said står stasjonssjef Salah Elagha og kompani til rådighet for passerende skip. Stasjonen kan tilby en rekke tjenester, fra nytt lesestoff til shopping og sightseeing.*

Den norske velferdsstasjonen i Port Said har flyttet, men ikke lenger enn noen meter ned i samme gaten. Det forrige stedet hadde topp beliggenhet og billig husleie, men fikk et stadig mer prekært behov for oppussing. Etter flere års konflikt med en huseier som helst ville la eiendommen forfalle, klarte stasjonssjef Salah Elagha å fikse det slik at velferdsstasjonen fikk flytte inn i nabohuset uten at det medførte noen alvorlig leieøkning. Det nye tilholdsstedet for stasjonen er litt mindre enn det gamle, men mer moderne og hensiktsmessig til sitt bruk. Den praktfulle utsikten over Suez-kanalen er dog den samme som før. – Vi er avhengig av den utsikten, forteller Salah. – Sånn at vi kan se båtene som kommer forbi, og få øye på om det kommer noen skandi-



*PÅ TUR MED VELFERDEN. Den norske velferdsstasjonssjefen Torbjørn Husby og stasjonssjef Salah Elagha tar turen ut på Suez-kanalen for å besøke et norsk seismikkskip som ligger for anker.*

naviske skip som ikke har meldt sin ankomst.

## En god leseopplevelse

Om det kommer skandinaviske skip til Port Said, uanmeldte eller ei, tar Salah først kontakt over radioen for å høre om det er noen om bord som har behov for ferske aviser eller bøker, eller trenger hjelp på annet vis. I så tilfelle kjører noen av gutta på stasjonen ut til fartøyet med bokkasser og det som det ellers måtte være behov for.

De fleste fartøy i våre dager har internett om bord, så mannskapet kan holde seg oppdatert på hjemlige nyheter uten store problemer. Likevel blir det liksom ikke helt det samme, og de fleste setter pris på opplevelsen av å sette seg ned i godstolen med en papir-

avis. Spesielt lokalavisene er populære, og et ukeblad er heller ikke å forakte. Særlig filippinsk mannskap synes tydeligvis det er stas å lese om filmstjernene og glamourmodellene i hjemlandet.

Stasjonen har utvalgt lesestoff for både filippinere, polakker og indere, men det er de skandinaviske avisene som dominerer. Etter at budsjettet for den norske avistjenesten ble kuttet for noen år siden, måtte man skjære ned på antall aviser, men fremdeles er det litt av hvert å velge mellom. Salah blar i bunkene og trekker fram Aftenposten, BT, Varden og Adresseavisa blant mange andre. Svenskene og danskene får også sitt. – Også har vi jo Jyllandsposten, da, sukker han en smule oppgitt. – Uff ja,



*AVISSORTERING. Stasjonssjefens eldste sønn Esam hjelper til med arbeidet på stasjonen.*



*PERSONALMØTE. Velferdsstasjonssjefen Torbjørn Husby, til venstre, har møte med de ansatte på velferdsstasjonen i Port Said.*

den avisa har gitt oss litt problemer det siste året.

### Terrorfrykt

Etter at den danske avisen valgte å trykke de infamøse Muhammed-tegningene kunne man fra mediedekningen i Vesten lett få inntrykk av at hele den muslimske verden sto i brann. Det er nokså langt fra sannheten, i følge Salah. – Det var jo ingen her som applauderte det akkurat, sier han. – Men folk gikk ikke helt av skaffet heller. De fleste synes nok bare at det var veldig unødvendig å skulle provosere på den måten. Man burde heller respektere hverandres tro, sier han som selv er muslim.

– Jeg blir forferdelig lei meg når jeg hører at folk ikke tør å komme hit til Egypt på grunn av dette, sier Salah, og sikter nok spesielt til at den danske velferdssjefen valgte å avlyse sin tur til Port Said nettopp på grunn av bekymring for det Jyllandsposten hadde stelt i stand. Egentlig skulle danskene vært på besøk for å installere en avispresser på stasjonen, slik at man kan trykke ut dagsferske aviser når som helst. Nå ble det utsatt.

– Føler du deg utrygg her? spør Salah. – Har dere merket noe som helst til aggresjon mot folk fra Vesten?

Men det har ikke. Det vi derimot har lagt merke til er at man nesten overalt har innført sikkerhetsvakter. Ethvert større hotell har metall-detektor i inngangsdøren, og selv utenfor pyramidene blir man sjekket like godt som på en flyplass. Så det er tydelig at myndighetene tar sikkerheten til turist-



*FILIPPINSK MANNSKAP. Det er ikke bare norske sjøfolk som nyter godt av velferdstjenesten. Også filippinerne om bord får aviser og blader hjemmefra.*

ene på alvor. Og det er jo ikke rart, i et land som har hatt turister i over fem tusen år.

### Snart pensjonist

Den norske velferdssjefen, Torbjørn Husby i Sjøfartsdirektoratet, hadde på sin side ingen kvaler med å ta turen til Port Said. Selv om Salah har kontrollen og ordner opp i det meste, så vil gjerne Torbjørn følge med på det som skjer. Dessuten begynner Salah å nærme seg pensjonsalder. Etter flere tiår i tjenesten, er det snart på tide å legge inn årene og la noen andre ta over.

– Det å skulle finne en etterfølger til Salah i Port Said er ikke blant de enkleste rekrutteringsoppdrag man kan tenke seg, sier Torbjørn. – Han innsats her er jo noe helt spesielt.

Nå ser det likevel ut til at Velferden har funnet en god løsning. Eldste sønn til Salah, Essam, har i flere år vikariert ved stasjonen.

– Essam er interessert i å overta, så vi har skrevet en intensjonsavtale med ham, og planlegger et lederskifte fra høsten neste år, forteller Torbjørn. – Essam er en dyktig og språkmektig mann, og vi er overbevist om at dette blir en god løsning.

### Skal gjenkjennes

Torbjørn benytter sjansen når han er i Port Said til å ha medarbeidersamtaler med gutta som bemanner stasjonens båt "Velferden". – Du vet, de vil aller helst snakke om lønn, smiler han. – Men det er andre ting vi må ta opp også.

Blant annet er det et evig tilbakevendende tema at de skal lære seg skikkelig engelsk. Salah snakker både engelsk og norsk flytende, men båtmennene må også kunne kommunisere med folk om bord på fartøyene de besøker.

– Og så vil jeg insistere på at de begynner å bruke de kjeledressene de har fått når de er ute på skipsbesøk, sier Torbjørn. – Det er viktig at de blir identifisert som det de er, nemlig utsendinger fra Velferden. Vi ønsker jo ikke at fartøyene skal tro de er tilfeldige folk som prøver å komme om bord for å selge noe, men seriøse aktører som kommer med et godt og gratis tilbud til mannskapet.

Det er ikke rart at enkelte fartøy er litt skeptiske, for det er flust opp av



*GJENKJENNBAR UNIFORM. Båtmennene har fått kjeledresser med logo som viser hvem de representerer.*



*SPECIAL PRICE FOR YOU. Langs skutesiden på fartøy som ligger fortoyd samler det seg småbåter med kremmere som vil tilby suvenirer av ymse slag.*



*ET LITE STYKKE NORGE – og Sverige og Danmark. Hver morgen beiser Salah Elagha de skandinaviske flaggene. Utsikten til kanalen er storslått.*

småbåter med kremmere som prøver å få omsetning på varene sine.

### Nytt lesestoff

Kremmerbåtene øyner en sjanse da seismikkskipet Ramform Valiant legger seg til anker i kanalen, rett utenfor vinduene til velferdsstasjonen. Salah beslutter at Velferden også bør ta en tur om bord og kaller opp skipet for å finne ut om det er noe han kan stå til tjeneste med. Og jo da, de kan godt tenke seg noen bøker, de. Aviser er det ikke så veldig farlig med, for de er i ferd med å foreta mannskapsbytte, så folk har enten lest avisene hjemme eller de får dem når de kommer hjem.

Denne båten er ikke blant de vanlige brukerne av velferdsstasjonen. Chief engineer, Ulf Erik Nilsen fra Bergen, blir ganske overrasket over besøket. – Det må være første gang på den tiden jeg har vært om bord her at vi har fått besøk av Velferden, sier han. – Men så er vi jo nesten aldri ved land heller, med mindre vi må bunkre.

For tiden holder de på skyte seismikk på leting etter olje og gass utenfor Alexandria, men måtte en tur til Port Said for en mindre reparasjon. – Vanligvis har vi mannskapskifte i åpen sjø, med helikopter, forteller kaptein John Oddvar Bredal fra Båtsfjord. Han er glad til. – Havneopphold er stort sett et mas, mener han.

Om bord har de en sikkerhetsbemanning på femti til seksti mann og så kommer seismikkere i tillegg. Det er en del filippinsk mannskap om bord, og de blir glade da Salah kommer med et utvalg lesestoff fra hjemlandet.

### Gatelivet

Vel i land igjen vandrer vi langs den fargerike Palestine street langs kanalen.



*NOE NYTT I BOKHYLLA. Kaptein John Oddvar Bredal om bord på "Ramform Valiant" setter pris på litt nytt lesestoff.*

Gatebildet i Port Said er preget av både det moderne og det tradisjonelle. Eselkjerrer deler veien med mer og mindre velstelte biler. Felles for dem alle er at hornet blir brukt uopphørlig. En egyptisk sjåfør kan knapt sette seg bak rattet før han tuter på et eller annet.

Fotgjengerne som forserer trafikken etter beste evne er også en broket forsamling. Enkelte menn kler seg i tradisjonell kjortel, men de fleste har helt vanlige klær. Damene er det mer forskjellig på. Noen kler seg vestlig, mens andre følger siste mote på hijab-fronten. Enkelte dekker seg helt til fra topp til tå, med bare en liten glippe til øynene. Salah har ikke noe særlig til overs for det siste. – Det står ingenting i Koranen om sånt, sier han. – Mange tror at det er mennene

som befaler dem å gå slik, men det stemmer ikke. De velger det selv.

– Hmf, fnyser han irritert. – De bruker det bare for at de skal kunne gå rundt å glane på folk uten at noen kan se dem.

Nok å se på er det jo. Port Said er en ung by, særlig i egyptisk sammenheng, men arkitekturen i kolonistil gir byen en viss sjarm. Det finnes noen flotte strender utenfor byen, men stort sett er det nok mulighetene for shopping som tiltrekker flest folk. Byen er tax free-sone og det er mange fine og billige varer å få tak i. Utelivet på kveldstid byr på begrensninger for dem som gjerne skulle tatt seg et glass, for alkohol brukes ikke her i dette muslimske land. Derimot nyter man gjerne en vannpipe med tobakk som dufter av tørket frukt og krydder. En opplevelse som er vel verdt å få med seg om man har noen timers landlov. Har man lengre tid, så er Salah ekspert på å sette sammen fantastiske sightseeingturer til en billig penge. □

**Bente Amandussen**, redaktør Navigare



*HIJAB FASHION. Ungpiker er de samme uansett land eller religion – å pynte seg og posere for fotografen er stor stas.*



# Suezkanalen

VENTER. Skipene ligger på reia utenfor Port Said og venter på sydgående konvoi.

*Målt i tonnasje er Suezkanalen verdens mest trafikkerte kanal. 400 millioner tonn, fordelt på om lag tjue tusen fartøy, passerer kanalen hvert år.*

Suezkanalen er en av verdens viktigste vannveier. Den 163 kilometer lange kanalen er et knutepunkt mellom Europa, Afrika og Asia. Ideen om å knytte sammen Middelhavet og Rødehavet er gammel som farao. Det er flere tusen år siden de første forsøkene på å grave en kanal ble gjort. Men det var først da den franske ingeniøren Ferdinand de Lesseps ble satt på saken at det ble noe sving på tingene. I 1869 sto den ferdig. Det var Frankrike og det egyptiske kanalselskapet som drev kanalen først. Senere kjøpte britene seg inn. I 1956 nasjonaliserte president Nasser kanalen, og Suez-krisen var et faktum. I 1967 ble kanalen stengt i forbindelse med seksdagers krigen, men siden den gang har driften stort sett vært uten problemer. I dag blir kanalen drevet av "the Suez Canal authority".

Antall ulykker i kanalen er nesten null, og trafikken går døgnet rundt. Det går tre konvoier hvert døgn, to sørgående



"VELFERDEN". Stasjonens egen båt er alltid klar til å besøke passerende fartøy som ønsker nytt lesestoff.

og en nordgående. Det tar om lag tolv til femten timer å passere kanalen. Litt av en tidsbesparing i forhold til å seile rundt Afrika. Skal man for eksempel seile fra Rotterdam til Tokyo sparer man en fjerdedel del av avstanden ved å bruke kanalen. Det betyr mye for både handel og miljø.

Sju prosent av verdenshandelen passerer gjennom Suezkanalen. De største skipene som kan passere kanalen har betegnelsen Suezmax og har en lasteevne på 210 000 dødvekttonn. □

Bente Amandussen, redaktør Navigare

## FAKTA OM SUEZ-KANALEN

Lengde 163 km  
Bredde 345 m  
Dybde 22,5 m  
Det er ingen høydeforskjell og derfor heller ingen sluser.

البحر الأبيض المتوسط  
Mediterranean Sea





*HARSTADVÆRINGEN. Hassan El-Meligy har sydd klær til norske sjøfolk i femti år.*

Hjemme i Norge er skreddersøm dyrt og forbeholdt dem med mye penger, men sjøfolk som besøker havner der slikt er billig benytter ofte anledningen til å få sydd seg en dress eller to. Så også i Port Said. Men dessverre, ikke alle skreddere er like ærlige, og det er lett å bli lurt på både pris og stoffkvalitet. Skinnende thai silke viser seg å være nylon og den fine frakken i kasjmirull, den er visst polyester.

# Ka du trur?

*Den egyptiske skredderen Hassan El-Meligy er helfrelst på Norge og alt som er norsk. Han drømmer om å flytte til landet i nord, men foreløpig pleier han geskjeften i Port Said og syr klær til norske sjøfolk.*

Som ansvarlig på velferdsstasjonen i Port Said føler Salah Elagha seg også ansvarlig for at sjøfolka som er innoem ikke skal bli lurt av useriøse selgere som prøver å prakke på en overpriset rusk og rask. – Dere skal få hilse på en skikkelig skredder, sier han. – Hassan El-Meligy er en dyktig mann. Og ærlig, understreker han.

## En sann norgesvenn

Hassan viser seg å være en stillfaren nett gentleman, pen i tøyen som seg hør og bør, og litt alvorlig til å begynne med. Men han tør fort opp når vi begynner å prate om Norge og nordmenn – særlig nordlendinger. – De kaller meg for Harstadværingen, forteller han stolt på en smule gebrokkent norsk med tydelig nordlandsk aksent, som han muligens plukket opp den sommeren han var der nordpå. – Hele Norge er

bra altså, men folk i Nord-Norge er de beste i verden, synes han. – Ka du trur?

Hassan har visst bodd i Norge ved flere anledninger og renner formelig over av entusiasme for landet i nord. Selv om han vanligvis er mer klimatisert til ørkenvarme, lar han seg ikke skremme av tanken på snø og kulde. – Kaldt? Det gjør ingenting, forsikrer han. – Jeg liker Norge både sommer og vinter, jeg.

## Lang karriere

På visittkortet hans får vi opplyst at Hassan i en årrekke har vært skredder for mannskap om bord på mange norske båter som trafikkerer området. – Jeg går bare på skandinaviske båter, forteller han, – mesteparten av dem er norske. Nordmenn er de beste, mener Hassan. – Man kan alltid stole på norske folk.

Yrkesvalg var aldri noe problem for Hassan. – Hele familien min har vært



*TAR MÅL I EN FEI. Etter flere tiår i faget har Hassan et eget håndlag med målebåndet.*



*STAUTE KARER I DRESS. Førstestyrmann Stig Larsen, matros Odd Magne Larsen og maskinlerling Jan Otto Watbne på Normand Neptun poserer i skreddersøm. – Vi ser Hassan ganske ofte når vi er i land i Abu Qir, så han har god omsetning hos oss, forteller kapteinen om bord, Birger Olav Østba.*



skreddere, forteller han. – Tvillingbroren min også.

Han har holdt det gående i bransjen helt siden 1958 og driver fortsatt aktivt. – Det har blitt en del tusen dresser i årenes løp, ja, nikker han tankefullt.

Det var på sekstitallet det var gulltid med mange norske båter som kom inn hver eneste dag. – Nesten alle om bord bestilte flere dresser hver, minnes Hassan. Den gang hadde han mange ansatte som jobbet for seg. I dag har han bare sju. Men han har butikk både i Port Said og i Alexandria.

For dem som ikke har anledning til å gå i land har Hassan en annen løsning. Han drar om bord i båtene når de er på vei inn i kanalen og tar mål av dem som vil ha noe sydd. Når de kommer tilbake igjen andre veien er klærne ferdig. Men han kan også sende klær på annet vis, om det skulle være behov for det. Ikke sjelden er det noen bekjente på båtene som snart skal innom den og den havnen et eller



SKREDDERSØM. I butikken har Hassan flere ansatte som står på for fullt, om det haster å få klærne ferdig.

annet sted i verden og kan ta med seg en jakke eller andre klær.

#### All slags arabere

– He he, du er araber, du òg! ler Hassan når han får høre at journalisten har tatt turen helt fra Haugesund. Og Salah forteller den gamle historien om første-

reisguten som presterte å miste alle klærne sine da han var i havn. På et vis klarte han å få tak i en arabisk drakt, og skyndte seg til båten for ikke å bli akterutseilt. Men der ble han stoppet med beskjed om at de slapp ikke arabere om bord. ”Eg e ’kje araber“, lød det fortvilte svaret. ”Eg e fra Haugesund!”

Hassan synes Haugesund er en bra plass – et av de mange stedene han har besøkt i Norge. Men til tross for forkjærligheten for nordlendinger, er det likevel Kristiansand Hassan drømmer om å ta med seg familien til og slå seg ned når han en gang pensjonerer seg. – Du forstår, min filosofi er slik, sier han, – at hvis jeg blir begravd i Norge, så lever jeg likevel. □



Bente Amandussen,  
redaktør Navigare

# UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- Uniformsjakker i ABT-kvalitet, pustende, vind- og vanntett.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

**Markom**

Besøk vår nettbutikk for enkel bestilling:  
[www.markom.no/nettbutikk](http://www.markom.no/nettbutikk)



Besøksadr: Akershusstranda 1, 0150 Oslo • Postadresse: Boks 5069 Majorstuen, 0301 Oslo  
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se komplett utvalg på [www.markom.no](http://www.markom.no)

# Sjømannskirken

## – en kirke i endring

*Sjømannsprest Torbjørn Holt i London leder en kirke i endring. Samtidig har han en variert hverdag hvor alt fra kriser og kontakt med næringslivsfolk til gudstjenester hører med.*



*SJØMANNSPRESTEN. Sjøfolkene kommer ikke lenger til kirken i London, men Torbjørn Holt har fremdeles sin misjon.*



Vi er på vei til Sjømannskirken i London for å møte sjømannsprest Torbjørn Holt. Etter å ha krysset Themsen kjører drosjen gjennom boligområde etter boligområde, med høyst varierende standard og et sydende og fargerikt folkeliv. Plutselig dukker et kirkespir opp, og en vakker, klassisk kirke med norsk flagg kommer til syne. Men ikke en båt er i sikte.

- Virksomheten vår er godt eksempel på at ting endrer seg hele tiden. Da kirken ble bygget, lå den like ved havnen i de svære dokkområdene. Så, rundt 1970, forsvant nesten alle dokkene samtidig. De var for små og det ble bygget havner lenger øst i Themsen, forteller Torbjørn Holt. - Med ett stod vi overfor en ny virkelighet, hvor kirken plutselig var på feil sted. Fra å være i en situasjon hvor vi fikk besøk av flust med sjøfolk mange dager i uken, var det nå nesten ingen sjøfolk å se. De hadde ikke tid til å besøke oss.

Løsningen for sjømannskirken var å organisere sitt arbeid mot sjøfolk på en ny måte. Nå måtte kirkens folk ut i bil for å besøke norske sjøfolk i havner som etter hvert lå langt unna London sentrum. Men mer om kontakten med sjøfolk senere.

### Kriser

For det er fra de store ulykkene og krisene sjømannsprest Holt og kirken i London har vært mest kjent gjennom det siste året. Han har vært involvert i både Bourbon Dolphin-ulykken og saken hvor den norske studenten Martine Vik Magnusen ble funnet drept. I saker som dette kan Holt bli brukt både som talsmann og som samtalepartner for de pårørende.

- Når slike hendelser som dette skjer, forsøker vi å bidra. Dette er alltid kompliserte prosesser, fordi det er så mange

sterke følelser i sving. Det er usannsynlig krevende for alle som er berørt. For meg blir det en vanskelig balansegang, hvor jeg må forsøke å gjøre så godt jeg kan ut fra den erfaringen jeg har. Samtidig er det viktig å understreke at selv om det bare er mitt ansikt som vises utad, så har vi ofte en rekke mennesker fra sjømannskirken som jobber med saken, sier Holt.

En av oppgavene til presten har vært kontakten med media. Han forteller han har forsøkt å være en buffer for de pårørende, for eksempel i Martine-saken.

- Jeg sier aldri noe som er taushetsbelagt og er veldig nøye med det. I tillegg sier jeg bare ting etter avtale med de pårørende. Men det er en vanskelig rolle. I dag får enkelte typer ulykker enorm medieoppmærksomhet og alle norske medier stiller meget kjøpt opp med reportere etter at ulykken har skjedd. På den måten får man en annen type synlighet enn det som var vanlig før. Det er en ny virkelighet som man må forholde seg til på godt og vondt. Vi må bare innse at media trenger noe å rapportere om. Når et skip synker ved Shetland eller en ung kvinne blir drept i London, da er det en nyhetssak og det er berettiget at media skal dekke dette, mener Holt. Han legger vekt på god dialog med de involverte partene. Likevel er det ikke alt som skal fram.

- Jeg sier selvsagt mye mindre enn det jeg egentlig vet. Den rå virkeligheten vi ser i møte med pårørende, med aggresjon, gråt, sinne – berettiget eller ikke – kommer ikke fram og skal heller ikke komme fram. Men det å ha en "ingen kommentar"-innstilling i slike situasjoner er heller ikke riktig. Det trigger bare mer. Samtidig må jeg få skryte av media. Med

svært få unntak har vi fått til et godt samarbeid hvor vi kan stole på hverandre, sier han.

Krisene er svært arbeidskrevende. Holt kan gjerne bruke mange timer med familier, for deretter å fortsette arbeidsdagen med tilsvarende timer med pressen. På det meste har det vært mellom 30 og 40 samtaler med media hver dag. Men presset og stresset kan ha sin pris.

- Det er veldig intenst i perioder hvor vi har et enormt kjøp. Jeg får et veldig høyt adrenalinnivå. Etterpå er jeg ganske "high". Men både de og jeg kjenner disse reaksjonene. Da sier medarbeiderne mine at "nå er han sånn". Så kommer det en periode hvor jeg er mer "low", litt flat og utmattet. Det kan være slitsomt i perioder, innrømmer Holt.

### På reisefot

Bergenseren Torbjørn Holt har levd en omflakkende tilværelse som prest. 46-åringen har de siste elleve årene reist veldig mye gjennom sitt arbeid, særlig da han var prest for studenter i Italia, Frankrike, Spania og Sveits.

- Jeg har vel et nokså tydelig internasjonalt sikte i det jeg holder på med, og har fått spesiell kunnskap og innsikt i nordmenn som befinner seg utenlands for kortere eller lengre tid – i skjæringspunktet mellom norsk og internasjonal kultur. Disse menneskene kjennetegnes gjerne ved å være litt mer rastløse, litt mer tolerante, og litt mer tilpasningsdyktige enn den vanlige nordmann. De er ofte flinke til å få nye venner, men noen føler seg kanskje også litt slitne. Det er ikke lett å forholde seg til stadige oppbrudd, forteller Holt.

### Nettverk

Sjømannspresten tilkjenner at han trives med folk. Noe annet ville kanskje være overraskende, for hverdagen består av stadige møter med mennesker. Han har god kontakt med norsk næringsliv i London. Det betyr kontakt med folk fra bank, forsikring, øvrig finansliv og skipsredere.

- Jeg bruker mye tid på dette, men har ikke kontakt med dem primært som sponsorer. Jeg har foreløpig vært her i tre år, men har til nå ikke spurt om penger. Vi holder på med et stort byggeprosjekt, som vi håper skal bidra til kirkens økonomi i tiden framover. Det er et nytt bygg i

kirkens hage, med fire eller fem etasjer og 11-14 leiligheter. Så jeg kommer kanskje til å be om penger til det. Men kontakten med næringslivet er viktig i seg selv, fordi de er en sentral del av det norske nettverket i London. Norske redere er en del av dette. Det er jevnt over flotte mennesker som bidrar aktivt i det norske miljøet i London. Men vi møter et bredt spekter av mennesker, alt fra næringsliv og politikere til uteliggere. Vi har også et nært samarbeid med ambassaden, forteller Holt, og legger til at alle typer nordmenn som er i London besøker sjømannskirken.

- London har en gammel norsk koloni og mange av de som har vært her en stund besøker oss jevnlig. I tillegg kommer barnefamilier, studenter, unge karrieremennesker, diplomater, offiserer, kunstnere og journalister. Sjømannskirken er et sosialt møtested. Den skal være noe for alle. Gudstjenesten med påfølgende kirkekaffe er faktisk det største møtestedet, med 50-100 besøkende hver søndag. Samtidig driver vi mye oppsøkende virksomhet. Vi ønsker å treffe folk der de er. Mye av vårt arbeid er uavhengig av at vi har en bygning i London, Denne type mobil og oppsøkende tjeneste vil vi nok se mer av innen sjømannskirken i framtiden, sier presten.

### Sjøfolk

Tilbake til sjøfolk. Med unntak av at de er på ferie i den britiske hovedstaden eller har gått av med pensjon, er det få eller ingen norske sjøfolk som besøker sjømannskirken i dag. Nye behov har tvunget fram endringer.

- Yrkesaktive sjøfolk i dag jobber eller sover. Det gamle bildet av lettmatrosen som gikk ledig og sulten i Antwerpens havn og ble hjulpet av "kjerka", eksisterer ikke lenger. Dagens sjøfolk er høyst profesjonelle og driver business. Logistikken er derfor ikke som den en gang var, men menneskene er jo de samme, sier Holt, og avslører en sterk fasinasjon for sjøfolk som gruppe.

- Sjøfolk vil alltid være viktige for oss. Så lenge det er norske sjømenn, vil vi alltid holde kontakt med dem så langt vi kan. Sjøfolk er åpne folk, ærlige folk og som sier ifra, noe som er en stor kvalitet. De er gjerne mennesker som slår ned på humbug, og jeg tror at en kirke som driver

med humbug, snart er "out of business". Vi er opptatt av at vi ikke skal ende der. Jeg har den største respekt for profesjonelle mennesker i ulike sammenhenger. Mange av disse har mye ansvar. De skal forvalte store økonomiske verdier, og samtidig gjøre operative beslutninger som kan ha betydning for mange menneskers arbeidsplasser. Det gjelder både sjøfolk og redere. Dersom disse personene trenger noen å snakke med, så er vi der. Noen av oss har vært ute en vinternatt før, sier Holt. Han erkjenner likevel at det er et paradoks at arbeidsgiveren heter "Den norske sjømannskirken", når så få sjøfolk bruker den.

- Vi vil likevel fortsette å hete sjømannskirke av to grunner: For det første historien – det er sjøfolkene som har lært oss å drive kirke. Dernest er det helt klart at så lenge det finnes norske sjøfolk, vil vi besøke dem. Vi vil fortsatt formidle norsk språk og kultur. Organisasjonen som helhet har fokus på det. Men så lenge det blir færre og færre sjøfolk, betyr det at flere av våre ressurser vil brukes på andre måter, fordi vi møter folk andre steder. Vi driver med et internasjonalt norsk kirkelig arbeid som har sin spesielle historie. Vi opplever denne historien fortsatt som en aktiv ressur. Men det nytter ikke å drive en kirke i moderne tid med gamle redskaper, slår Holt fast, før han fortsetter:

- Vi er inne i en tid med veldige endringer. I de tradisjonelle havnebyene er det en tendens til at aktiviteten i sjømannskirkene ikke er like store som andre steder hvor det finnes norske kolonier. Derfor er det ikke sikkert at vi vil beholde sjømannskirkene alle steder. I disse dager legger vi derfor om driften i Antwerpen. Det er ikke det at vi ikke skal besøkes, men vår organisasjon er usikker på om det er store bygg vi trenger til dagens virksomhet, sier sjømannsprest Tobjørn Holt. □



Eilif Fjøn,  
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet.

# Tradisjonsrik norsk kirke i London

*Sjømannkirken i London er den eldste norske menighet i utlandet, og har en historie som strekker seg helt tilbake til 1600-tallet.*

Etter at London var utsatt for storbrann i 1666, var behovet for tømmer til gjenoppbygging stort. Skandinavisk tømmer var ettertraktet og norske trelasthandlere kom til byen og startet med import. Det førte igjen til at mange norske sjøfolk inntok byen som en del av trelasthandelen. Etter hvert ble det et behov for et kirkelig tilbud. I 1692 kom den norske presten Iver Brink til London. Slik startet den dansk-norske kirken i London.

## Hit og dit

I 1696 ble den første kirken innviet på Wellclose Square, og i tiden fram til 1814 var de fleste prestene norske. Under Napoleons-krigene hadde både kirken og norske sjøfolk en krevende periode. Norske sjøfolk var ikke spesielt godt likt i britiske havner, da landet var på feil side i krigen i forhold til England – noe som aldri har skjedd siden.

Da Norge gikk i union med Sverige i 1814, ble menigheten splittet mellom den svenske, danske og engelske kirken. Men tallet på norske sjøfolk var stadig voksende, og i 1864 ble "Den norske sjømannsmisjonen" (Forening for evangeliets fremme blant skandinaviske sjøfolk i fremmede havner) grunnlagt. Fire år senere startet grunnleggeren av sjømannsmisjonen – den buldrende bergenseren og presten Stor Johann – opp med byggingen av en ny kirke, denne gang i Surrey Docks.

Men havneområdene og byen utviklet seg, og i 1927 var det igjen på tide å flytte. Da ble dagens sjømannskirke i London innviet av kronprins Olav. Den ligger i Rotherhithe, like sør for Themsen, eller 1,5 km øst for Tower Bridge. Gjennom de dramatiske krigsårene fra 1940 til 1945, ble denne kirken legendarisk. Bygningen overlevde den intense bombingene av britenes hovedstad og var det frie Norges katedral under krigen. Både kongefamilien og regjeringen var brukere av kirken.

## Stort tilbud

I dag har kirken tolv personer ansatt i om lag ni årsverk. Staben består blant annet av sjømannspresten, administrasjonsleder, kapellan, assistent og husmor. Dessuten har man også lokalt ansatt sekretær, vaktmester, renholder og organist.

Personellet i sjømannskirken i London regner med at de møter omkring 25 000 mennesker hvert år. Aktivitetsnivået er derfor stort. Her møtes kvinneforeninger, krigsseilere, veteraner og seniorer. I tillegg har kirken treff for mødre og barn, lørdagsskole med norsk språk- og kulturformidling for familier som er norsk/engelske, temakvelder, samt ulike konserter, utstillinger, fester og arrangementer for studenter.

Kirken er også svært aktiv i utadrettet arbeid, og reiser ut for å besøke folk på blant annet kontorer, arrangementer i

## Hjertelig hjemlig

Sjømannskirken har egne vaffeloppskrifter fra hele verden.

Her er Londonversjonen:

- 3 egg
- 1 dl sukker
- 2 1/2 dl fløte
- 5 dl melk
- 500 g mel
- 1 ts bakepulver
- 1/2 ts kardemomme
- og litt vaniljesukker

den norske klubben, det norske handelskammeret og det norske KFUK-miljøet. Kirkens folk besøker også eldre, skoler og studentmiljøer. De har også ansvar som feltprester for norske offiserer og deres familier i Storbritannia. Sjømannskirken er organisert med en person i Skottland, en deltidsansatt i Liverpool, tilknyttet den svenske kirken, og studentprest for Storbritannia, Irland, Spania. □



# Gud, politikk og vafler

*Paul Kristian Steiro er sjømannskirkens mann for norske sjøfolk i Sør-England. Han sørger for både kaffekos og åndelig føde.*

Besøk fra "kjerka" – få tradisjoner står vel sterkere hos norske sjøfolk. I sjømannskirken i London er det Paul Kristian Steiro som drar på skipsbesøk. Tidligere var flere fra kirken involvert, nå er det én mann som har dette som sitt ansvarsområde. Omleggingen skjedde i fjor.

- Det krever mye tid og en god del erfaring og kunnskap. Derfor har vi satt en mann på det. Selv deltar jeg bare en sjelden gang på slike besøk, forklarer sjømannsprest Torbjørn Holt.

## Kjent i havnene

Det er særlig de nye sikkerhetskontrollene i havnene som gjør at det er en fordel at det er den samme personen som drar på besøkene.

- Vedkommende blir da kjent i havnene, noe som er en stor fordel. Det innebærer også at han kan bygge opp spisskompetanse på området, slik at han blant annet kan ta seg inn og ut av havner og gjennom sikkerhetskontroller uten for mye dill og dall. Da blir også denne tjenesten mer effektiv. I tillegg vil de ulike sjøfolkene kjenne igjen Paul Kristian når han kommer, sier Holt, noe Steiro kan bekrefte:

*DRAR PÅ BESØK. Når ikke sjøfolka kan komme til kirken, sørger Paul Kristian Steiro for at de likevel får tilbud om både lesestoff og en god prat. Her er det "Lysvik" som ligger til kai i Chatham som får besøk.*

- Jeg begynner å kjenne igjen sjøfolkene, særlig de som er her hver eller annen uke. Bare prosedyrene med å sjekke skipslistene og lære seg å lete etter fartøy, krever en viss trening. I tillegg må man ringe agenten for å bli satt på en sikkerhetsliste i den aktuelle havnen. Men man må ha en fleksibel holdning til arbeidstid i denne jobben. Jeg har strengt tatt bare fri når jeg er bortreist, sier Steiro.

## Vafler og lesestoff

De sjøfolkene som får besøk, er ofte en ensom norsk kaptein – eventuelt med en overstyrmann – som venter på å losse. En sjelden gang er det en cruisebåt som legger til ikke langt fra flyplassen London City. Ellers foregår besøkene i havnene Tilbury, Coryton eller Chatham Docks ved Gillingham.

- Med noen få unntak, blir jeg vel tatt imot. Det hender selvsagt at det ikke passer, fordi skipperen har det travelt. Men jeg har aldri fått høre at noen overhodet ikke er interessert i besøk fra sjømannskirken. I forrige uke var jeg om bord på syv skip, sier Steiro. Sjømannskirkens utsendte har med seg lesestoff i mange varianter.

- Vi leverer aviser som er 2-3 dager gamle. De fleste får tak i nyheter på internett i dag. Men noen vil likevel ha avis, fordi det føles bedre å bla i en avis enn å se på skjermen.

Og det er lokalaviser som er mest etterspurt. I tillegg tar vi med kasser med bøker, som kommer fra Sjøfartsdirektoratets velferdstjeneste. En god del sjøfolk liker dette godt. Dessuten har jeg med månedsbladet til sjømannskirken og Sjøfartsdirektoratets magasin Navigare, forteller Steiro, som også sørger for litt føde til sjøfolkene.

- Jeg tar med sjokolade når det blir etterspurt, sier han, og viser oss kassevis av bamsemums som står lagret i kirken.

- Men de fleste båtene som går til London har vært innom og bunkret i Norge. Da blir ikke behovet for norsk sjokolade så stort. Iblant har jeg også med et fat med vafler. De går unna, ler Paul Kristian Steiro.

## Samtaler om alt

Bøker, aviser og vafler til tross, det er samtalen som er det viktigste.

- Jeg synes ofte synd på kapteinene som kan bli litt alene. Det er store kulturelle forskjeller mellom norske offiserer og mannskap fra andre land. I tillegg er det også en formell distanse mellom kaptein og mannskap. Så det er ikke alltid lett for de norske sjøfolkene. Da setter de pris på vårt sosiale tilbud om en samtale, sier han.

- Hva snakker dere om?

- Om været og hvordan overfarten har vært, for eksempel. Vi formidler at vi er tilgjengelige for samtale hvis det skulle være noe. Ut over det snakker vi om alt mulig; norsk politikk og kultur, også om Gud og trosspørsmål hvis de vil det. Vi brukes ofte som en slags klagemur, og det hender at det blir dype personlige samtaler. Men som oftest er det hyggelige møter av mer sosial karakter. Vi er medmennesker som kan snakke med folk om alt det de er opptatt av, avslutter Paul Kristian Steiro. □



# A changing church

*The Norwegian Church and Seamen's Mission in London is a centre for many activities, but is no longer visited by many seafarers, therefore, the church has to find new ways of running their operation.*

We are on our way to the Norwegian Church and Seamen's Mission in London to meet the minister of the church, Torbjørn Holt. After crossing the Thames, the taxi drives through the busy streets of a residential area, where we suddenly see a steeple, and a beautiful church flying the Norwegian flag appears. However, not a single ship is in sight.

- Our organization is a typical example of how things change over time. When the church was built, it was a neighbour of the vast and busy London docklands. By 1970, most of docks had moved further east along the Thames, says Torbjørn Holt. - Suddenly we were facing a new reality, in which the church was in the wrong place. From being in a situation where we were visited by many seafarers every week there were now hardly any seafarers to be seen at the church.

## **Crisis**

Over the last few years it has mostly been major accidents and crisis that have attracted attention to the church in London. Recently Holt has been involved in both the Bourbon Dolphin accident and the incident where a Norwegian student was murdered. In cases like these, Holt is used both as spokesperson and as a provider of spiritual comfort to the families involved.

- Today some accidents are subject to enormous media attention. As a result we now are visible in a different way than previously, however we realise that the media are just doing their job. When a ship goes down off the Shetlands or a young woman is killed

in London, it is news and it is reasonable that the media will want to cover it, says Holt.

## **Something for everyone**

Holt tells us that all types of Norwegians in London visit the Norwegian Church.

- London has had a Norwegian colony for a great many years and many of those who have been here for some time visit us regularly. Those who visit the church include families with children, students, diplomats, officers, artists and journalists. The Norwegian Church is a social meeting place and should offer something for everyone. We also visit many people. We want to meet people where they live and work. Much of our work does not depend on us having a building in London. We will no doubt see more of this type of mobile and outreaching service within the Norwegian Church in the future, the minister says.

## **Seafarers**

Nowadays, only a few Norwegian seafarers visit the Norwegian Church.

- These days seafarers either work or sleep. The unemployed sailor of days gone by, hungry in port and helped by the church, does not exist anymore, says Holt. - Today's seafarers are professionals. However, seafarers will always be important to us. As long as there are Norwegian seafarers, we will maintain contact with them as far as possible. Both seafarers and shipowners have huge responsibilities. They manage equipment of great value, and also make operative decisions which may have an impact on the workplace of many people.



They know we are there for them, should they should need someone to talk to, says the minister, who nevertheless admits that it is a paradox that his employer is called "The Norwegian Church and Seamen's Mission" when it is used by so few seafarers.

## **The future**

- We will continue to be called the seamen's mission regardless, because it is the seafarers that have taught us how to run the church. As the numbers of seafarers using us decrease we will have to use our resources differently as we meet people with non-seafaring backgrounds in other places. We have a long history of carrying out Norwegian clerical work throughout the world.



*AT YOUR SERVICE. Few seafarers visit the beautiful Norwegian seamen's church in London, so Paul Kristian Steiro and Torbjørn Holt provide a mobile and outreaching service.*

get some traditional Norwegian food. - Sometimes I bring waffles. They disappear quickly, he laughs.

### **Conversations about everything**

Despite the books, the newspapers and the waffles, it is the conversation that is the most important.

- I often feel sorry for the captains who can feel lonely. There are often great cultural differences between the Norwegian officers and their crew who are usually from another country. There is also a formal distance between the captain and his crew. The life at sea of a Norwegian seafarer is not always easy and they appreciate the offer of a conversation, Steiro says.

- What do you talk about?

- For example about the weather and how the voyage has been. We try to get across that we are available for conversation if they have something on their mind. Beyond that, we talk about everything; Norwegian politics and culture, also about God and issues of faith if they want to. We are often used as sort of a confessional, and occasionally we have deep personal conversations. Paul Kristian Steiro concludes, - We normally have pleasant meetings of a more social nature with Norwegian seafarers. We feel that we are friends who can talk to people about whatever engages them the most. □

However, there is no point in using old methods to run a modern church, Holt states, before he continues: - The level of activity at our seamen's missions located at traditional ports is not as high as in other missions where there are Norwegian colonies. Therefore it is not certain that in the future we will maintain all of our churches. It is not that we do not want visitors, but our organization is not sure that a large building is required for today's activities. Instead we are concentrating more on visiting ships.

### **Waffles and newspapers**

In the Norwegian church in London, it is Paul Kristian Steiro who is responsible for visiting ships. The seafarers he visits

are often lonely Norwegian captains - perhaps with a Norwegian first mate - who are waiting to unload in the huge port facilities situated east of London in the Thames estuary, the ports of Tilbury, Coryton or Chatham Docks at Gillingham. The church's representative brings with him all sorts of reading material. - We deliver newspapers that are two or three days old. Most people get news from the internet these days, but some still like to have a newspaper as they prefer to turn the pages of a paper to looking at a screen. And it is the local newspapers that are most in demand. In addition, we bring the boxes of books that we receive from the Welfare Service of the Norwegian Maritime Directorate. Steiro also makes sure that the seafarers



**Eilif Fjon,**  
Director of Communication and Public Relations, the Norwegian Maritime Directorate.

# Refusjonsordningen

## – skal sikre sysselsetting av norske sjøfolk

*For å sikre rekruttering og opplæring av norske sjøfolk som arbeider i konkurranseutsatt innenriks fart, ble det i 1994 innført en ordning for lønnsrefusjon for mannskap på norskregistrerte skip. Siden den gang har ordningen bare økt i omfang. Fra fjerde termin i år blir det innført et makstak for nettolønnsordningene.*

Norsk skipsfart har siden slutten av 1800-tallet spilt en viktig rolle i norsk økonomisk historie. Skipsfarten representerer en erfaring og kompetanse som er viktig også for den landbaserte maritime næringen i Norge. De skiftende regjeringer de siste tiår har sett viktigheten av å sikre en framtid for norsk skipsfart og gi de norske rederiene rammebetingelser for å videreutvikle flåten.

Oljekrisen i 1973 utløste en krise i norsk skipsfart. Fra midten av 1970-tallet til midten av 1980-tallet ble en rekke tradisjonsrike rederier avviklet. Mange redere flagget ut sine skip og erstattet norske sjøfolk med utenlandsk arbeidskraft. Tendensen var den samme i hele den industrialiserte verden, og i flere land ble store deler av skipsfartsvirk-

somheten avviklet. Skulle den norske skipsfartsnæringen overleve ville det kreve radikale løsninger. I 1987 ble derfor Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) opprettet. Fra før hadde vi Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Det er pliktregistrering av alle norskeide skip i NOR, og skipets eier må være norsk eller fra et EØS-land. NIS er et frivillig register som er åpent for eiere av alle nasjonaliteter. Skip som ble registrert i disse registrene fikk rammebetingelser som skulle bidra til å stanse utflaggingen og skape et nytt grunnlag for en nasjonal rederinæring. Det ble gitt adgang til å benytte utenlandske mannskaper på lokale vilkår. Resultatet ble at utflaggingen gikk markert ned, og en rekke skip ble flagget hjem. I årene fra 1987 til



*FORVALTER MYE PENGER. Kari Anne Petersen i Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for refusjonsordningen. – Pass på at all påkrevd dokumentasjon legges ved hver søknad, oppfordrer hun.*

1996 ble det gjennomført flere endringer som skulle sørge for at denne politikken fungerte etter hensikten. Etter 1996 har imidlertid rammebetingelsene for skipsfarten vært et stridsspørsmål. Samtidig har de fleste EU-land innført regler for

### HVORDAN FUNGERER REFUSJONSORDNINGEN I DAG?

Refusjonsordningen utformet i to versjoner: En refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets bruttolønn og en nettolønnsordning med refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift. Innenfor disse to versjonene er det igjen fem forskjellige refusjonsalternativer. Hvilken ordning det skal søkes i beror blant annet på type skip, skipets virksomhet og hvilke register (NOR eller NIS) skipet er registrert i.

Innenfor den første versjonen:

- **Ordinær ordning for skip i NOR og NIS og Særskilt ordning for skip i NIS**

Refusjonsordningen dekker en prosentvis andel, 12 % eller 9,3 %, av rederiets bruttolønnsutgifter for refusjonsberettigede sjøfolk om bord i refusjonsberettigede norske skip.

Innenfor den andre versjonen:

- **Nettolønnsordning for skip i NOR** hvor skatt og arbeidsgiveravgift for refusjonsberettigede sjøfolk på skipet refunderes.
- **Nettolønnsordning for passasjer-skip i utenriksfart i NOR** hvor skatt og arbeidsgiveravgift for besetningsmedlemmer i henhold til skipets alarminstruks refunderes.
- **Nettolønnsordning for passasjer-skip som betjener strekningen Bergen – Kirkenes** hvor skatt og arbeidsgiveravgift for skipets sikkerhetsbemanning refunderes.

*”Formålet med tilskuddordningen er å legge til rette for maritim virksomhet. Tilskuddet skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land.”*  
(§1 Forskrift om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk)

Det refunderes maks 33 000 kr. pr. termin pr. sjømann. Søknadsåret er delt inn i 6 terminer. Rederiene sender inn en søknad per skip, etterskuddsvis. For eksempel for perioden/terminen januar og februar er søknadsfristen 20. mars for prosentordningen, og 25. mars for nettolønnsordningen.



beskatning og bemanning som gir europeisk skipsfart svært gode betingelser.

### Forvaltes av Sjøfartsdirektoratet

Refusjonsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk på skip i NOR ble etablert i 1994. Bakgrunnen var den vanskelige konkurransesituasjonen norske sjøfolk møtte, spesielt for de ansatte i innenriksflåten. Denne flåten konkurrerte med danske og svenske skip som hadde sterke støtteordninger for sine sjøfolk. Hensikten med ordningen var å kompensere for at det norske skattesystemet hadde høyere bruttokostnader for hver sjømann enn støtteordningene i andre europeiske land. Det ble vedtatt å refundere til rederiet en del av hver enkelt sjømanns innbetalte skatt.

Tilskuddsordningen er basert på en overslagsbevilgning som fastsettes i årlige budsjettvedtak i Stortinget og blir gjengitt i årlig tildelingsbrev til tilskuddsforvalter, som er Sjøfartsdirektoratet. Bevilgningen for 2008 utgjør samlet 1.777 millioner kroner.

Det er Kari Anne Petersen i Sjøfartsdirektoratet som er faglig ansvarlig for ordningen. – Tilskuddsordningen er utformet i to versjoner, avhengig av hvilket skip som blir omfattet, sier hun. – En refusjonsordning er for en prosentvis andel av rederiets nettolønn for refusjonsberettigede sjøfolk på refusjonsberettigede skip. Den andre versjonen er en nettolønnsordning med refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for visse grupper av sjøfolk. Det legges til grunn at skattetrekk er fastsatt slik at sjøfolkene ikke forventes å få noen tilbakebetaling av skatt, tilføyer hun.

### Endringer

Tilskuddsordningen omfatter lasteskip, passasjerskip, slepebåter og skip i petroleumsvirksomhet, når disse oppfyller de øvrige vilkår. Skipet må være på minst 100 bruttotonn og må benyttes til maritim transport. Krav til refusjonsberettigede sjøfolk er blant annet å være skattemessig bosatt i Norge, ha rett til sjømannsfradrag og få inntekten innberettet til Pensjonstrygden for sjømenn.

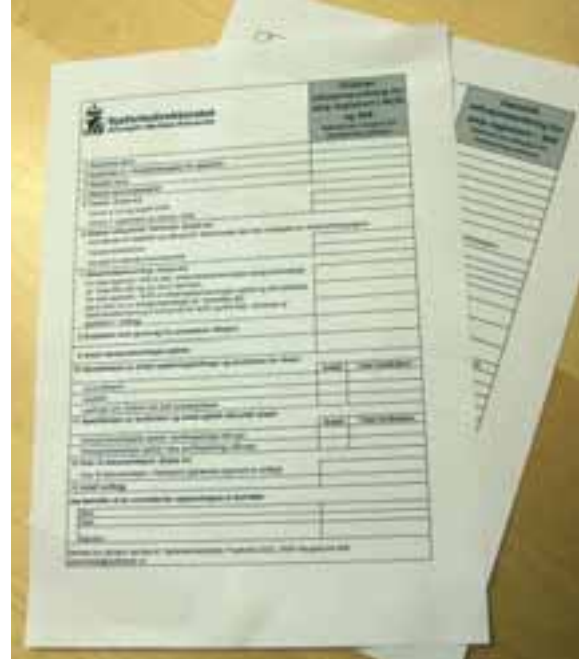
Regelverket for ordningen består av en forskrift (Forskrift om forvaltning av

*SKJEMA. Regelverket og søknadskjema finnes for nedlastning på [www.sjofatsdir.no](http://www.sjofatsdir.no). Søknadskjemaene og registreringskjema må riktignok printes ut, signeres og sendes inn på gamlemåten, men de kan nå fylles ut elektronisk.*

tilskudd til sysselsetting av sjøfolk) som er felles for søkere innenfor alle ordningene. I tillegg fastsettes det og utarbeides årlig generelle veiledninger og søknadskjema for hver av ordningene. Rederiet må sette seg inn i det gjeldende regelverket og søke på grunnlag av det.

– Det er viktig å huske på at all påkrevd dokumentasjon legges ved hver søknad og må være i tråd med kravene, sier Petersen. – Ellers så kan vi være nødt til å avvise søknaden.

Følgene av Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett medfører endringer i regelverket for refusjonsordningen.



– For å begrense ytterligere vekst for de samlede utgiftene, innføres det fra 1. juli 2008 et tak på nettolønnsutbetalingene

## ENDRINGER I TILSKUDDSORDNINGEN

I løpet av de 14 årene Norge har hatt støtteordningen for sjøfolk, har det skjedd en rekke endringer i dens innretning. Det kan i hovedtrekk oppsummeres som følgende: I 1996 ble det etablert en særskilt ordning for skip i NIS. Hensikten var å øke antallet norske arbeidsplasser i NIS-flåten og å stimulere til etablering av flere rekrutterings- og opplæringsstillinger.

I perioden 1997-1999 ble den også foreslått avvirket, men sterke protester fra næringen førte fram. Refusjonssatsen ble satt ned fra 20 % til 12 % våren 1998. Det ble også i 1998 foretatt endringer, slik at passasjerbetjeningen på passasjerskip og ferjer i NOR, og bøyelastere ble tatt ut av ordningen. Samtidig ble ordningen forbedret ved å innføre tilleggsrefusjon for opplæringsstillinger også i ordinær ordning. Dette ble gjort for å sikre den viktige rekrutteringen til norsk skipsfart. Det ble opprettet en egen nettolønnsordning for fergerederier i NOR i utenriksfart i 2002, og en nettolønnsordning for NOR-skip i petroleumsvirksomhet ble etablert året etter. Fra 2006 ble denne sistnevnte nettolønnsordningen utvidet til nettolønnsordning for skip i NOR. Fra juli 2007 er det etablert en egen nettolønnsordning for sikkerhetsbemanningen på skip som betjener strekningen Bergen – Kirkenes. Denne ordningen ble godkjent av EFTAs overvåkningsorgan ESA 1. juli i år. Fra fjerde termin i år blir det innført et makstak for nettolønnsordningene og det er nye søknadskjemaer.

## STIFTELSEN NORSK MARITIM KOMPETANSE

Alle rederier som er omfattet av nettolønnsordningen skal betale inn et fastsatt beløp per måned per sjømann til et fond som arbeider for kompetanseheving og rekrutteringstiltak for norske sjøfolk. Basert på rapportering fra Sjøfartsdirektoratet innkrever Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse terminvis dette beløpet fra rederiene i ordningen. Stiftelsen ble etablert i oktober 2003 og er av Nærings- og handelsdepartementet gitt enerett til å forvalte dette fondet. En vesentlig del av stiftelsens midler blir benyttet som tilskudd til rederier som har opplæringsstillinger. I 2007 ble om lag 39, 9 millioner av fondets midler benyttet til dette formål. Fondets driftsinntekter var til sammen 67 millioner kroner. I tillegg til rekrutteringstiltak skal stiftelsen være en pådriver for en positiv næringsutvikling når det gjelder HMS-arbeid. Fraktestrekeredernes Rederiforening fikk i 2007 støtte til et prosjekt som har til formål å forbedre verneombudstjenesten om bord i fraktestrekeredernes skip. Til sammen fem kurs ble arrangert i fjor, og det meldes om en positiv økning i interesse og deltakelse.

## UTVIKLING

Siden ordningen ble innført har antall norske sjøfolk det er søkt refusjon for vært relativt stabilt, mens antall rederier er blitt halvert. Beløpet staten har utbetalt til rederiene har hatt en markant økning. En del av årsaken til dette er økte lønninger. Tabellen under viser utviklingen i antall sjøfolk, skip og rederier som har søkt om refusjon. Tallene angir et snitt av de seks terminene det er blitt søkt refusjon for per år. Siste kolonne angir hvor mye som er blitt utbetalt.

År	Antall sjøfolk	Antall skip	Antall rederier	Sum utbetalt per år
1994	7808	495	304	340.296.000,-
2000	8056	500	228	307.348.000,-
2004	9204	412	172	954.663.000,-
2007	10333	412	150	1.606.218.000,-

på 198 000 kroner per sysselsatt, som tilsvarer en årslønn på om lag 500 000 kroner, forklarer Petersen. – Ved søknad i nettolønnsordningen gir det utslag i at det maks kan søkes om 33 000 kroner per sjømann i terminen.

I forbindelse med regelverksendringen er det utarbeidet nye veiledninger og søknadsskjemaer. Rederier som allerede søker i ordningen vil se at kravet til doku-

mentasjon som skal følge søknadene er utvidet, og søknadsbeløp og besetning om bord skal blant annet spesifiseres i antall, sertifikatpliktige stillinger og ikke-sertifikatpliktige stillinger og bruttolønn for disse. Videre kreves en spesifisering av antall av besetningen innenfor oppgitte bruttolønnsintervaller.

Rederiene skal registrere seg i ordningen ved å sende inn et registrerings-

skjema med påkrevde vedlegg. Dette gjøres ved førstegangssøknad og igjen annet hvert år. – For å kunne ha en viss kontroll både med at alle rederier i ordningen ivaretar dette, og at vi har kapasitet til å ta imot og eventuelt oppdatere tidligere gitt informasjon, gjennomføres denne kontrollen til en bestemt termin, sier Petersen. – Alle rederier innenfor ordningen må da registrere seg på nytt. I 2008 er det lagt til fjerde termin, henholdsvis til søknadsfrist 20. og 25. september, avslutter hun og oppfordrer rederiene til å sette seg godt inn i endringene, og utarbeide og innsende dokumentasjon og søknader etter regelverket. □



Stine Nerbø,  
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

## ► New features Tron UAIS TR-2500 Now with Class B reception

### CONTACT INFORMATION

#### Jotron AS

Norway  
sales@jotron.com

#### Jotron UK Ltd.

England  
sales@jotron.co.uk

#### Jotron Asia Pte. Ltd.

Singapore  
sales-asia@jotron-asia.com

#### Jotron USA, Inc.

USA  
contact.us@jotron-usa.com



#### Tron UAIS TR-2500

(Class A Universal Automatic  
Identification System)

#### New features: (from Feb 2007)

- RS232 sensor or external display port
- Ethernet, 10Base-T for external display
- ISGOTT compliance (low power, 1 W for tankers when on/off loading cargo)
- Added RS422/RS232 speed: 19200 baud
- Easy software upgradable



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



# Olav Akselsen utnevnt til ny sjøfartsdirektør

*Akselsen varslet ingen store omveltninger da han var på sitt første besøk på sin kommende arbeidsplass.*

Den 22. august i år ble Olav Akselsen utnevnt i statsråd til å være den neste som skal lede Sjøfartsdirektoratet. Han tilsettes på åremål for en periode på seks år.

– Etter en totalvurdering har vi kommet fram til at Olav Akselsen er den beste kandidaten som ny sjøfartsdirektør. Han har god kjennskap til skipsfartsnæringen og lang ledererfaring fra flere stortingskomiteer og som statsråd, sa nærings- og handelsminister Sylvia Brustad om utnevnelsen av Akselsen.

Førtitreåringen fra Stord har snart nitten års ansiennitet fra Stortinget som representant for Arbeiderpartiet. Han er for tiden leder for utenrikskomiteen og nestleder i gruppestyret i AP. Han har også sittet som statsråd i Olje- og energidepartementet i Stoltenberg I-regjeringen fra 2000 til 2001.

## Ingen store forandringer i vente

En uke etter utnevnelsen dro Akselsen på besøk til Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund for å møte sine nye kolleger og se sin kommende arbeidsplass. Etter først å ha pratet med ledergruppen, stilte han opp på allmøte i atriet, der hans nye mannskap møtte mannsterke fram for å hilse på sin nye sjef.

Akselsen ville ikke komme med noen programerklæring for sin nye jobb. – Jeg har blitt spurt av en del journalister om jeg har noe prosjekt og om hva jeg skal gjennomføre som sjøfartsdirektør, men det har jeg ikke svart på, sa han. – Grunnen til det er at jeg ikke har noe prosjekt bortsett fra å håpe at vi alle i fellesskap skal klare å lage en arbeidsplass som er slik at

alle de som ikke jobber her misunner oss som har den muligheten.

I et Sjøfartsdirektorat som nylig har vært gjennom en stor flytteprosess og omorganisering, er naturlig nok viljen til ytterligere omveltninger ikke særlig stor. Men Akselsen kunne berolige sine nye medarbeidere med at de kommer til å få arbeidsro framover. – Jeg har også blitt spurt om hva som vil bli annerledes med meg som sjøfartsdirektør, og da sa jeg at det er ikke sikkert at det vil merkes i det hele tatt, sa han. – Fordi det er ikke noe poeng at ting nødvendigvis skal gjøres på en annen måte selv om det kommer en ny sjef.

## Et år før oppstart

– Jeg har en av Norges lengste oppsigelsestider, sa Akselsen, som først skal tiltre sin nye jobb etter stortingsperiodens utløp i 2009. Inntil da er det Sigurd Gude som vil fortsette å fungere som sjøfartsdirektør.

Tiden fram til han begynner vil Akselsen bruke på å sette seg inn i direktoratets arbeidsoppgaver og utfordringer. – Men jeg skal holde meg helt av banen, og ikke blande meg inn i noe som helst før jeg begynner mitt daglige virke her, sa han.

Akselsen understreket at han gleder seg til å ta fatt på oppgaven når den tid kommer. – Jeg ser veldig fram til å begynne her, for det er en kjempespennende oppgave dere alle har å forvalte, sa han. – Sjøfart er en av de viktigste næringene i Norge, så den jobben som blir gjort i dette huset, den er veldig viktig for landet vårt. □



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare



*NY SJØFARTSDIREKTØR. Olav Akselsen har ingen maritim bakgrunn, men har nitten års fartstid fra Stortinget.*



*ALLE MANN PÅ DEKK. De ansatte på Sjøfartsdirektoratets hovedkontor samlet seg oppover etasjene i atriet, da den nye sjøfartsdirektøren kom for å hilse på.*





# Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

## SHIP-prosjektet

### Investering i helse

*På M/T Anneleen Knutsen er ting ship shape. Den 3. juni var hun første skip som gikk i gang med rederiets pilotprosjekt og videreføring av den internasjonale helsekampanjen SHIP. Sunnere kosthold og mer fysisk aktivitet skal gi sjøfolkene om bord bedre helse.*

Knutsen OAS Shipping ble for snaut et år siden kontaktet av Sjøfartsdirektoratet for deltagelse i helseprosjektet SHIP – "Seafarers' Health Information Program". Direktoratets henvendelse fikk umiddelbar positiv respons da denne passet

inn i en intern satsing som rederiet allerede hadde besluttet. Siden den gang har det ved jevne mellomrom vært gjennomført forberedende møter, ofte i tett samarbeid med direktoratets prosjektleder Inger Randi Wikre.

Kick-off for SHIP-prosjektets første skip i Knutsen OAS-rederiet skjedd i Le Havre i Frankrike 2. til 3. juni i år. M/T Anneleen Knutsen er et av tre skip som Knutsen OAS Shipping har valgt ut for å delta i pilotprosjektet. Erfaringene fra disse tre skipene skal benyttes i implementeringen av tilsvarende helsekampanjer på alle rederiets skip.

#### Sunn kost

Matsikkerhet, overvekt og sunn mat er tre av punktene i SHIP-kampanjen. Her er det ikke bare opp til det enkelte besetningsmedlem å passe på hva han eller hun putter i munnen, det setter også store krav til dem som skal tilberede maten. Fra nå av skal det være enklere å velge sunt.

Første lunsj etter kampanjestart er i ferd med å ta form, og vi er spente på å se hva det bys på. Det putrer livlig i grytene når vi entrer byssa, og vi snuser instinktivt gjennom luften, men duftene



**Torbjørn Husby,**  
underdirektør Avdeling for Arbeids- og levevilkår  
assistant Director of Department,  
Assistant Director of Department for Working and  
Living Conditions

blander seg. De er mange, for utvalget av mat er stort. - Det blir store forandringer her nå, smiler sjefsstuert Benjamin H. Bayandayan. Men det er en utfordring han tar på strak arm. Han mener trakteringen av velsmakende og sunn mat til sine kollegaer skal gå som en drøm.

#### Topp motiverte

Som en videreutvikling av opplæringsmaterialet fra SHIP og ICSW (International Committee of Seafarers Welfare) har fysioterapeuten Mona Woll Håland

#### SHIP

Seafarers' Health Information Program (SHIP) er utarbeidet av ICSW – den internasjonale velferdskomiteen for sjøfolk. Dette er en informasjonskampanje som tar for seg helse.

#### SHIP omhandler syv punkter:

- matsikkerhet
- fysisk aktivitet
- sunn mat
- overvekt
- trygg reise
- malaria
- HIV, Aids og kjønnsykdommer

Tre nye kampanjer er nå snart klar for distribusjon:

- mental helse
- hud
- tannhelse

Totalt er det til nå distribuert 179 773 enheter i SHIP-kampanjen internasjonalt.



# Blåmyra Open 2008

26. og 27. juni inviterte Sjøfartsdirektoratet til det 12. sjømannsmesterskapet i golf på Haugesundområdet foreløpig eneste 18-hulls bane, Nordvegen Golfbane på Karmøy.

**Kaare Hausken**, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Den populære golfturneringen ble for første gang lagt til Vestlandet, og de 35 deltakerne kunne nyte noen kjempeflotte sommerdager med gode kolleger og flott natur. Banen, som ble åpnet i mai 2005, er nærmest å betrakte som en linksbane, med småkupert terreng og flott utsikt ut over havet. Dessuten var "røffen" den store

utfordringen for spillerne, og var nok den direkte årsaken til at scoren for mange ble noe lavere enn forventet.

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



**EN FIRER-BALL KOMMER INN PÅ HULL 9.** Fra venstre: fjorårsvinneren Gunnar Jan Halvorsen fra Porsgrunn, Thor Willy Eriksen fra Nøtterøy, Tore Vidar Ellefsen fra Haugesund og Knut Even Saue fra Koperøvik. Sistnevnte tok sitt grønne kort kun en uke før turneringen, og fullførte med stil.

produsert en treningsmanual og en DVD med et bredt spekter av øvelser som skal deles ut på alle rederiets skip. - Et opplæringsprogram der det visuelle kommer godt frem, forklarer hun. - Øvelsene som vises er tilpasset skipets

apparater, og gir gode resultater. Og husk – alt hjelper! Bare fem minutter i trimrommet gir helsebringende effekt, erklæres det.

Plutselig runger Madcon gjennom høytalerne. Det er tid for trim! Alle mann reiser seg, og snart er aktivitetsnivået så høyt at kinnene begynner å gløde og svetteperlene melder sin ankomst. Knærne opp, armene likedan, hopp, gå, og smil! Stemningen er høy, og da Mona etter endt treningsøkt slår av musikken, får hun et samstemt "We want more". Det er ingenting å utsette på motivasjonen.

Gjennom helsekampanjen investerer Knutsen OAS Shipping i god helse for sine ansatte. Tilbudene er der, så nå gjelder det å benytte seg av dem. □

*KOM IGEN OG TA I! Mona Woll Håland hentet frem stor entusiasme blant mannskapet.*



Norske velferdsstasjoner  
Norwegian Government  
Seamen's Service

## Branch offices

### Aberdeen

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

### Port Said

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

### Rotterdam

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

## Kontakter/Contacts

### Dunkerque

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

### Houston

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

### Singapore

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

### Mongstad

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

### Narvik

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

### Odda

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

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

# Action og innsikt



*Det blir eventyr av ymse slag på filmprogrammet i høst. Mens Scarlett Johansson flørter seg gjennom Barcelona, skremmer Heath Ledger vettet av folk i Gotham City. Innsiktsfulle rolletolkninger er det mange av.*



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

I oktober blir "And When Did You Last See Your Father?" å finne i filmpakken. Denne sorgmuntre fortellingen skildrer det kompliserte forholdet mellom Arthur som er lege og sønnen Blake (Colin Firth) som i stedet valgte dikterkallet. Blake reiser hjem for å tilbringe de siste dagene med sin alvorlig syke far. Han vil konfrontere faren med episoder som ligger flere år tilbake i tid, men sykdommen har tappet faren for alle krefter til samtale. I tilbakeblikk kommer det frem at den stillferdige og leseglade Blake gjennom hele oppveksten ble tynget av farens diametralt motsatte og svært utadvendte personlighet.

## Woodys nye vakre jenter

Woody Allen har de siste årene valgt å spille inn filmene sine i europeiske omgivelser. Årets location er Barcelona. Med sin middelshavssensualitet danner byen perfekte omgivelser for "Vicky Christina Barcelona", en morsom og frisinnert feiring av kjærligheten i alle dens sjatteringer. De to venninnene Vicky og Cristina (Scarlett Johansson) skal tilbringe sommeren i den spanske byen. Vicky er jordnær, realistisk og nyforlovet, mens Cristina er nysingel og åpen for eventyr – både emosjonelle og seksuelle. Under et galleribesøk treffer de den vakre maleren Juan Antonio, kjent for sitt turbulente forhold til sin ekskone Maria Elena (Penelope Cruz). Javier Bardem som høstet Oscar for innsatsen som iskald drapsmann i "No Country for Old Men" iklær her rollen som den lidenskapelige kunstneren som setter hjertene i brann. Fra nå av skjer ting fort og i løpet av en begivenhetsrik

helg har både Cristina og Vicky fått livene sine snudd opp ned.

## Fra regnskap til mord

"Wanted" er en heftig actionfilm om den depressive og apatiske regnskapsføreren Wesley Gordons (James McAvoy) forvandling til en esoterisk leiemorder, og er regissør Timur Bekmambetovs siste lek med fantasivåpen i spesialeffekt-kammeret. Wesley nesten glemte far ble drept mens han jobbet som leiemorder for det gåtefulle "Broderskapet" – en flere hundre år gammel organisasjon med topptrente leiemordere. De har sverget troskap til oppgaven med å opprettholde samfunnets balanse. Det viser seg at Wesley, i likhet med faren, innehar noen helt spesielle egen-



**SPANSKE ØYNE.** Penélope Cruz er tilbake i hjemlandet for å spille voldelig ekskone.  
**SPANISH EYES.** Penélope Cruz is back in her native country to act as a violent ex-wife.

FOTO: THE WEINSTEIN COMPANY

skaper som gjør ham til den ideelle apostel for samme organisasjon. Broderskapets mystiske leder (Morgan Freeman), den gåtefulle Fox (Angelina Jolie) og hennes dødelige team sørger for opptreningen. Wesley blir raskt tvunget til å utvikle lynraske reflekser og overmenneskelige egenskaper og får snart et nytt og spennende liv som en av gullguttene i "Broderskapet".

## Superhelt med hale og horn

Regissøren Guillermo Del Toro har åpenbart ikke tillatt seg å hvile på laurbærene etter fjorårets suksess "Pans Labyrinth". "Hellboy II: The Golden Army" har blitt en overskuddproduksjon av dimensjoner. Resultatet er en drivende og vittig filmcollage om skandalehelten Hellboy, hans spesielt begavede venner og deres kamp mot en mytisk underverden. Del Toro brakte tegneseriehelten Hellboy (Ron Pearlman) til lerretet første gang i 2004. Den storbygdte detektiven med nese for det okkulte, utstyrt med hale, horn og en hardkokt holdning var en mann som alle likte. Sagaen fortsetter nå med mer muskler og større våpen enn noensinne – for å banke livskiten ut av enda mer ondskap. Den anarkistiske Prins Nuada har brutt en eldgammel våpenhvile mellom jordens ekte sønner og menneskeheten. Kun Hellboy kan stoppe den mørke fyrsten og redde menneskehetens dominans på jorda.

## Sprøyte gal mesterhjerne

De som venter på de nye eventyrene med Indiana Jones og Batman skal heller ikke vente forgjeves. Både "Indiana Jones og



*IKKE TIL Å SPOKE MED. Heath Ledgers Joker er fascinerende skummel. NO JOKE. Heath Ledger's interpretation of the Joker is intriguingly creepy.*

FOTO: WARNER BROS. PICTURES

krystallhodeskallens rike" og "The Dark Knight" er snart underveis i filmpakkene. I oppfølgeren til actionsuksessen "Batman Begins", høyner Batman (Christian Bale) innsatsen i krigen mot kriminalitet. Med hjelp av politiinspektør Jim Gordon (Gary Oldman) og statsadvokat Harvey Dent (Aaron Eckhardt) begynner Batman å rive i filler de gjenværende kriminelle organisasjonene som skaper uhygge i byen. Partnerskapet er effektivt, men snart blir de ofre for et kaos utløst av en

gryende kriminell mesterhjerne kjent for de livredde innbyggerne i Gotham som Jokeren. Heath Ledger gjør en fantastisk rolle i dette som ble hans siste film, og vi tør tippe at innsatsen belønnes med en Oscarnominasjon – minst. □

*FAR OG SØNN. Det gjenstår å se om alle damers drømmemann, Colin Firth, gjør suksess uten kinnskjegg og stiv snipp.*

*FATHER AND SON. It remains to be seen whether ladies' man Colin Firth will be a success without sideburns and a tailcoat.*

FOTO: SONY PICTURES CLASSIC



## FILM - NOE Å SE FREM TIL PÅ FRIVAKTEN

At film er den mest demokratiske kunstarten i vårt moderne samfunn, kan knapt kalles en kontroversiell påstand. Tilnærmet alle ser film, enten det er på TV, DVD eller på kino. Eget filmtilbud om bord i handelsflåtene har tradisjoner langt tilbake til 16 mm filmrullene. Her til vanns har vi hatt en organisert filmtjeneste for sjøfolk på norske skip i over seksti år. Vi våger i tillegg også påstanden at det er mer behov for dette servicetilbudet enn noensinne. Hvorfor? Fordi livet på sjøen er mer krevende enn noensinne.

For å ta vare på et godt mannskap, bevare høy arbeidsmoral og styrke effektiviteten og sikkerheten om bord, vil nok de fleste rederier si seg i enig at man må gi noe tilbake. Hyren, komfortable boforhold, gode måltider og godt arbeidsmiljø er viktige og selvfølgelig faktorer, men mannskapet trenger også tilbud som kan gi trivsel om bord i fritida, for livet til sjøs kan bli kjedelig og ensformig. Depresjoner og ensomhet er en reell trussel for de daglige gjøremålene og sosiale livet om bord på ethvert fartøy.

Mange skip har fått tildelt eget velferdsbudsjett som blant annet benyttes til å kjøpe inn DVD-filmer. Sjøfarts-

direktoratet formidler filmer som har de nødvendige rettighetene for filmvisning om bord. Vårt mål er å formidle kvalitetsfilmer som gir adspredelse og er noe å se frem til på frivakten. De fleste arbeidstakere slapper gjerne av etter jobb med et godt måltid, en god bok, en film, TV eller kanskje en joggetur? Hvorfor skulle sjøfolk ønske det annerledes? Derfor sender Velferden ut filmer, bøker, aviser, tidsskrifter og motiverer til idrettsaktiviteter.

Den norske Filmfestivalen har nylig gått av stabelen i Haugesund, og vi presenterer denne gang festivalfilmer som er aktuelle for vår egen filmtjeneste fremover. "The Visitor" fra festivalens hovedprogram har for øvrig allerede vært i direktoratets filmtjeneste. Det illustrerer at vi er i forkant av kinolanseringen for en del filmer på programmet vårt. Filmperlen "The Once" som ble vist som utendørskino under filmfestivalen kunne sjøfolk på skip tilmeldt filmtjenesten glede seg over allerede i fjor høst.

Finn mer informasjon om filmtjenesten på [www.sjofartsdir.no/Velferden](http://www.sjofartsdir.no/Velferden)

# Action and insight



*DAME PÅ PANSERET.* Angelina Jolie har vært ute en vinternatt før.

*HARD HITTING LADY.* Angelina Jolie knows how to take care of herself.

FOTO: UNIVERSAL PICTURES

*There will be adventures of all sorts on our film program this autumn. While Scarlett Johansson flirts her way through Barcelona, Heath Ledger scares people out of their wits in Gotham city. Insightful interpretations abound.*

"And When Did You Last See Your Father?" is a heart warming story that explores the complex, manifold emotional layers of a father-and-son relationship as Blake Morrison (Colin Firth) deal with his father Arthur's terminal illness and imminent death. The essence of their relationship is expressed through flashbacks to Blake's teens. His memories of everything funny, embarrassing and upsetting about his childhood and teens are interspersed with tender and heartrending scenes in the present, as he struggles to come to terms with his father and their history of conflict, and learns to accept that one's parents are not always accountable to their children.

## Woody's new beautiful girls

Set against the luscious Mediterranean sensuality of Barcelona, "Vicky Cristina Barcelona" is Woody Allen's funny and wise meditation on love, in all its romance and elusive mystery. Two young American women, Vicky (Rebecca Hall) and Cristina (Scarlett Johansson) are best friends, but have completely different attitudes towards love. Vicky is down-to-earth, realistic and engaged, while Cristina is newly single and open for adventures – both emotional and sexual ones. At an art gallery in Barcelona, they meet a handsome painter, Juan Antonio (Javier Bardem), known for an explosive relationship with his ex-wife Maria Elena (Penélope Cruz). That is the beginning of their most passionate holiday ever, and as the summer draws to a close, Vicky and Cristina learn

some hard lessons about love—and about themselves.

## From accounting to murder

"Wanted" is an intense action about a depressed and apathetic accountant named Wesley Gordon (James McAvoy) and his transformation into an esoteric hit man, and is director Timur Bekmambetov's latest game with fantasy weaponry in the special effects department. Wesley's almost forgotten father was killed while being a hit man for "The Fraternity", a several hundred years old brotherhood with top trained assassins who have sworn an oath to maintain society's balance. It turns out that Wesley, like his father, has special

abilities that make him the ideal apostle for the organisation. Now it's Wesley's turn to follow in his father's footsteps and he trains under Fox (Angelina Jolie) and a motley-but-lethal crew that includes the Fraternity's enigmatic leader, Sloan (Morgan Freeman). The former slacker is reborn as the golden boy of the Fraternity.

## Superhero with an attitude

Since last year, Del Toro has been riding high on the success of "Pan's Labyrinth" but that evidently hasn't made him rest on his laurels. "Hellboy II: The Golden Army" has further strengthened his position as one of the very best directors of adventure films. The result is a fast-

## FILMS – CREW ENTERTAINMENT

For over sixty years, The Norwegian Government Seamen's Service has been supplying morale-boosting film-entertainment to seafarers on board Norwegian vessels. Today, our services are more in demand than ever before. Why? Because life at sea is harder than it ever has been. To retain the best sea-staff, to keep morale high, and to improve efficiency and safety, ship-owners and ship-managers all over the world agree - you need to give something back to the crew! Apart from a good wage, accommodation and food, you also need to give the workers a boost to their free-time. Life can become boring and monotonous at sea. Depression and loneliness is a real threat to the day to day business and social life on board any ship. Many ships are allocated a budget for the purchase of their own DVD films to be shown in the Officers or Crew Mess. We must point out that our Film Service buys the license for these films which allows the crew to watch them without breaking the law. We send a collection of the latest DVDs to ships joining the Film Service. There's something to look forward to after working hours. Most people relax after work with a nice meal and a good movie, a good book or TV. Why should seafarers be different? We don't believe they should. That's why we supply ships with new entertainment, DVD's, books, newspapers and motivate for exercise and condition-training on board. Please find more information about the Film Service on our website [www.sjofartsdir.no/Velferden](http://www.sjofartsdir.no/Velferden)



paced and witty film collage about the scandalous hero Hellboy, his specially gifted friends and their struggle against a mythical underworld. The visionary director brought the comic-book hero Hellboy (Ron Pearlman) to the screen in 2004. The overly muscled occult detective, complete with horns, tail and hard-boiled attitude, was an everyman who'd become a favourite. The epic odyssey continues with bigger muscles and weapons, and this time, he kicks even more evil ass. The anarchical underworld Prince Nuada has broken an ancient truce between humankind

and the original sons of the Earth. Now, only Hellboy can stop the dark ruler and save the humankind's dominance on Earth.

#### Mad mastermind

If you have missed the new adventures with Indiana Jones and Batman, rest assured that both "Indiana Jones and The Kingdom of the Chrystal Skull" and "The Dark Knight" are scheduled in the Film Service programme. In the new Batman-film, our hero raises the stakes in his war on crime. With the help of Lieutenant Jim Gordon (Gary

Oldman) and District Attorney Harvey Dent (Aaron Eckhardt), Batman (Christian Bale) sets out to dismantle the remaining criminal organizations that plague the city streets – once and for all. The partnership proves to be effective, but they soon find themselves prey to a reign of chaos unleashed by a rising criminal mastermind known to the terrified citizens of Gotham as The Joker. Heath Ledger gives a fantastic performance in what was to be his last film, and we are willing to bet his efforts will be rewarded with an Oscar nomination – at least. □



## Velferden 60 år siden

fra Frivakt nr. 10 1948

### Idrettsplassen «NORGE» i Rotterdam

Åpningen av den nye idrettsplassen for norske sjøfolk i Rotterdam var en begivenhet som betyr en slags milepel i arbeidet for å fremme sjømannsidretten. Anlegget blir det første i rekken av de idrettsplasser som er planlagt rundt om

i verden, og som forhåpentlig blir til virkelighet i de nærmeste år. Neste i rekken er San Pedro, California.

Denne plassen i Rotterdam ligger i Tuindorp Heyplaat, den hagebyen som ligger i umiddelbar nærhet av skipsverftet

Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij. Kommunen eier grunnen som er leiet av verftet og som stiller den gratis til rådighet for den norske velferds-komiteen. Klubbhuset, toiletter, gjerder m.v. er skjenket som en gave. Anlegget har en verdi av flere hundre tusen kroner.

Selve åpningshøytideligheten fant sted den 9. september og ble en begivenhet som var saken verdig. H.K.H. Kronprins Olav og H.K.H. Kronprinsesse Märtha var tilstede, hvilket jo ga en glans over dagen som sterkt understreket dens betydning.

Kronprinsparet kom fra Haag om ettermiddagen, ble møtt ved bygrensen av motorsykkelpoliti og ankom nøyaktig kl. halv fire til plassen etter å ha kjørt rundt verftet.

Ved inngangen stod oppstilt norske idrettsmenn fra skipene, kledd i idrettsdrakter, og på tribunen ventet representanter for norske og hollandske myndigheter, fra organisasjonene, verftet og andre innbudte. □



FINT BESØK: Kronprins Olav og Kronprinsesse Märtha kastet glans over åpningen av idrettsplassen for norske sjøfolk i Rotterdam.



# Nordisk fotokonkurranse for sjøfolk

*I år feirer den nordiske fotokonkurransen 20 år.*

Det var i 1988 at de fire nordiske landenes velferdstjenester for første gang inviterte alle norske, danske, svenske og finske sjøfolk til å være med i en stor nordisk fotokonkurranse. Etter noen år kom også islendingene med.

I bladet "Frivakt" fra 1988 leser vi følgende: Det tradisjonelle nordiske skipsfartsmiljøet er snart borte. Dagens miljø om bord blir mer og mer internasjonalt. Men for å feste på fotopapiret og for å stimulere til en aktiv fritidsbeskjeftigelse for sjøfolk, starter vi årets fotokonkurranse. Vi foretrekker motiv med tilknytning til havet, skipet eller sjøfolkene arbeid og fritid om bord og i land.

Og sånn er det blitt. Vi har fått utrolig mange flotte og artige bilder, og vi setter

umåtelig stor pris på sjøfolkas vilje til å dele bildene sine med oss og leserne.

## Knips i hverdagen!

Det er mange muligheter for å få sine bilder publisert. Det er nemlig stor etterspørsel etter bilder fra dagens sjømannsliv og det maritime miljøet. I tillegg til Navigare, har både Norges Rederiforbund og de forskjellige forbundsbladene fyldig omtale av fotokonkurransene, og presenterer gjerne flere av de innsendte bidragene – ofte på forsiden.

Å finne et godt motiv burde ikke være et problem for sjøfolk som har hele verden som operasjonsfelt. De aller fleste tar seg en tur i land en gang i blant, og da er kameraet gjerne med. Men husk å ta bilder av hverdagen



**Line Myklebust,**  
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

også! Ikke hent fram kameraet bare hver gang det er fest eller høytid. En gjeng med festglade mennesker egner seg godt for fotoalbumet, men vil du at bildet ditt skal komme på trykk, så ta bilder som kan illustrere situasjoner.

Det er selvsagt gjevt å gå av med seieren i Fotokonkurransen, for det er fine premier å vinne for de fem beste. I tillegg er fotografenes hjemstedsaviser ofte raskt på pletten og vil ha kopier av bildene for å presentere sine lokale helter i nærmiljøet.

Så hva venter du på? Knips i vei! □

## FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

- Alle som er påmønstret et norsk/norskeit skip kan delta med opptil 10 bilder per deltaker. Motivet må være hentet fra det maritime miljøet – om bord eller i havn, i arbeid eller fritid.
- Merk bildene med navn, fartøy og hjemmeadresse. Skriv gjerne litt om motivene, hvor bildet er tatt, båten du er/var om bord på og så videre.
- De innsendte bidragene deltar først i en egen norsk konkurranse. De 15 beste derfra går deretter videre til den nordiske konkurransen. Alle som deltar får tilsendt Sjøfartsdirektoratets "Fotodiplom", og det blir fine premier til de 5 vinnerbildene.
- Innleveringsfristen i år er 31. desember.

**Send bildene til:**  
velferden@sjofatsdir.no

**eller til:**  
Sjøfartsdirektoratet,  
postboks 2222, 5509 Haugesund  
Merk konvolutten "Fotokonkurransen"

## TIPS TIL FOTOGRAFERING

- La bildet fortelle noe! Bilder som viser en handling eller illustrerer en historie er mest interessante.
- Finn et hovedmotiv, ikke ta med for mye på bildet. Gå nærmere eller bruk zoomen for å fjerne ting som bare distraherer.
- Snu ryggen til sola! Det er fristende å ta bilder av flotte solnedganger, men prøv en gang å ta bildet andre veien. En lav sol gir varmt lys og kaster fine skygger som gir liv i bildet.
- Bruk blits, også ute! Selv om det er sterkt sollys, så kan skyggene gjøre at hovedmotivet får altfor høy kontrast.
- Symmetri gir ro, men prøv å plassere motivet til side for midten. Det gir mer spenning i komposisjonen. Pass bare på at kameraet stiller skarpt på hovedmotivet.
- Er du usikker, så la innstillingen stå på "auto". Ønsker du å eksperimentere litt, så vil stor blenderåpning gi liten fokusdybde som gjør at hovedmotivet står skarpere fram fra en dus bakgrunn, mens liten blenderåpning gir stor fokusdybde og skarpere bakgrunn.
- Bruker du digitalt kamera, så bruk høyeste oppløsning! Med dagens store minnebrikker har du likevel lagringsplass til en mengde bilder. Det er synd om et blinkskudd ikke blir større enn et frimerke på trykk.

# Bli med!

## Fast deltaker

*Av dem som sender inn bilder til Fotokonkurransen for sjøfolk, er det mange navn som går igjen år etter år. Blant de mest ivrige er Knut Revne, som har deltatt i over ti år. Overstyrmannen om bord på M/T Doris har nettopp skipet sitt som et yndet motiv.*

Knut Revnes personlige favoritt blant egne blinksudd er Doris til kai i Elnesvågen, hvor de holder på å laste kalsiumkarbonat. Men han konsentrerer seg ikke bare om maritime motiver, han liker også godt å ta bilder i naturen – av dyr, fugler, insekter og ormer.

Knut Revne har flere ganger havnet blant de fem beste i Fotokonkurransen, og det har vanket noen premier i årenes løp. Men han sier selv at han ikke er så opptatt av premiene, grunnen til at han sender inn noen godbiter er at han ønsker å offentliggjøre bildene sine. Det har han da også fått gjort. Bildene hans er blitt flittig brukt i Navigare, og for et par år siden fikk også M/T Doris' knallrøde skrog innhyllt i vintertåka, pryde Sjøfartsdirektoratets julekort.

Favorittkameraet hans er et Nikon D50 med Sigma 18-200 m.m. objektiv. – Lær kameraet ditt å kjenne like godt som deg selv, da bruker du ikke unødig tid på innstillinger når motivet dukker opp, er hans beste tips.

Som en særdeles ivrig amatør fotograf har Knut Revne laget en egen

hjemmeside – [www.baldersheim.no](http://www.baldersheim.no) – der han presenterer sine fineste bilder. Han har ennå ikke valgt ut sine bidrag til årets fotokonkurransen for sjøfolk, men han har en del blinksudd liggende som snart skal sendes inn. □



*KLAR MED KAMERAET. Overstyrmann Knut Revne er en ivrig fotograf og en trofast deltaker i Fotokonkurransen for sjøfolk. Bildet er tatt av kapteinen om bord på M/T Doris, Einar T. Andreassen.*



*FAVORITTBILDE. Båten M/T Doris er blant Knut Revnes hyppigste motiver. Dette bildet liker han selv ekstra godt.*

# En gammel sjømannstradisjon

## Linjedåp

*Linjedåpen har lange tradisjoner til sjøs. Skikken har overlevd de mange skiftninger som har skjedd i skipsfarten. Ved ekvator skal alle førstegangspasserende "døpes" og gjøres til fullbefarne sjøfolk i Kong Neptuns tjeneste.*

**Line Myklebust,**  
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

De tidligste opptegnelser om organisert linjedåp om bord daterer seg så langt tilbake som til 1520, og man finner seremonien beskrevet i en rekke forskjellige nasjoners marine og handelsflåter.

Opprinnelig var linjedåpen en slags innvielse i sjømannsyrket, og det kunne til tider gå svært vilt for seg. Etter hvert har det utviklet seg til å bli en lystig spøk for alle om bord, enten man er mannskap eller passasjer.

Linjedåp er en tradisjonsrik del av sjølivet som bør holdes i hevd, så vi anbefaler alle skip som går i fart som innebærer kryssing av ekvator, at de forsøker seg med et arrangement. Som et hjelpemiddel har Velferden laget en enkel trykksak som gir innføring i sere-

monien og veiledning i hvordan dåpen kan legges opp. Vi kan også supplere de tradisjonsrike linjedåpsattestifikatene. De er gratis og kan rekvireres direkte fra vårt kontor i Haugesund eller fra våre kontaktstasjoner i utlandet.

Selve dåpsseremonien kan gjøres svært enkel, men mange velger å legge litt arbeid i kostymer og utstyr for å skape en festlig ramme omkring begivenheten. Uansett hvordan man velger å legge opp arrangementet, så bør man ha noen enkle spilleregler for øyet: Linjedåpen skal være moro for alle, så man må respektere at noen ikke ønsker å være med på leken. Man bør heller ikke overdrive behandlingen av de som skal døpes. Og så er det selvsagt

opp til "dåpsbarna" å ta det hele på en sporty måte.

For å oppnå et vellykket arrangement, bør seremonien være planlagt i god tid, og alle rollene fordelt og godt innstudert. Liste over de som skal døpes må gjøres klar, og alle nødvendige rekvissitter må være på plass. Av de faste deltakerne er Kong Neptun, dronningen, astronomen, doktoren, biskopen, barbereren, herolden og drabantene, det vil si politi og soldater. For at effekten skal bli god, er det nødvendig med kostymer, men mye kan gjøres med enkle midler. Hår og skjegg kan lages av opptrevet kabelgarn eller twist, mens sverd, kniver og annet nødvendig utstyr kan lages av tre eller papp. Det gjelder bare å bruke fantasien. □

### LINJEDÅP I ØSTEN

Kaptein Nils R. Stangeland om bord på M/T Atlantic Guardian forteller om da skipet var på oppdrag i Østen, fra Labuan i Malaysia via Makassar-stredet til Balikpapan i Indonesia. Da foretok de linjedåpsseremonien hele tre ganger før alle var blitt velbefarne sjømenn som seg hør og bør. Fra Cape Town til Takoradi i Ghana, ble det ingen dåp. Da var de aller fleste døpt og hadde fått sine linjedåpsattestifikater. Eller var det noen som snek seg unna?

Med et entusiastisk mannskap tok det omtrent tre timer å gjøre i stand rekvissittene. Og som bildene viser har de kreative folk med seg.



*SYSTEMANN. Overstyrmann Lars Inge Våg er den som får gjennomgå til sist. Kanskje Kong Neptun da var begynt å bli utålmodig av uduelige sjømenn?*



*TILTALT. Offshore Manager, Roger Løkkemo, er Kong Neptun, med søkkrona, og ser at det går rett for seg. Instrument Supervisor, Roar Nygård, står ved siden av Kong Neptun og leser opp tiltalen for Field Geophysicist, Lars Fogelin. Han erkjenner seg skyldig etter tiltalen. Straffen kan begynne...*



*FIN STEMING ved bassenget, der kong Neptun regjerer og forordner barbering og annen mer eller mindre behagelig behandling.*

Lørdag 7. juni presis klokka 14.00 entret H. M. Kong Neptun og hans dronning, biskopen, astronomen, doktoren, frisøren og de tre politimennene, m/s Høegh Traveller. De slo seg høytidelig ned med pomp og prakt samt medisiner og utstyr, på bassengdekket over poopen. For de som var møtt frem til den høytidelige seremoni, leste H. M. Kong Neptun opp denne tale:

”Jeg, Neptun Rex, havenes konge og beskytter, har i dag lørdag 7. juni 1975, med min stab, entret det gode skip m/s Høegh Traveller. Vi skal nå foreta den tradisjonelle og nødvendige linjedåp av de hedninger som ikke har passert ekvator på hederlig vis. På min forespørsel angående fortilse av synder og tabber ombord vil den enkelte hedning bli examinert ettertrykkelig av min medicus destructore og deretter av min barbus scalpus. Enhver motstand av mine lover og regler vil forverre den enkelt hednings helbred og almenntilstand og overlatt helt og holdent til mine politicus deperados.”

Etter den store talen ble den første dåpskandidat innhentet og overlatt til

# Den store dåpen

## Med barbering og sterke medisiner

*I bladet ”Frivakt” fra 1975 kan vi lese en morsom historie om linjedåp om bord på m/s Høegh Traveller.*

den nå så beryktede docturus. Han fikk raskt på seg sine kraftige operasjons-hansker, tok et overblikk over medisin-utvalget, for så å ta den noe skjelvende pasient i nærmere øyensyn. Diagnosen kom han raskt frem til – Lumbago Spaghetti.

Medisin nr. 7 rød type, kraftig dose, mente han ville hjelpe. Kanskje den ville være vond å få ned, men det var bare å ta tida til hjelp. Skulle det trengs noe å skylle ned med, hadde han saft a la suse, rebble ess med paprika og tabasco. Spyling av pasienten var nødvendig og det ble foretatt med 6 kilos trykk. Dette mente Docturus skulle være ekstra godt for lumbagoen. Pasienten ble så videre båret bort til Barbus Scalpus, hvor han hurtig og effektivt ble såpet inn og fratatt seg de siste rester av hår. Deretter var det til astronomen for å se og lukte på linja. Denne gang blå linje, med duft av Rom og Martini.

Biskopen stod nå klar til å gi kandidaten sin velsignelse og foretredelse for H. M. Kong Neptun og dronning. Hans dåpsnavn ble opplest og skål utbringt. Deretter et høytidelig svev ut i dåpsbassenget.

Slik gikk det med den ene kandidaten etter den andre, noen måtte taes ekstra hardt til behandling hos Docturus, men de hadde dager å komme seg på. Tilfeller av klumpus fedmus ble konstatert,

samt fladlus grande. Medisiner mot den slags var nr. 3 gulaktig type, med en extra spiss av karry, samt nr. 1 Whisky a la ketchup.

De som til slutt manglet av de forutbestemte dåpskandidater ble hurtig og effektivt hentet av politistaben, og alle, så nær som to ble døpt. Det var noen som prøvde å gjemme seg ekstra godt unna, men, den gang ei. Han som hadde krøpet under køya, og dandert med sko foran, ble også funnet, og da han så ble forevist H. M. ble det gitt beskjed om ekstra innspesering hos Docturus.

H. M. Kong Neptun hadde glemt dåpsbevisene, så han kommer om bord ved en senere anledning for å dele dem ut. Men likevel gjengir vi navnene på dem som ble døpt:

Juan Fernandez Gonzales – Aqua Barco  
Jose Insua Fernandez – Bobla Orca  
Julia Dilworth – Big Lobster  
Terje G. Nilsen – Spretende Reke  
Erik Rasmussen – Elektriske Ål  
Birger Nielsen – Krypene Krabbe  
Odd Lauritzen – Slappe Bergylthe  
Rivas Trillo – Store Torsk  
Svein Skogli – Glade Sei  
Svein Jensen – Bortgjemt Musling  
Alf Åssune – Forskremte Sardin  
Erik Gundersen – Snikende Breiflabb  
Juan Haro de Pardo – Kvikke Blekksprut  
Bente Tønnefoss – Friske Havfrue  
Bibbi Bråndland – Røde Sjøstjerne □

## Sjøfolks syn

### – har vi riktig fokus på helsekrav og undersøkelsesmetode?



Vilhelm F Koefoed,  
spesiallege ved Norsk senter for  
maritim medisin (NSMM)

*En vanlig synsundersøkelse måler skarpsyn, men sier ingenting om evnen til å se kontraster. Spesielt i mørke, tåke eller motlys er godt kontrastsyn vel så viktig, når man holder utkikk på broen*

Navigasjon er krevende, og flere havarier og ulykker er assosiert med feilnavigasjon. I en rapport utgitt av Marine Accident Investigation Branch (MAIB), konkluderes det med at flest ulykker fant sted om natten (65 %), og var assosiert med forsinket eller manglende observasjon av andre objekter (43 %). I flertallet av tilfel-

lene var det antatt at utkikken manglet kompetanse (80 %).

I kystnære farvann vet vi at sikker seilas i stor grad er avhengig av god synsfunksjon, og at vi ikke kan basere oss på ren elektronisk navigasjon med radar, GPS, treghtsnavigasjon og elektroniske kart. I STCW-95 er det pålagt alle fartøy

å ha skikket utkikk for å oppdage andre skip, fly, vrak, mennesker, flytende objekter og andre navigasjonsfarer.

#### Synskrav

For å ivareta sikker optisk navigasjon er det i Norge hjemlet krav til syn i ”Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip”. I forhold til brovakt og utkikk er synskravet oppgitt til 1,0 for bruk av begge øynene samtidig og eventuell bruk av briller. Med det synet vil en normalt seende kunne se nest nederste linje på

## Seafarers' eyesight

### – do we keep the right focus on health requirements and medical examination methods?

*A regular eye examination measures sharp-sightedness, but does not tell us anything about the ability to see contrasts. Especially in the dark, in fog or in counterlight, a good contrast-eyesight is just as important when keeping lookout on the bridge.*

In a report published by the Marine Accident Investigation Branch (MAIB), it is concluded that most accidents happen at night (65 %), and are associated with delayed or missing observations of other objects (43 %).

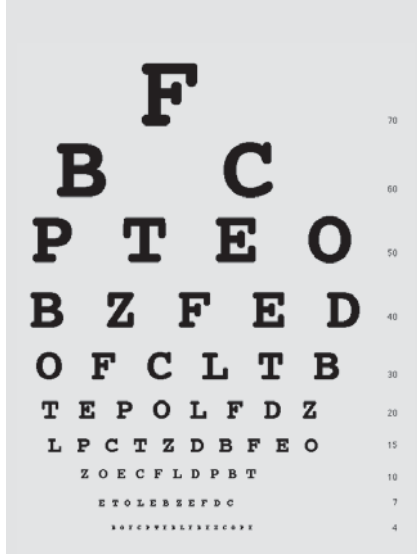
In coastal waters, we know that a safe voyage depends on good eyesight, and that

we cannot count solely on electronic navigation. In STCW-95, all vessels are required to have a qualified lookout to discover ships and other navigational perils.

#### Eyesight requirements

In order to safeguard safe optical navigation, requirements concerning eyesight

are warranted by law in Norway. For bridge duty as well as for lookouts, the eyesight requirement is 1,0 for simultaneous use of both eyes, with or without use of glasses. I.e. one is able to see the second to bottom line at the eyesight examination chart at a distance of 5 metres.



**MÅLER SKARPSYN.** En Snellen-tavle fungerer godt for å måle hvor skarpt vi ser, men forteller ingenting om evnen til å skille mellom kontraster.

**MEASURES SHARP-SIGHTEDNESS.** A Snellen chart is adequate for measuring sharp-sightedness but will not tell us anything about the ability to distinguish between contrasts.

synstavlen på fem meters avstand. I tillegg er det et minstekrav til sjømannens syn uten bruk av briller.

Metoden vi undersøker synet på ble utviklet av den hollandske øyelegen Herman Snellen i 1862. Snellens tavle fungerer i utgangspunktet bra til en første vurdering av synet, men er ikke tilfredsstillende i alle henseender. Viktige ankepunkter er at metoden måler øyets oppløsningsevne og skarpsyn, men i liten grad synets kvalitet. Snellens tavle skal leses i godt lys og gir en god metode



**EN SYNSUNDERSØKELSE** burde kanskje måle mer enn bare skarpsyn. Student Steffen Skare får sjekket synet hos sjømannslegen.

**AN EYE EXAMINATION** should perhaps measure more than just sharp-sightedness. Student Steffen Skare gets his eyes examined at the doctor.

for å ta ut riktige briller, men den måler ikke hvordan synet fungerer ved mindre optimale forhold som mørke, tåke eller sterkt motlys.

### Kontrastsyn

Vi har andre metoder å vurdere synsfunksjon på enn ved bruk av Snellens tavle og bestemmelse av skarpsyn. En metode er bestemmelse av kontrastsyn. Skal vi kunne observere et objekt, er vi avhengig av at det foreligger en relativ forskjell i farge og lysintensitet mellom objektet og

bakgrunnen. Dette kan med en fellesbetegnelse kalles kontrast. Forskjellene kan beskrives matematisk, og synet kan undersøkes i forhold til dette.

Det er utviklet flere ulike modeller for å teste kontrastsyn, både i godt lys og i mørke. En metode er beskrevet av Dr. Ginsberg og inkluderer kontrastsynsundersøkelse for flere ulike frekvensområder. En slik undersøkelse kan lettest forstås ved å tenke på metoden vi benytter for å undersøke hørselen. Ved en hørselstest (audiometerstest) eksponeres

## KONTRASTSYN

Bildet til venstre viser normalt kontrastsyn, mens bildet til høyre viser synet til en navigator med moderat nedsatt kontrastsyn.



The picture on the left shows normal contrast-eyesight, while on the right is what would be the sight of a navigator with moderately reduced contrast-eyesight.



ILLUSTRASJONSFOTO: BEVTE AMUNDSEN

The method used for eyesight examination was developed by the Dutch eye specialist Herman Snellen

in 1862. Snellen's chart measures visual acuity and sharp-sightedness, but it does not measure how the eyes function

under less optimal conditions such as darkness, fog or strong counterlight.

### Contrast-eyesight

Another method of examining the eyesight is determination of contrast-eyesight. In order to be able to observe an object, we depend on a relative difference in colour and light intensity between the object and the background – a contrast. Several different models have been developed for testing contrast-eyesight, both in good light and in darkness. One method is described by Dr. Ginsberg and includes a contrast-eyesight examination in a range of different frequency areas. While Ginsberg's method examines the eyesight in all frequency areas, Snellen's chart only measures one frequency area.

vi for en rekke lyder av ulik frekvens og hørerskelen for hver enkelt frekvens bestemmes. Vi kan på denne måten bestemme om det foreligger et eventuelt tap i det lavfrekvente bassområdet eller i det høyfrekvente diskantområdet. Vi vet noe om konsekvensen ved høretap for de ulike diskantområdene, og selekterer personellet i forhold til dette.

Ingen vil si noe om hørselsfunksjon uten et fullverdig audiogram. Men når det gjelder synsfunksjon er det nettopp det vi gjør når vi benytter Snellens tavle. Mens Ginsbergs metode undersøker synet på alle frekvensområder, undersøker Snellens tavle kun ett frekvensområde.

### Sammenheng med observasjonsevne

Doktor Ginsberg har undersøkt flygere ved begge metoder og funnet at det er en sammenheng mellom kontrastsyn og observasjonsevne, noe han ikke finner i forhold til Snellens tavle.

Ved et havari ble vakthavende offiser vurdert med tanke på synsfunksjon. Han hadde gjennomgått flere kirurgiske

inngrep på øynene for å bedre sitt skarpsyn uten bruk av briller. Ved undersøkelse på Snellens tavle lå han så vidt innenfor gjeldende krav, men på kontrastsynsundersøkelsen hadde han store utfall. Utfallet var spesielt stort ved undersøkelse i redusert lys, som ved skumring. Havariet skjedde under optisk seilas i mørke, og synet ble vurdert til å kunne være en medvirkende faktor til havariet. En annen navigatør hadde spesielle vansker ved nattseilas, da han ikke var i stand til å observere ulike objekter som forventet. Undersøkelse hos øyelege kartla et svært godt skarpsyn men moderat nedsatt kontrastsyn.

### Øyeoperasjoner

Fra 1988 har vi sett en eksplosjonsartet utvikling i operasjoner på øynene til unge voksne med tanke på å gi dem mulighet til å ha tilfredsstillende synsevne uten bruk av briller. Metodene benyttes også for å endre synet slik at søkere til stillinger med spesifikke synskrav fyller minimumskravet, undersøkt ved synstavle. Vi

ser det ved søknad til politiet, forsvaret og maritime høyskoler.

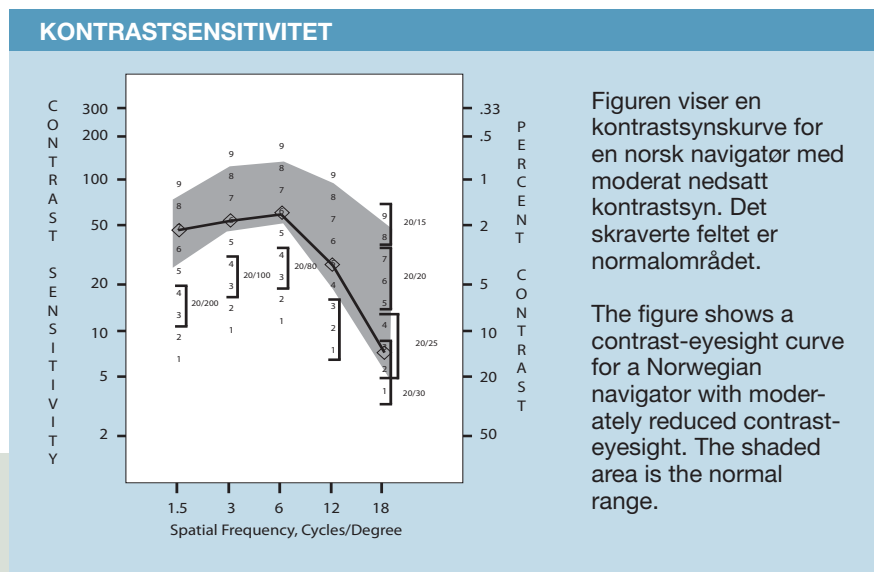
Samtidig vet vi fra flere studier at bivirkningene av slike operasjoner kan være store. For så mange som fem prosent vil mørkesynet svekkes så mye at de ikke bør kjøre bil i mørket, og for cirka tre prosent er plagene såpass uttalte at de ikke ville gjennomgått operasjonen dersom de kunne velge på ny. Vi vet også at en del vil plages med forstyrrelser av synet ved motlys, både i lys og mørke. Likevel vil ingen av disse bli diskvalifisert i henhold til dagens regelverk.

Fra en stor amerikansk studie på over 16 000 soldater i hæren er det beskrevet at cirka en prosent får mer eller mindre alvorlige komplikasjoner som følge av øyeoperasjon.

### Vurdere ved rekruttering

Problemet med vurdering av nedsatt kontrastsyn som årsak til navigasjonsuhell, er at det ikke gjennomføres slike undersøkelser rutinemessig, verken ved hyreundersøkelse eller etter hendelser. I forhold til MAIBs undersøkelse kan vi ikke konkludere om synsfunksjonen har vært nedsatt og om dette kan ha vært årsak til noen av de mange navigasjonsuhellene, spesielt i mørke og ved dårlige lysforhold. Det er heller ikke gjennomført større vitenskapelige studier som eventuelt kan etablere en sammenheng mellom observasjonsevnen og kontrastsynet.

Det er grunn til å tro at vi i dag rekrutterer navigatører og utkikker som ikke har tilfredsstillende synsevne. Det



Figuren viser en kontrastsynskurve for en norsk navigatør med moderat nedsatt kontrastsyn. Det skraverete feltet er normalområdet.

The figure shows a contrast-eyesight curve for a Norwegian navigator with moderately reduced contrast-eyesight. The shaded area is the normal range.

### Connected with the ability to observe

Doctor Ginsberg examined airline pilots using both methods and found that there is a correlation between contrast-eyesight and the ability to observe. In connection with a naval accident, the officer on duty was assessed on his eyesight function. He had undergone eye surgery several times. At the Snellen chart examination, he was just within the prevailing requirements,

but the contrast-eyesight examination showed great deflections, especially in reduced lighting. The marine casualty occurred during optical sailing in the dark, and the eyesight may have been a contributing factor. Another navigator found sailing at night especially difficult, as he was unable to observe different objects as expected. Examinations by an eye specialist determined a very good

sharp-sightedness, but a moderately reduced contrast-eyesight.

### Eye surgery

From 1988 we have seen an explosive development in eye surgery on young adults in order to give them an opportunity to have satisfactory eyesight without using glasses. At the same time we know from several studies that there can be major side effects to such operations. For as many as five percent, the eyesight in the dark may be reduced to such an extent that they should not be



norske forsvaret har tatt konsekvensen av dette og har innført strengere kriterier for godkjenning av personell som er øyeoperert med såkalt refraksjonskirurgi.

Ved Norsk Senter for Maritim Medisin ønsker vi nå å få gjennom-

ført en vurdering av kontrastsyn som en metode for synsundersøkelse av personell som har spesielle krav til synsfunksjon. Vi mener det er behov for å få vurdert gjeldende synskrav med vitenskaplige kriterier, slik god medisinsk praksis tilsier. Kanskje vi

bør godkjenne navigatører med dårligere synsskarphet, så lenge de har fullgodt kontrastsyn ved bruk av briller? Kanskje vi kan unngå å rekruttere personell med nedsatt synsfunksjon og øket risiko for navigasjonsuhell? □

# IBIX

## IBIX NORWAY AS

Equipment for sandblasting and paintspraying

**We supply and stock a full range of user-friendly and cost-effective surface treatment equipment.**

- Mini sandblasters
- Conventional sandblast pots
- Nozzles, nozzleholders, hoses etc.
  
- Paintspray units
- Hoses
- Guns
- Tips



IBIX NORWAY AS - Røraskogen 20 - 3739 Skien - Norway - Tel. +47 40 62 7000 - [www.ibix.no](http://www.ibix.no) - [post@ibix.no](mailto:post@ibix.no)

driving in the dark, and for approximately three percent, the problems are so pronounced that they would not have undergone the surgery if they could choose again. We also know that some suffer from disturbed vision in counterlight, both when it is light and when it is dark. Nevertheless, none of these would be disqualified according to prevailing rules and regulations.

### Evaluation during recruitment

A problem associated with the evaluation of reduced contrast-eyesight

as cause of navigational error is that such examinations are not made as a routine. As regards MAIB's investigations, we are unable to conclude whether the eyesight function has been reduced and whether this may have been the cause of any of the many navigational accidents. Nor has there been carried out any major scientific studies which can establish a correlation between the ability to observe and contrast-eyesight.

At the Norwegian Centre for Maritime Medicine we would now

like to carry out an assessment of contrast-eyesight as method of eye examination on personnel who has special requirements for eyesight function. Perhaps we should approve navigators with reduced sharp-sightedness without glasses, as long as they have adequate contrast-eyesight when using glasses? Perhaps we can avoid recruiting personnel with reduced eyesight function and increased risk of navigational errors? □

Fargede brilleglass: Det er en vanlig oppfatning at slike briller kan brukes under alle slags lys- og værforhold. Det er imidlertid grunn til å tro at denne type glass kan være ugunstig når man arbeider i mørke.

# Briller med fargeskiftende glass kan

## svekke nattsynet

*Unngå å bruke briller med fargeskiftende glass om natten! Det er en anbefaling fra IMO etter en ulykke der slike briller kan ha medvirket til at tre mennesker mistet livet.*

I august 2006 ble det funnet tre omkomne personer flytende i sjøen utenfor Isle of Wight. Det viste seg at de døde mennene hadde vært mannskap på seilbåten "Ouzo" som var sporløst forsvunnet. Siste registreringer av den 25 fot lange seilbåten, var klokken 22.30 den 20. august. "Ouzo" skulle til Dartmouth i Devon.

Da Marine Accident Investigation Branch (MAIB) undersøkte hvilke skip som hadde gått i dette området den natten, fant man at ro-ro-fergen "Pride of Bilbao" hadde passert en mindre båt cirka seks nautiske mil sør av St. Cathrines Point i morgentimene den 21. august. Mannskapet hevdet at seilbåten ikke hadde kommet fram på fergens radar og oppdaget ikke fartøyet før det, etter deres

mening, var cirka 300 meter fra fergen. Offiserene om bord gjennomførte en kursendring for å unngå seilbåten, og trodde manøveren var vellykket, da de mener å ha sett lys etter at de hadde passert seilbåten. Mannskapet på "Pride of Bilbao" anså det ikke nødvendig å sjekke dette over radio. "Ouzo" ble aldri funnet.

### Nattnsyn og fotokromatiske briller

Granskingen av seilbåtenes forsvinning konkluderte med at "Pride of Bilbao" sannsynligvis kolliderte med "Ouzo", eller passerte så nær at bølgene fra fergen enten skylte over seilbåten, eller fikk den til å kantre. Ulykkesundersøkelsene ble omfattende, og et av de mange spørsmålene var hvorfor utkikkens ikke så seilbåten

som nærmet seg. "Ouzo" ble bekreftet å være velholdt og i særdeles god stand. I granskingen velger man å gå ut i fra at båtenes lanterneføring var slik den skulle være under seilaset. Det ble brakt på det rene at utkikkens på "Pride of Bilbao" var på plassen sin, men det kom også fram at han overtok vaktens som utkikk bare ni minutter før de første lysene ble oppdaget. Utkikkens øyne var dermed ikke fullt tilpasset det å se i mørke. Granskerne rettet oppmerksomheten mot den seksti år gamle utkikkens briller og den korte tiden som vedkommende hadde hatt til å tilpasse seg mørket. Synstestene viste imidlertid at utkikkens briller var korrekte i forhold til hans synsfeil. Man gikk dermed videre og undersøkte om det kunne ha betydning at brillene hadde fargeskiftende glass.

Brillene ble sendt til et institutt for optometri og resultatet av testene overrasket både granskerne og instituttet. Det viste seg nemlig at brilleglassene, selv når de ikke ble utsatt for noe lys, bare tillot 80 % av lyset å slippe igjennom. Til sammenlikning vil glass som ikke er fargeskiftende og ellers helt klare, slippe gjennom 95 – 99 % av lyset, avhengig av om de er antirefleksbehandlet eller ikke. Instituttet hevder i sin rapport at det er god grunn til å anta at den typen fargeskiftende glass som utkikkens benytter kan ha vært en medvirkende årsak til at utkikkens ikke så lysene fra "Ouzo", særlig fordi han hadde hatt så kort periode i mørke slik at

### NATTSYN

Sansecellene i øyets netthinne stimuleres av lys og sender signaler via synsnerven til hjernen som setter signalene sammen til bilder. I øyets sanseceller finner vi et såkalt fotopigment. Dette pigmentet er sentralt for dannelsen av nervesignaler. I sterkt lys inneholder sansecellene i øyet lite fotopigment, slik at lysfølsomheten er lav og sansecellenes respons på lys ikke mettes. På den måten sørger fysiologien for at det er mulig å oppfatte nyanser i bildet i sterkt lys.

Hvis vi går fra sterkt lys og rett inn i et halvmørkt rom, ser vi til å begynne med ingenting. Etter hvert blir det dannet tilstrekkelig fotopigment til at vi kan begynne å skjelve detaljene rundt oss. De mest lysfølsomme sansecellene trenger 20 til 30 minutter for å bli tilpasset mørke. Det er verdt å merke seg at denne tiden forlenges når man blir eldre.

Tilpasningen til lys skjer mye raskere. Hvis vi går fra et mørkt rom og ut i dagslys, blir vi først blendet, men i løpet av mindre enn ett minutt får vi normalt syn. Variasjon i pupilldiameteren er også med på å tilpasse øyets følsomhet til ulike lysforhold. Den samlede virkningen av pupillrefleksjonen og netthinnsens tilpasninger gjør at øyet faktisk kan øke lysfølsomheten en million ganger mellom sterkt dagslys og mørke.



ILLUSTRASJONSFOTO: ARNE J. VERPEDE, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2005.



**Anna Kari Rasmussen,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

*EN MØRK BRO. Øynene krever lang tid for å tilpasse seg mørke, derfor er det svært viktig at det ikke finnes hvitt lys som kan forstyrre nattsynet.*

øynenes lysfølsomhet ikke var optimal enda. Instituttet anbefaler derfor at man ikke bruker denne type brille om natten eller under mørke forhold.

### Fargeskiftende glass

Fotokromatiske glass, eller fargeskiftende brilleglass, tilpasser seg automatisk til lysforholdene. De er lyse innendørs, men blir mørke som solbriller i sollys. Det er en vanlig oppfatning at denne type briller kan brukes under alle slags lys- og værforhold.

Det er UV-stråler i sollyset som sørger for fargeforandringen i glassene, og brilleglassene mørkner i løpet av mindre enn ett minutt dersom de utsettes for UV-stråler. De vil mørkne ytterligere i løpet av de neste femten minuttene. Så snart glasset ikke utsettes for UV-lys mer, vil man innen to minutter se stor forskjell. Og i løpet av fem minutter vil de oppfattes som klare. Det vil likevel ta mer enn femten minutter før glassene er tilbake til det klareste stadiet.

Det er altså en kjemisk reaksjon som fører til glassets farge, og denne reaksjo-

nen vil også være avhengig av temperaturen i omgivelsene. Jo høyere temperatur, desto mindre fargeskifte. Denne effekten gjør at brillen ikke kan gi full solbrilleeffekt i svært varme omgivelser. I kulde vil de imidlertid mørkne effektivt, så denne type brille passer altså bedre for en skigåer enn en strandløve. Vel innendørs igjen, vil de kalde glassene bruke lenger tid enn de varme på å bli klare igjen.

### Tilpasning til mørke

Utkikken på "Pride of Bilbao" hadde overtatt vaktet ni minutter før han så de første lysene. I følge STCW A/VIII del 3-1, paragraf 19 skal påtroppende mannskap ikke overta vaktet før de har tilpasset seg til mørke og etablert nattsyn. Forskning har vist at denne perioden kan strekke seg til opp til 30 minutter. Det finnes ikke noe krav om tid til tilpasning i STCW. Men vanlig praksis er at perioden settes til 10-15 minutter, som etter det forskningen viser, kan være litt snaut. Det er svært viktig å ta hensyn til en tilpasningsperiode ved

planleggingen av hvordan vaktskiftet skal gjennomføres.

Problemene knyttet til nattsyn blir særlig stort når mannskapet veksler mellom å oppholde seg i mørklagte og belyste områder på fartøyet. Behovet for en viss tid til å tilpasse seg mørke er det samme hver gang vedkommende går inn i de mørklagte områdene.

Rutinene for å opprettholde en mørk bro er svært viktige å følge, og man må huske på at bare små strimer av hvitt lys kan forstyrre det optimale nattsynet.

### Sikkerhetsmelding

I og med at "Ouzo" aldri ble funnet, viser granskingsrapporten til en rekke forhold som kan ha medvirket til den tragiske ulykken. Brillerglassenes begrensninger får imidlertid en viss oppmerksomhet i IMO. Fagmiljøet i Norge mener at glassene som ble testet etter ulykken representerer gammel teknologi og at moderne fargeskiftende glass slipper igjennom nesten like mye lys som helt klare glass når de benyttes i helt mørke omgivelser. Det er imidlertid grunn til å tro at det er flere sjøfolk som har fargeskiftende brilleglass som likner på de som ble testet i Storbritannia. Sjøfartsdirektoratet har derfor, med bakgrunn i IMOs anbefaling, sendt ut en sikkerhetsmelding om at utkikken og annet personell på bro ikke bør bruke briller med fargeskiftende glass under mørke lysforhold. Sikkerhetsmeldingen understreker også at det er vel så viktig å gi tilstrekkelig tid til å venne seg til mørke lysforhold ved vaktskifte, og at det er viktig å følge alle rutiner knyttet til å sette bro i nattmodus. □

**WASTE COMPACTORS FOR SHIP AND OFFSHORE**  
WASTE COMPACTORS, BALE COMPACTORS, OIL FILTER COMPACTORS,  
BIG BAGS, SACK HOLDERS. STAINLESS STEEL DESIGN (GREEN SHIP).  
DnV CERTIFICATION

WE CUSTOMIZE YOUR WASTE HANDLING SYSTEM  
PLEASE CONTACT US FOR MORE INFORMATION .

**Delitek as**

Havnegt. 7 • N-3430 Myre • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77  
e-mail: mail@delitek.no • Web: http://www.delitek.no

# Sjøvannsinntak på skip

## - Helsemessige utfordringer

*Dersom inntak av sjøvann for produksjon av ferskvann ikke er separert fra alt inntak av sjøvann til andre formål, løper man en høy risiko for å få infeksiose mikrober inn i hele vannsystemet om bord.*



Catrine Ahlén,  
seniorforsker ved SINTEF  
Helse i Trondheim

"Hva avgjør valget av øvre eller nedre sjøkiste for sjøvannsinntak?" Spørsmålet ble stilt i forbindelse med utredning av mulige smitteveier for et større infeksjonsutbrudd relatert til ferskvannforurensing om bord på et dykkerskip senhøstes 2007.

"Nedre sjøkiste er hovedvalg men øvre sjøkiste brukes når det er grunt, som for eksempel i havner", lød svaret.

"Dere tar ikke inn sjøvann i havn, vel?"

"Å jo, masse – til kjøling av motorene!"

"Men, det er vel ikke samme sjøvannsinntaket til både ferskvannproduksjon og kjøling av motorene?"

"Jo, men vi produserer ikke ferskvann mens vi ligger i havn, og da er det vel ikke noe problem?"

### Vann er viktigste smittevei

Rent vann er en forutsetning for god helse, og dette er ikke minst viktig om bord på avgrensede innretninger som skip. Vannkvaliteten er et resultat av så vel fødevann som behandlingsmetoder og distribusjonsnett. Distribusjonsnett for vann er vel kjent å kunne ha stor innvirkning på vannkvaliteten både hva gjelder kjemisk, biologisk og mikrobiologisk innhold.

SINTEF Helse har siden 1985 kontinuerlig samarbeidet med dykkerindustrien om forebygging av infeksjoner hos dypdykkere i Nordsjøen. Det viktigste verktøyet har vært en kontinuerlig miljøkontroll i felt (ferskvann, sjøvann, gass) kombinert med et forskningsprosjekt finansiert av Statoil, Norsk Hydro, (Saga), Norske Esso og Oljedirektoratet (nå Petroliumstilsynet). Gjennom dette arbeidet har vi kunnet dokumentere at

den viktigste smitteveien for infeksjonene om bord er ferskvannet; at det kun er noen få genotyper som gir infeksjoner igjen og igjen; og at disse ser ut til å bli igjen i systemene trass intensive eliminerings tiltak. Arbeidet har kunnet tilbakevise de gamle anekdotene om at det er dykkere som bærer med seg smitten og smitter sine meddykkere, slik som det tidligere har blitt hevdet.

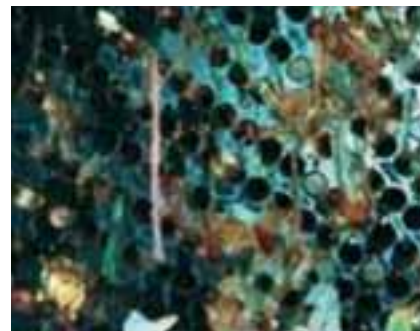
### Økt risiko

Ferskvannet om bord på de operasjonelle dykkerskipene i Nordsjøen er enten bunkret ferskvann fra landanlegg eller egenprodusert om bord fra sjøvann ved bruk av evaporering (EVA) eller omvendt osmose (RO).

På et dykkerskip bruker man ubehandlet sjøvann til oppvarming av dypdykkere i arbeid slik at mikrobeinnhold i sjøvann har vært en del av den rutinemessige

mikrobiologiske vannkontrollen. Sjøvannsinntak og sjøvannssystem har av den grunn vært jevnlig evaluert, og optimaliserte prosedyrer for vannproduksjon, vannbehandling og for rengjøring og desinfeksjon har blitt kontinuerlig implementert.

Vann til kjøling av motorene har av naturlige grunner ikke vært nevnt i den infeksjonsforebyggende miljøkontrollen. Sjøvannskjøling av motorer bruker svært store vannvolum og er kontinuerlig i drift. Dette betyr at sjøvannssystemene (inntak + rørsystemer) er i bruk også i havner og i nærheten av offshoreinstallasjoner, noe som i sin tur betraktelig øker risikoen for å få inn store mengde mikrobeforurenset sjøvann. Deler av denne forurensingen vil bli igjen på innsiden av rørveggene og etablere seg der som egne mikrobefunn, som kalles biofilm. Mikrober i en biofilm kan overleve lenge, og vil i den formen være beskyttet mot både biologiske, fysiske og kjemiske desinfiserende tiltak. Disse biofilmene vil representere et mikrobereservoar som vil kunne friggi og spre mikrober uavhengig av kvaliteten eller renheten på vann som blir tilført systemet. Nyere forskning tyder på at biofilmdannelse vil kunne påvirke mikrobenes



BIOFILM. Rundt risten på sjøvannsinntaket på skip danner det seg ofte en oppblomstring av mikroorganismer.

sykdomsfremkallende evner. En biofilm vil derfor kunne utgjøre en meget potensiell risikofaktor for å få infeksjose mikrober inn i hele vannsystemet om bord.

### Sjøvannsbasert å foretrekke

Vannbårne infeksjonsutbrudd er meget vanlig forekommende verden over, men har inntil nylig vært sjeldne her på våre breddegrader. Slike utbrudd er i øking og i Norge har vi siden årtusenskiftet hatt flere vannbårne infeksjonsutbrudd med dødelig utgang. For eksempel Legionella pneumophila i Stavanger 2001/02 og i Fredrikstad 2005 og 2008, samt Giardia/Cryptosporidium i Bergen 2004.

Dette er smittestoff som kun er relatert til ferskvann og vil dermed kunne utgjøre en potensiell risiko ved bunkring og ved inntak av sjøvann i utslippsoner. Norovirus er en annen utfordring som kommet sterkt i det siste men her er man betydelig mer usikker på hvor smitten kommer fra, da virus generelt vil kunne

overleve i sjøvann. Ut fra infeksjonsrisikosynspunkt vil sjøvannsbasert ferskvann uansett være å foretrekke fremfor bunkring av ferskvann.

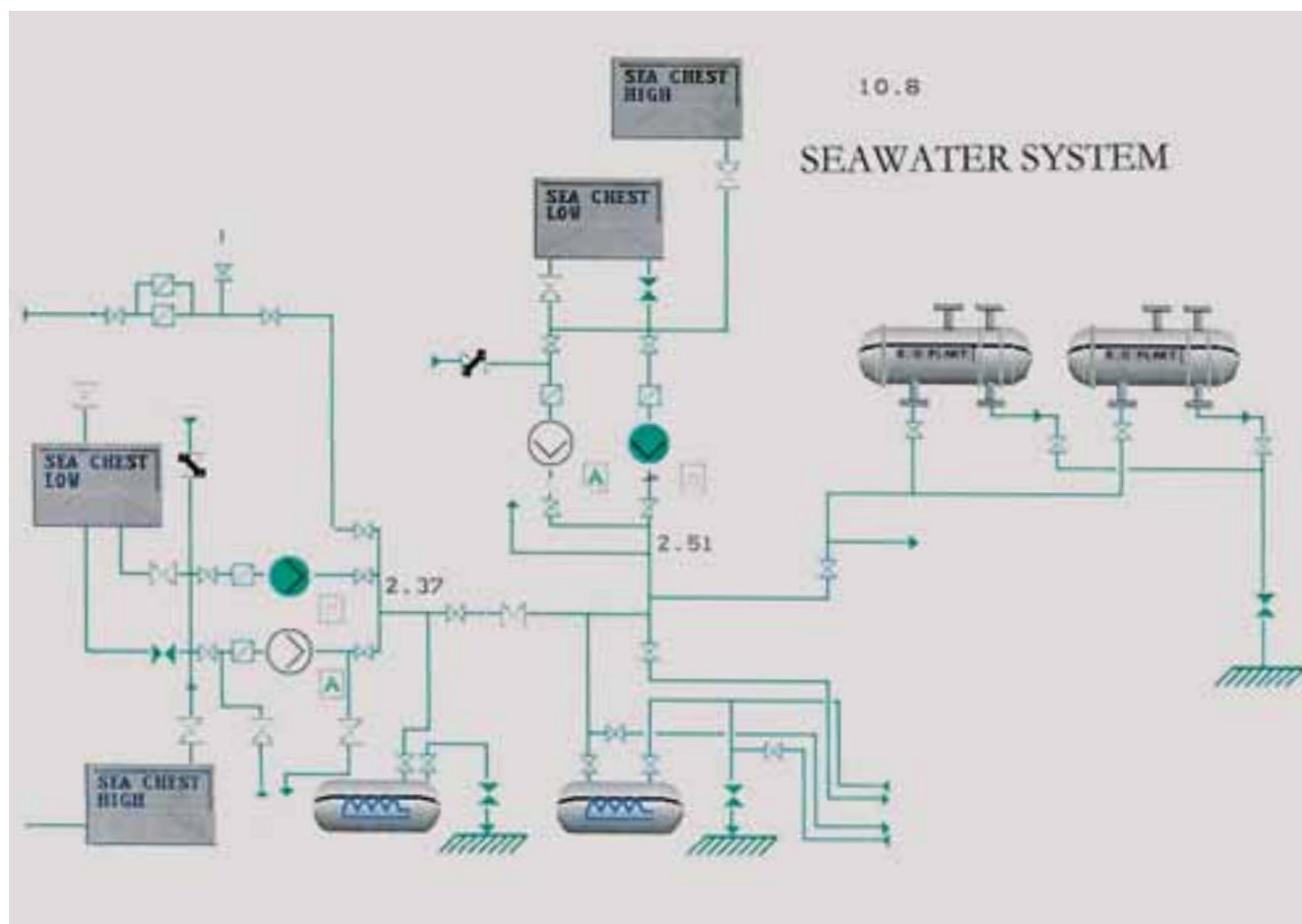
### Bør være separat

Problematismen rundt sjøvannsinntak er kommet som en konsekvens av at man fått mulighet til å etterinstallere produksjonsanlegg for ferskvann om bord og kan ikke ses å være spesifikt omtalt i forskrifter og veiledere. I lys av den erkjennelse at felles sjøvannsinntak for både drikkevannsproduksjon og kjøling av motorene er et førende konsept blant skip verden over vil denne spørsmålsstillingen være av universell relevans.

Det bør være et ufravikelig krav at sjøvannssystem (inntak + rørsystemer) for produksjon av ferskvann skal være separert fra alt inntak av sjøvann til andre formål, og det bør tilrettelegges for en regelmessig desinfisering av slike systemer.



GODE RÅD. I veilederen "Nok, godt og sikkert drikkevann offshore" kan man finne detaljer rundt ferskvannsproduksjon på skip i Nordsjøen.



VANLIG SYSTEM. Et typisk flerbruks-sjøvannssystem på skip.



# Første havnestatskontroll på Svalbard

*I slutten av juli gjennomførte Norge den første havnestatskontrollen av utenlandske skip på Svalbard. Med god hjelp fra Sysselmannens kontor og andre velvillige, ble Sjøfartsdirektoratets inspektør godt mottatt på fartøyene han inspiserte.*

Det utarbeides nå et opplegg for rutinemessige havnestatskontroller på Svalbard. Dette vil skje i tett samarbeid med Sysselmannen på Svalbard og andre berørte parter. Etter en forskriftendring i vår er det nå mulig å gjennomføre havnestatskontroller også på vårt lands nordligste utpost. For Sjøfartsdirektoratet er dette svært viktig, i og med at skipstrafikken til og rundt Svalbard er sterkt økende.

– Dette er et spesielt sårbart område, og det viktig at vi har mulighet til å kontrollere skip som trafikkerer farvannet her, sier avdelingsdirektør for Kontroll og Inspeksjon, Knut Kristiansen. For Kristiansen er det også viktig å understreke det gode samarbeidet som Sjøfartsdirektoratet har med alle berørte parter på Svalbard, noe som gjør det

mulig rent praktisk å gjennomføre kontroller i dette spesielle området. Værforhold, plass på fly og overnattingsmuligheter er store utfordringer når en inspeksjon skal planlegges på kort varsel.

## La alt til rette

Det var senioringeniør Dag E. Grytten ved Sjøfartsdirektoratets stasjon i Ålesund som fikk æren av å foreta den første turen nordover. Han er også svært imponert over den mottakelsen han fikk på Svalbard. – På flyplassen i Longyearbyen ble jeg møtt av en polititjenestemann som representerte Sysselmannens kontor og som skyttet meg til hybelen de hadde stilt til rådighet, forteller han. – Politimannen var behjelpelig med det praktiske, så vel som å gi meg infor-

masjon om forholdene på Svalbard. Han gav meg også nøkler og tillatelse til å benytte en bil som kontoret disponerte. Å ha denne bilen til disposisjon var en stor fordel, sier Grytten. – Da jeg reiste fra Longyearbyen til Svea for eksempel, kunne jeg sette bilen på flyplassen og hente den ved retur.

– Jeg møtte på Sysselmannens kontor hver morgen, forteller han. – Og over en kopp kaffe fikk jeg fortelle hva jeg skulle gjøre de dagene jeg var der, samt at de ansatte på kontoret gav meg nyttige opplysninger og tips for mitt opphold.

## Undersøkelse etter grunnberøring

Mandag den åtteogtjuende fulgte en reiselivsansvarlig representant fra sysselmannens kontor inspektøren om bord i det første fartøyet som lå fortøyd ved det som ble omtalt som den ”nye kaia” litt utenfor byen.

– Vi ble tatt godt i mot av fartøyets besetning da vi ankom, mener Grytten. – En representant fra forsikringselskapet var allerede om bord, og vi ble

*VILT OG VAKKERT. Det er storslått natur å beundre på Svalbard, og for mannskap på skip som kommer langsveis fra er det sikkert en flott opplevelse å seile inn fjorden for første gang.*





FRA TOPP TIL BUNN. Ved en såkalt "more detailed" PSC sjekkes båten fra øverst til nederst.

enige om at vi skulle koordinere vår inspeksjon av tilgjengelige bunntanker.

Fartøyet hadde rapportert at de hadde vært i berøring med grunnen ved Alkefjellet i Hinlopen-stredet, og agenten for fartøyet hadde rekvirert dykker fra et dykkerfirma i Tromsø for å kontrollere skadeomfanget. Dykkeren var utstyrt med kamera for opptak på DVD, men ved "nye kaia" var sjøen for grumsete til at han kunne se skikkelig, så fartøyet måtte ut i fjorden for å få tilstrekkelig gode siktforhold for at han kunne foreta en skikkelig undersøkelse av bunnen.

– Mens fartøyet lå ankret på fjorden ble det mulig for meg og forsikrings-selskapets representant å entre tankene

som var tømt og gassfrie, for å undersøke om skade kunne påvises fra innsiden, forteller Grytten, – men det var ingen store skader å se.

Etter dykkerundersøkelsen møttes man i konferanserommet for å se på filmopptaket, og det ble konstatert at skaden besto i mindre innbulinger av huden mellom spant. – Det ble ikke oppdaget sprekker, sier Grytten. – Så ut fra disse forholdene ble det bestemt at fartøyet fortsatt kunne seile inntil neste tørrdokking til høsten.

#### Et veldrevet fartøy

– På mandagskvelden tok jeg kontakt med Store Norske Spitsbergen Grube-

kompani for å høre om det var utenlandske fartøy inne ved Svea, sier Grytten. De kunne fortelle at et bulkfartøy skulle ligge ved kai og laste kull neste dag.

Det ble ordnet plass til inspektøren på fly neste morgen, men det var vanskelige flyforhold på grunn av tåke, så det ble noen timers ventetid før flyet kunne ta av mot Svea. – Flyturen var litt "skjelven" i starten, innrømmer Grytten, – men etter å ha kommet over skydekket var det fine forhold, selv om det er en fordel med hørselvern på grunn av skikkelig støy fra propellene.

Ved ankomst sto folk klar til å ta i mot inspektøren og kjøre ut til fartøyet.

– Også her ble jeg tatt vel imot av besetningen om bord, sier inspektøren.



INSPEKTØREN. Dag E. Grytten var førstemann fra Sjøfartsdirektoratet som fikk ta turen nordover, for å foreta havnestatskontroll på Svalbard.

#### HVA ER HAVNESTATSKONTROLL?

Havnestatskontroll (Port State Control) er inspeksjon av utenlandske skip i nasjonale havner og farvann. Hensikten er å kontrollere at fartøyene tilfredsstillende bestemte krav, som at besetningen har nødvendig kompetanse og at internasjonale regler (SOLAS, MARPOL og STCW) følges.

Sjøfartsdirektoratet har følgende føring fra Nærings- og handelsdepartementet knyttet til havnestatskontroll: "Direktoratet bes om å kontrollere minst 25 prosent av skipsanløpene til utenlandske skip i henhold til forpliktelsene om havnestatskontroll i Paris MoU. Det skal videre utføres vertsstatskontroll av passasjerskip i samsvar med Norges internasjonale forpliktelser."

#### Paris MoU

"The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" ble undertegnet av representanter for 14 europeiske skipsfartsadministrasjoner i 1982. Senere har representanter for ytterligere seks skipsfartsadministrasjoner undertegnet memorandumet, slik at totalt 20 land er med i samarbeidet.

Paris MOU har som mål å minske antallet «sub-standard» skip ved å

etablere et harmonisert og effektivt system for kontroll. Målsettingen er at hver havnestat årlig skal inspiserer 25 prosent av det totale anløpet av fremmede fartøyer. Kontrollen retter seg mot alle fartøy som anløper partenes havner, uavhengig av hvilken flaggstat det tilhører. Det sjekkes at skipene tilfredsstillende de internasjonale kravene til sikkerhet, miljø og terrorberedskap, og at forholdene for dem som arbeider om bord er tilfredsstillende. Dette gjøres først og fremst ved en sertifikatkontroll, med mindre det finnes åpenbare grunner for å foreta en utvidet inspeksjon. Slik inspeksjon skal også foretas hvis relevante sertifikater eller dokumenter mangler. Viser inspeksjonen at det er klare brudd som medfører fare for sikkerheten, skal skipet tilbakeholdes – normalt inntil manglene er rettet på. En liste over skip som er blitt tilbakeholdt offentliggjøres månedlig. Skip som har vært inspisert av en parts myndigheter i løpet av de seks foregående månedene, skal om mulig ikke inspiseres igjen, med mindre åpenbare grunner tilsier noe annet.

Årlig inspiseres over 18000 skip i de forskjellige Paris MOU-havnene.



*BRUK HJELM! Inspektøren påpekte at mannskapet bør bruke hjelm under ankring.*

– Jeg foretok en såkalt ”initial inspection” og fant alle papirer i orden. Kapteinen om bord viste meg rundt på båten og jeg fikk inntrykk av at dette var et veldrevet fartøy.

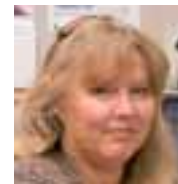
#### Litt sightseeing

Etter inspeksjonen var det noe tid igjen før flyet som skulle ta inspektøren tilbake til Longyearbyen ville ankomme. – Jeg

ble spurt om jeg ville se litt av Svea før jeg reiste tilbake, forteller Grytten. – Det sa jeg selsagt ja takk til, og jeg fikk meg en guidet tur opp til graven Svea Nord.

Som mange sikkert vet går solen aldri ned på Svalbard om sommeren, men temperaturen er ikke mer enn cirka tre til ti grader alt etter skydekke og andre værforhold. Svalbard har meget sårbar og fin natur, og Grytten

mente at været var fint selv om temperaturen ikke var like høy som på fastlands-Norge. – Jeg skulle ønske at jeg hadde hatt litt bedre tid utenom arbeid til å se meg rundt, men på Svalbard bør en selvfølgelig alltid ta sine forholdsregler og ha med våpen dersom man er alene ute i naturen. Det ble jeg fortalt allerede av polititjenestemannen ved ankomst, sier han, og forteller motstrebende at han faktisk fikk et lite glimt i det fjerne av Svalbards mest kjente dyr, nemlig isbjørnen. Men han har egentlig ikke så veldig lyst til å få akkurat den historien på trykk. – Nei, jeg har ikke fotobevis, så da kommer folk sikkert ikke til å tro meg, ler han. □



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare

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

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

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



**BUREAU  
VERITAS**

For the benefit of business and people





GILD. Det var mange imponerende maskinar å sjå.



SJØMANNSKYRKAS STAND. Det lukta vaflar lang veg, og folk kom strøymande til.

# Frå hightech til vaflar

*Erfaringane frå Sjøfartsdirektoratets første deltaking på oljemessa ONS i Stavanger er positive. Messa har tilbod til utstillarane som strekkjer seg frå hightech i verdsklasse til Sjømannskyrkas vaflar.*

Sjøfartsdirektoratet har delteke på fellesstand saman med fleire firma i prosjektet "Haugesundregionen". Teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen, seier at han er godt nøgd med responsen som har vært i byrjinga av messa. - Det er viktig å være tilstades på arenaer der me møter næringa som vi til dagleg skal yte service til, seier Karlsen. Forutan enkelte forespørslar knytta til den rolla som direktoratet har som myndighetsaktør for flyttbare innretninger og forsyningskip, har fleire og besøkt standen for å gjere seg betre kjent med Sjøfartsdirektoratets arbeid og funksjon. I samband med samarbeidsprosjektet "Haugesundregionen" har også rekruttering vore

eit satsingsområde for dei som har be-  
manna standen frå direktoratet.

## Med vaflar i oljekvardagen

Ein av dei kanskje minst prangande, men mest heimekoselege standane, var det nok Sjømannskyrka som stod for. - Me ynskjer å gi dei besøkande eit avbrekk i ein travel messedag. Her er det garantert fritt for teknikk og duppeditter, seier prest Gunnar Mathisen. Mathisen er nordsjøprest og arbeider ombord på installasjonar som Ekofisk, Balder, Jotun og Ringhorne. Han seier vidare at mange har erfaring med Sjømannskyrka frå sitt arbeide i Nordsjøen eller frå skip. Då vert det naturleg å være tilstades og på ei



**Dag Inge Aarhus,**  
kommunikasjonsrådgiver /  
nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

så fagretta messe som ONS er. Sjømannskyrkas åtte nordsjøprestar besøker plattformar og supplyskip og drar på heimebesøk. Dei arbeider blant tilsette i oljesektoren og deira familiar. Nordsjøprestane tilbyr familierådgiving, sjelesorg og stressmestring.

## Store dimensjonar

ONS har dei siste åra blitt ein av dei ledande messene på verdsbasis innan oljerelatert industri. Med omlag 1 300 utstillarar har arrangørane nådd ei foreløpig grense på størrelsen. Halvparten av utstillarane representerer norske firma og offentlige myndigheiter og totalt vil rundt 35 000 gjester frå inn- og utland ha vitja messa. Sal av produkt, kunde-relasjonar og rekruttering er hovudsatsinga til dei fleste utstillarane. □



KLIMAPROBLEMATIKK. Alle ville prøve å gjette kor fort isbjørnen til DNV smelta.



VINNER. Avdelingsleiar Katbrin Luze-Hercz frå Norsk-Tysk Handelskammer gjekk av med sigeren i direktoratets quiz, og fekk overrekt ein flott flytevest av teknisk direktør Lasse Karlsen.

# Ulykker første halvår 2008

Tre dødsfall og åtte forlis – 310 registrerte ulykker på norske skip og fiskefartøy er rapportert til Sjøfartsdirektoratet i første halvår 2008.

Håvard Gåseidnes,  
senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet



Det er i perioden rapportert tre færre grunnstøtinger enn på samme tidspunkt i 2007.

To av dødsfallene skjedde i forbindelse med klemskader ved håndtering av tungt maskineri, mens det siste skjedde i forbindelse med brann i maskinrom.

Fire av forlisene har skjedd i forbindelse med brann eller eksplosjon, tre av dem på fiskefartøy. To fartøy har forlist som følge av grunnstøting – ett fiskefartøy og ett tørrlasteskip. Ett fiskefartøy har forlist etter hardtværsskade og ett har forlist som følge av kantring. □

Type fartøy	Antall hendelser pr ulykkestype									Total	
	Annen ulykke	Arbeidsulykke/ Personulykke	Brann/ Eksplosjon	Grunnstøting	Hardtværsskade	Kantring	Kollisjon	Kontaktskade, Kaler, Broer etc	Lekkasje		Stabilitetsvikt uten kantring
Fisk / fangstfartøy	3	78	5	10	1	1	1	1	1	1	102
Forsyningskip / hjelpeskip	1	23		1							25
Kombinert skip		2	1				1				4
Passasjerskip / ferger	2	69	1	10			1	5			88
Spesialskip		15	1	6							22
Tankskip		17	1	1			3	1			23
Tørrlasteskip	1	26	2	12			2	4			47
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>230</b>	<b>11</b>	<b>40</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>310</b>

## TRUSTED WORLD WIDE



**BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems**

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

**BRUNVOLL – manufacturer of**

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



**Another successful story...**

The Offshore Supply Vessel «Bourbon Mistral» – equipped with Brunvoll bow tunnel- and bow retractable thruster units. Built by Ulstein Verft AS for Bourbon Offshore Norway AS.



BRUNVOLL

telephone + 47 71 21 96 00  
fax + 47 71 21 96 90  
e-mail: office@brunvoll.no  
www.brunvoll.no

# Sikkerhetsproblem med hydrauliske sylindere



HENGEDEKKET slik det ble stående etter sylinderehavariet. Hengedekket hviler på løftesynderens som kan ses nede til høyre i bildet.

*Et hengedekkk på en bilferge har falt ned på grunn av feil på en hydraulisk teleskopsylinder. Andre ferger må snarest foreta kontroll av sylindere for å avdekke mulige defekter i sammenføyninger på sylindrerne.*

Etter utført vedlikeholdsjobb på et hengedekkk på en bilferge, skulle dette parkeres i stuet posisjon. Hengedekket løftes av en hydraulisk teleskopsylinder. Da sylinderen var i utkjørt stilling havarerte sylinderen og stempel nr. 2 kom ut av sylinderhuset. Dette medførte at hengedekket falt ned 4,5-5 meter og ble stående cirka en meter over bildekk.

Løftesynderen var i dette tilfellet en teleskopsylinder med fire stempler. Hvert stempel bestod av en styrering (stempel) og en stoppring (pakkboks). Stoppringen var gjenget på styreringen og gjengepartiet var låst med låsevæske.

Stoppringen løsnet fra styreringen på stempel nr. 2 ved at stoppringen skrudde seg av gjengepartiet på styreringen inntil det var begrenset overlapp på gjengene. Når teleskopsylinderen ble kjørt oversteg belastningen holdestykken på det gjenværende gjengepartiet og stempel nr. 2 ble presset av stoppringen.



HAVARERT LØFTESYLINDER. Hengedekkk hviler på sylinderhuset til venstre i bildet.

Stempel 2 ble skilt fra sylinderhuset og hengedekket falt ned.

Teleskopsylinderen var del av en sertifisert og typegodkjent løfteinnretning. Den har blant annet vært gjenstand for månedlig ettersyn ombord og årlig kontroll av sakkynndig person.

## Tiltak

Det må snarest foretas kontroll av sylindere for å avdekke mulige defekter i sammenføyninger på teleskopsylindere. Kontrollmetodikken må avklares med

produsent, men vil typisk kunne bestå i verifikasjon av slaglengder i henhold til fabrikantens spesifikasjoner. Behovet for å etablere ytterligere sikring, eksempelvis mekanisk låsing av aktuelle gjengeparti, bør også tas opp med produsent av utstyret. Deretter må relevante kontrollrutiner innarbeides i fartøyets vedlikeholdssystem.

Avhengig av konstruksjon kan denne problemstillingen også være relevant for konvensjonelle hydrauliske sylindere.

Sjøfartsdirektoratet har iverksatt undersøkelse av hendelsen. Undersøkelserapporten vil bli gjort tilgjengelig på nettside [www.sjofartsdir.no/sikkerhet](http://www.sjofartsdir.no/sikkerhet).



Arne Bakkevig,  
senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet



# IMO-mellommøte i Oslo

## reduksjon av klimagasser

*Det første mellommøtet for IMOs arbeid når det gjelder klimagasser hadde møte i Oslo fra 23. til 27. juni i år. Mer enn 210 representanter fra 33 medlemsland og interesseorganisasjoner var samlet for å diskutere hvordan skipsfarten kan redusere sine utslipp av klimagasser.*

Reduksjon av klimagasser har vært på IMOs agenda i mer enn ti år uten at det har blitt enighet om et regelverk og hvilke mekanismer man skal inkludere for å få gjennomført de nødvendige utslippsreduksjonene. Internasjonal skipsfart er ikke inkludert i Kyotoprotokollen, men kan bli inkludert i en ny og mer omfattende avtale når Kyoto-perioden løper ut i 2012.

Det kommende møte i IMOs miljøvernkomité MEPC 58 i oktober bør ha identifisert og bearbeidet flere gode alternativer for å redusere utslippene av klimagasser fra skipsfarten slik at de kan komme med en anbefaling til IMO Assembly i 2009.

Hovedpunktene på agendaen i Oslo var utvikling av en obligatorisk CO<sub>2</sub>-indeks for nye skip, revidering av den

eksisterende operasjonelle CO<sub>2</sub>-indeksen, utvikling av "best practices", samt å videreutvikle forslagene om reduksjonsmekanismer for å redusere utslippene av klimagasser.

Møtet ble innledet med taler fra nærings- og handelsminister Sylvia Brustad, miljøvernminister Erik Solheim og IMOs generalsekretær Efthimos E. Mitropoulos som alle understreket at skipsfarten og IMO må ta sitt ansvar og finne løsninger for å redusere utslippene av klimagasser.

### Teknisk CO<sub>2</sub> indeks for nye skip

Ved markedsføring av nye personbiler er bilindustrien pålagt å opplyse om CO<sub>2</sub>-utslippet fra bilen. Om ikke alt



*ENGASJERT. – Ikke en eneste regjering i verden motsier seg de vitenskapelige bevisene for klimaendringer, sa miljøvernminister Erik Solheim. – Det er nok første gang i historien at alle er helt enige om noe, og det bør vi feire. Det man derimot ikke er enige om enda, er hvordan man skal angripe situasjonen. Og ikke minst, hvem som skal ta regninga, sa han.*



*POSITIV TIL FREMTIDEN. – I dag har skipsfartsindustrien få incentiver for å velge miljøvennlige løsninger som overstiger minimumskravene i internasjonale regler, sa nærings- og handelsminister Sylvia Brustad. – Når det gjelder klimagasser så har vi ikke en gang en minimumsstandard for shipping. Likevel har ministeren tro på at den økende globaliseringen vil åpne for nye forretningsmuligheter og innovative løsninger. – De selskapene som kan tilby "grønne" løsninger vil vinne, sa hun.*



*MØTELEDER. Formannen Andreas Chrysostomou fikk mye skryt for at han var flink til å drive diskusjonen framover. Han styrte møtet med fast hånd, men det kom tydelig fram på møtets siste langdryge dag at han håpet man skulle hatt bedre resultater å vise til. Til høyre, Øyvind Vågslid som arbeider i IMO-sekretariatet.*

for mange år kan vi også tenke oss en lignende opplysningsplikt når det gjelder kontrahering av skip. En teknisk CO<sub>2</sub>-indeks er et mål på hvor energieffektivt et skip er, og både Japan og Danmark hadde fremmet forslag til hvordan man kan beregne en slik CO<sub>2</sub>-indeks. Under møtet ble det opprettet en arbeidsgruppe som skulle samle det danske og japanske forslaget til et dokument.

For at en teknisk CO<sub>2</sub>-indeks skal føre til mer energieffektive skip må man ha et krav om en forbedring av effektiviteten til de forskjellige skipstypene. Man kan beregne en "baseline" som er en gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-indeksverdi for skip som ble bygget i en gitt tidsperiode. Hvis man har en pålitelig "baseline" for en gitt type skip av en viss størrelse, kan man tenke seg et krav om at den tekniske CO<sub>2</sub>-indeksen for et nytt skip av samme type skal være X % mer energieffektiv enn "baseline" for skip bygget fra 1. januar 2012, og X-10 % for skip bygget fra 1. januar 2015 og så videre.

Jevnt over var de fleste deltagerne positive til forslaget, men det ble uttrykt en viss skepsis til bruk av en slik obligatorisk indeks fra noen medlemsstater. Hovedgrunnen til dette er nok at mange utviklingsland er i ferd med å bygge opp sin verftsindustri, og fremtidige krav som kan føre til at de ikke klarer å levere

skip som ikke er tilstrekkelig energieffektive ønskes ikke.

### **Gjennomgang av den operasjonelle CO<sub>2</sub> indeksen**

Internasjonal skipsfart har siden 2005 hatt en midlertidig retningslinje for frivillig utprøving av en operasjonell CO<sub>2</sub>-indeks. Det var bred enighet på møtet om at indeksen ikke bør gjøres obligatorisk i denne omgang, men at det anbefales å bruke den.

Den operasjonelle CO<sub>2</sub>-indeksen er nyttig for å måle en eventuell forbedring i energieffektiviteten til et skip, og vil dermed være et nyttig verktøy for de som jobber systematisk med dette. Operasjonelle variasjoner i indeksen kan skyldes utnyttelse av lastekapasitet, variasjoner i drivstofforbruk under ballastreiser, variasjoner i skipenes energieffektivitet (motortilstand, skrog, begroing på propell og så videre), variasjoner i hastighet, vær og strømmer og feil i målinger og registreringer.

### **Oppdatering av IMO's klimagasstudie**

En gruppe med forskere ledet av Dr. Øyvind Buhaug fra MARINTEK har fått i oppdrag fra IMO / MEPC å oppdatere klimagasstudien fra år 2000. Arbeidet blir gjennomført i to faser, hvor den første rapporten skal leveres til MEPC 58 og den siste til MEPC 59. Mellommøtet i Oslo fikk en smake-

bit fra den nye studien hvor man har beregnet at internasjonal skipsfart (skip over 100 GT) er ansvarlig for cirka 2,7 % av verdens CO<sub>2</sub>-utslipp, hvilket tilsvarer 847 millioner tonn. Tar man med innlands trafikk og fiskerier utgjør utslippene ca 3,3 %, eller 1019 millioner tonn. Det ble videre presentert utslippsscenarioer for skipsfarten frem mot 2050.

### **Utvikling av "best practices"**

MEPC 57 diskuterte både korte og langsiktige tiltak for å redusere utslippene av klimagasser fra skipsfarten. Dette var tiltak som ble identifisert av korrespondansegruppa for klimagasser og som skulle videreutvikles under Oslo-møtet. IMO-sekretariatet hadde lagt frem to utkast til resolusjoner; en for "best practices" når det gjelder energieffektiv operasjon av skip, og en for tekniske tiltak for nye skip eller i forbindelse med oppgradering av eksisterende skip. Blant tiltakene som ble identifisert var blant annet ruteplanlegging, værruting, optimal fart, ballast og trim og så videre.

### **Utvikling av reduksjonsmekanismer**

Norge sendte inn to forslag under dette agendapunktet; et forslag om et kvotehandelssystem (ETS) for internasjonal skipsfart, og et om et avgiftssystem på fossilt brensel. Inntektene fra en even-



tuell kvotehandel eller en avgift vil i hovedsak bli brukt til utslippsreducerende tiltak i utviklingsland gjennom "den grønne utviklingsmekanisme" (CDM), et FoU-program for skipsfart og tilpasningsprosjekter for land som blir hardt rammet av klimaendringer.

Det kan tenkes at skip over 400 BT som går i internasjonal fart kan bli kvotepliktige, og at de får et samlet maksimalt tak på sine CO<sub>2</sub>-utslipp, en såkalt "cap". Hvis man for eksempel tar sikte på en reduksjon på cirka 20 % i forhold til 2007 nivå vil "cap'en" være på omlag 680 millioner tonn CO<sub>2</sub> per år. Det vil da bli auksjonert eller delt ut CO<sub>2</sub>-kvoter for skipsfarten tilsvarende 680 millioner tonn CO<sub>2</sub> det året. Avhengig av hvilket system man har,



kan det være mulig å kjøpe kvoter fra andre sektorer eller gjennom andre mekanismer som for eksempel CDM.

Hvert kvotepliktige skip må sikre seg CO<sub>2</sub>-kvoter tilsvarende sine forventede utslipp i utslippsperioden. Skip som ikke benytter sine kvoter kan selge

*ØNSKER LIKHET. – To skip seiler fra samme havn, de er like store, har samme last og samme destinasjon, sa generalsekretær i IMO Efsthimios E. Mitropoulos. – Så hvorfor skal de behandles forskjellig bare fordi de ikke har samme flagg?*

*Generalsekretæren la ikke skjul på at han ønsket at møtet skulle gå inn for et regelverk som gjelder alle, uavhengig flaggstat. Det reagerte en rekke utviklingsland på, fordi de mener det bryter med FNs klimakonvensjons prinsipp om differensierte forpliktelser når det gjelder utslipp av klimagasser.*

overskuddet av kvoter, og skip som trenger flere kvoter må ut på markedet og kjøpe flere av dem. De mest kostnads-effektive løsningene får man hvis systemet er åpent, det vil si at flere forskjellige sektorer kjøper kvotene i det samme markedet. For noen skip kan det være rimeligere å gjennomføre CO<sub>2</sub>-reducerende tiltak og heller selge sine kvoter, mens for andre er det billigere å kjøpe flere kvoter for å dekke sine utslipp enn å gjøre noe for å redusere utslippene fra sine skip.

Hvilke reduksjonsmekanismer man vil benytte for å redusere utslippene er et politisk spørsmål og dette punktet var klart det vanskeligste på agendaen, noe som gjorde at man verken fikk en konstruktiv debatt eller en videreutvikling av noen av forslagene for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra skipsfarten.

Mange av utviklingslandene gav uttrykk for at forpliktelser som er bindende for alle flaggstater bryter med FNs klimakonvensjon, hvor det kun er Annex I-land (industriell) i henhold til konvensjonen som har forpliktelser til å redusere utslippene sine. Skipsfarten er i en særstilling i og med at fartøy opererer over hele kloden, uavhengig av flagg. En avtale hvor det kun er noen flaggstater som har forpliktelser vil ikke føre til tilstrekkelige utslippsreduksjoner, og man vil få en såkalt karbonlekkasje eller flytting av utslipp til flaggstater som ikke har noen forpliktelser. □

**Lars Christian Espenes,**  
overingeniør Sjøfartsdirektoratet

## CO<sub>2</sub> INDEKSEN

$$\text{Attained new ship design CO}_2 \text{ index} = \frac{\left( \prod_{j=1}^M f_j \right) \left( \sum_{i=1}^{NME} C_{FMEi} SFC_{MEi} P_{MEi} \right) + \left( \prod_{k=1}^L f_k \right) \left( \sum_{i=1}^{NAE} C_{FAEi} SFC_{AEi} P_{AEi} \right)}{\text{Capacity} \times V_{reg} \times f_w}$$

Figuren viser et utkast til formelen for å regne ut CO<sub>2</sub>-indeksen til et skip: f<sub>j</sub> og f<sub>k</sub> er korreksjoner for skipsspesifikke designelementer (settes vanligvis til 1), ME og AE henviser henholdsvis til hoved- og hjelpemotorer, CF er konverteringsfaktoren mellom drivstofftype og CO<sub>2</sub> utslipp, SFC er det spesifikke drivstoffbruket oppgitt i g/kWh, P er motoreffekten (% MCR ikke bestemt), Capacity er total nyttelast (DWT, TEU etc), V<sub>ref</sub> designhastighet for skipet, f<sub>w</sub> er en korreksjonsfaktor for reduksjon av fart i operasjonell tilstand. CO<sub>2</sub>-indeksen blir uttrykt i g/tonn nm for de fleste skip, men det kan bli noen unntak: Passasjerskip, ro-ro passasjerskip og ro-ro frakteskip: g/nm, Containerskip: [g/TEU nm], [g/TEUxDWT nm] eller [g/tonn nm] og for Gasstankere: g/m<sup>3</sup> nm.

**QMA**

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

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 03/09-05/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 08/09-12/09: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
- 15/09-19/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
- 06/10-10/10: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
- 14-17/10: Oppdateringsdager for sertifisert personell, se web
- 20/10-24/10: ISM revisjonslederkurs, Oslo, Sertifisering
- 17/11-21/11: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Tenerife, Sertifisering
- 17/11-21/11: Kvalitetssjefskurs, Tenerife, Sertifisering
- 09/12-11/12: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo

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





## KYSTVERKET

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning og samferdsel til sjøs. Etaten har ansvar for fiskerihavner, farleder, navigasjonsinstallasjoner, lostjenester og trafikk kontroll. Virksomheten dekker også maritim sektor av nasjonal transportplan samt myndighets- og forvaltningsoppgaver i tilknytning til lover og regelverk for havner, farleder og losplikten. Kystverket har også ansvar for statens beredskap mot akutt forurensning.



# STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om uendrede lospliktbestemmelser og endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2009 ved ulike sjøtrafikkavdelinger.

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) etter 1. oktober 2008.

Søknadsfrist: 15.01.2009

Kontaktinfo: Tommy Haugsnes, seniorrådgiver. Tlf: 52 73 33 23/48 88 21 42

### ARBEIDSOPPGAVER

**Losen skal gi råd** til skipsføreren med hensyn til fartøyets fremdrift, navigering og manøvrering. Losen er ansvarlig for losingen.

**Losen skal samarbeide** med norske myndigheter som Forsvaret, Sjøfartsdirektoratet, Toll, Politi m.m. og rapportere forhold som kan være av betydning for sikkerhet og miljø og medvirke til at lovbrudd avdekkes.

### KVALIFIKASJONER

**For å kunne søke som statslosaspirant, må søkeren fylle følgende minstekrav:**

**Må inneha navigatørsertifikat** som gir rett til å være overstyrmann på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.

**Må ha bestått eksamen** som kreves for å få rett til å være skipsfører på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.

**Må ha minst 3 års fartstid** som ansvarshavende vaktoffiserer på bro, eller overstyrmann på skip over 200 BT, eller minst 3 års sjømilitær fartstid i tilsvarende stillinger. Effektiv ombordværende tjeneste skal summeres for å være tellende.

### PERSONLIGE EGENSKAPER

**Gode samarbeids og kommunikasjonsevner**

**Evne til å arbeide selvstendig.**

**Gode evner** til kontaktskaping

**Aktuelle kandidater** vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av februar - april 2009.

**Disse kandidatene må kunne fremlegge:**

Helseerklæring for losaspiranter (skjema LB0017) utstedt av autorisert sjømannslege. Politiattest (vandels- attest). Bekreftede kopier av navigatørsertifikat, farts-oppgave og vitnemål skal ikke sendes med søknaden, men tas med ved eventuell innkalling til intervju.

### I TILLEGG TIL OPPLÆRING TILBYR VI:

**Det tas sikte på at 1. deleksamen** avholdes etter ca 5-6 måneders opplæring.

**I opplæringstiden frem til bestått 1. deleksamen** vil statslosaspiranten være tilsatt som statslosaspirant.

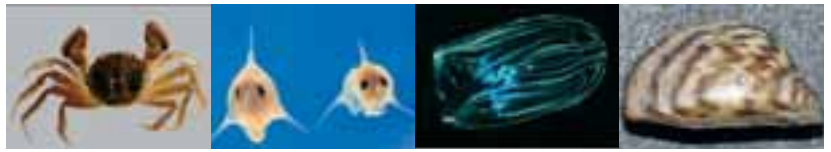
**Etter bestått 1. deleksamen** tilsettes statslosaspiranten som statslos og lønnes deretter. Betingelsen for tilsetting som statslos er bestått eksamen, og at aspiranten blir sikkerhetsklarert.

**Det tas forbehold** om at statslosen ikke kan påregne overføring eller tilsetting i annen sjøtrafikkavdeling før etter 3 år fra første deleksamen.

**På bakgrunn av et personalpolitisk mål** om at arbeidsstyrken skal gjenspeile befolknings sammensetningen generelt, både når det gjelder kjønn og kulturelt mangfold, oppfordres kvinner og personer med minoritetsbakgrunn til å søke stillingene.

Klikk deg inn på [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) for utfyllende stillingstekst og for å søke på stillingen

# Ballastvann



## — hvordan møte utfordringene?

*Hvilke trusler utgjør spredning av fremmede organismer?*

*Hvilke krav stiller ballastvannkonvensjonen?*

*Howdan kan rederiene oppfylle kravene?*

”Forum for miljøvennlig skipsfart” hadde torsdag 5. juni i år et seminar om ballastvann på Olavsgård, Skjetten. Her møttes engasjerte foredragsholdere og seminar-deltakere til en nyttig gjennomgang av hvor vi står i dag i forhold til utfordringene vedrørende ballastvann.

På programmet sto blant annet visning av deler av filmen ”Invaders from the Sea”, som IMO har fått produsert gjennom BBC.

Før filmvisning holdt Anne-Beth Skrede fra WWF Norge en introduksjon: ”Hvorfor utgjør ballastvannet miljørisiko?” Det er anslagsvis 7000 arter underveis i skips ballastvannstanker til enhver tid, og man regner med at det hver niende uke skjer en ny suksessfull invasjon. Utfordringene øker stadig, idet skip med doble skrog gir mer stabil temperatur slik at flere arter overlever transporten. Skipene i dag går raskere, og det øker også sjansen for overlevelse av arter som befinner seg i ballastvannet. Problemer som kan dukke opp med disse introduserte artene er massiv utryddelse av liv i havområder, tap av næringsgrunnlag med påfølgende fattigdom, store økonomiske konsekvenser ved blant annet bekjempelse, skadeoppretting og vedlikehold av utstyr, matforgiftning og sykdom.

### Fremmede organismer på Norskekysten

Ingrid Bysveen fra Direktoratet for Naturforvaltning stilte spørsmålet: ”Marine introduksjoner – hva er egentlig problemet?” Introduksjoner av fremmede arter ansees som en av de største truslene mot det marine biologiske mangfoldet, fordi introduserte arter forandrer hele økosystemet. De fortrenger arter helt eller delvis og bringer nye sykdommer, slik som for eksempel kolerautbrudd i Peru i 1991.

Det er kjent at 42 fremmede arter har etablert seg i norske farvann. Årsakene til

slik etablering er skipsfart (ballastvann og begroing på skrog) og bevisst eller ubevisst utsetting av fremmede arter. De mest kjente eksemplene er kongekrabbe og amerikansk hummer, mens giftige alger kanskje er den største trusselen økonomisk sett, i tillegg til sykdommer og parasitter.

### Ballastvannkonvensjonen

Sveinung Oftedal fra Miljøverndepartementet presenterte ballastvannkonvensjonens sentrale krav og retningslinjer. Ballastvann ble første gang satt på dagsorden i IMO i 1988, og man startet med frivillige ordninger og retningslinjer. Ballastvannkonvensjonen – ”the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballastwater and Sediments” – ble fastsatt i 2004, og trer i kraft 12 måneder etter den datoen da minimum 30 stater som samlet utgjør mer enn 35 % av verdens handelsflåtes bruttotonnasje har ratifisert. Norge ratifiserte konvensjonen i 2007. Til sammen har 14 land ratifisert konvensjonen hittil, noe som til sammen representerer 3,55 %.

Partene til konvensjonen forplikter seg til å forebygge og redusere overføringer av skadelige vannorganismer ved hjelp av kontroll og håndtering av ballastvann og sedimenter fra skip.

Konvensjonen gjelder for skip i internasjonal fart som har rett til å føre

flagget til en part til konvensjonen. Konvensjonen gjelder ikke for skip som ikke er utformet eller bygd for å føre ballastvann eller skip med permanent ballastvann i lukkede tanker.

### Norsk forskrift om ballastvann

Siri Øvstebø fra Sjøfartsdirektoratet gikk igjennom forslaget til ny norsk forskrift om ballastvann.

Forslaget stiller krav om at alle skip i norsk økonomisk sone eller territorialfarvann som har tatt opp ballastvann utenfor nærmere bestemte områder, skal håndtere det ved rensing, utskiftning eller levering til mottaksanlegg. Ved utskiftning skal ballastvannet skiftes ut i områder som ligger prinsipielt 200 eller subsidiært 50 nautiske mil fra kysten og på havdyp over 200 meter. Det er dessuten angitt to nærmere definerte utskiftingsområder langs norskekysten. Kravet gjelder ikke dersom skipet må avvike fra sin planlagte reise eller blir unødig forsinket. Det er videre gitt adgang for Sjøfartsdirektoratet til å fastsette særlige krav til utskiftning i konkrete tilfeller, for eksempel ved algeoppblomstring.

Kravet om rensing av ballastvann er foreløpig frivillig ettersom det er et begrenset antall godkjente teknologier på markedet. Ved å åpne for rensing på frivillig basis, gis det adgang til å prøve ut ny teknologi. Kravene til rensing vil bli innfasert senere når konvensjonen trer i kraft.

Det stilles krav om at skip i norsk økonomisk sone eller territorialfarvann

### Implementeringen av Ballastvannsteknologi

Kjølstrekk	BWm <sup>3</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<2009	1500-5000							D2		
<2009	<1500, >5000									D2
>=2009	<5000					D2				
>=2009, <2012	>=5000									D2
>=2012	>=5000					D2				

Det røde feltet i figuren henviser til Regel D-2 i Ballastvannkonvensjonen. I praksis betyr dette datoen for når renseteknologi må være installert.



skal ha en godkjent plan for håndtering av ballastvann. Planen skal inneholde tiltak og rutiner samt ansvarsforhold om bord. Det er også krav om at skip i norsk økonomisk sone eller territorialfarvann skal ha en dagbok for håndtering av ballastvann.

Det stilles krav om at norske skip skal ha et internasjonalt sertifikat for ballastvannhåndtering der de anvender renseteknologi. Kravet vil først få et betydelig omfang i praksis etter at krav om rensing er innført.

### Renseteknologi for ballastvann

All renseteknologi som skal benyttes om bord må gjennom en grundig utprøving i henhold til spesifikasjoner fra IMO før det eventuelt kan sertifiseres. Man har to kategorier godkjenningssystemer for renseteknologi avhengig av om det benyttes såkalte aktive substanser eller ikke. Hvis man ikke benytter en aktiv substans er godkjenningen flaggstatens ansvar. Renseteknologier som benytter seg av en såkalt aktiv substans

for møtestandarden, skal godkjennes av IMO og gis en Basic og en Final Approval. En aktiv substans kan være for eksempel kjemikalier som tilsettes for å desinfisere ballastvannet.

Tor Gunnar Jantsch fra NIVA fortalte om testanlegget på Solbergstrand, BallastTech-NIVA AS, som for øvrig var først i verden med testing av renseteknologi for ballastvann. Gjennomføringen av testene stiller strenge krav til vannkvalitet og sammensetningen av organismer i vannet som skal testes. Dette gjør at testanlegget må ha utstyr for dyrking av alger og dyreplankton i stor skala, samt utstyr for høsting av naturlige organismer fra overflatevann. All teknologi må i tillegg testes ut om bord på et skip.

Sofia Fürstenberg fra DNV gav en oversikt over statusen til teknologier som er under utvikling, og fortalte om hvilke rensemetoder de benytter og i hvilken fase i utviklingen de er i.

Ved valg av teknologi for behandling av ballastvann er det viktig å tenke

på for eksempel størrelse og vekt, fleksibiliteten med tanke på å tilpasse anlegget, investeringskostnader, operasjonelle kostnader, behovet for ekstra pumper, energibehov, vedlikeholdsbehov, prisen på reservedeler og så videre. □



Lars Christian Espenes, overingenior Sjøfartsdirektoratet



Karin Margrethe Vedø, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

### TEKNOLOGILEVERANDØRER

Under seminaret var det fire teknologileverandører som presenterte seg:

- OptiMarin er et norsk / amerikansk firma som er i godkjennelsesprosessen med sitt system. Systemet benytter seg av filtrering og UV-stråling for å møte konvensjonens krav. OptiMarin har gjennomført de landbaserte testene og er i ferd med å starte testene om bord på et fartøy.
- OceanSaver AS er et norsk selskap. Systemet benytter seg av flere metoder for å rense ballastvannet: filtrering, nitrogenmetning for å redusere oksygeninnholdet og kavitasjon. OceanSaver er i gang med testene om bord på skip. De fikk Basic Approval under MEPC 57 i april i år, og har en søknad inne til MEPC 58 for Final Approval. Selskapet regner med å få typegodkjenning i løpet av vinteren 2008.
- Det svenske selskapet Alfa Wall AB har renseteknologien PureBallast. Systemet har allerede fått Basic- og Final Approval fra IMO og Typegodkjenning fra DNV, og skulle da være klar til å levere godkjente rensanlegg. Systemet benytter seg av flere metoder for å rense ballastvannet, filtrering, UV-stråling og oksidasjon ved hjelp av TiO<sub>2</sub>.
- Hamann AG presenterte SEDNA, et tysk rensesystem for ballastvann. Systemet benytter seg av filtrering, hydrosyklon og et desinfiserende stoff registrert som PERACLEAN® Ocean. SEDNA har allerede fått Basic- og Final Approval fra IMO, men har enda ikke mottatt typegodkjenningen fra sin administrasjon.



## NORSK ATLAS

RENT OG BAKTERIEFRITT DRILKEVANN OM BORD MED:



### HADEX™ - GODKJENT TILSETNINGSMIDDEL FOR DESINFISERING AV DRILKEVANN

Hadex™ er et rent og sikkert produkt spesielt beregnet og godkjent for desinfisering av drikkevann. Hadex™ er et svært stabilt produkt som muliggjør nøyaktig dosering. Hadex™ kan under normale forhold (+25°C) lagres i minimum 1 år uten at egenskapene forringes. Norsk Atlas AS leverer også doseringsanlegg spesielt beregnet for automatisk dosering av Hadex™.



### UBERALL UV-ANLEGG GODKJENT AV FOLKEHELSEINSTITUTTET

UV-bestråling er en velprøvd og effektiv metode for å eliminere bakterier i drikkevann. Norsk Atlas AS anbefaler alltid UV-anlegg installert etter hydrofor-systemet om bord som en siste behandling av ferskvannet før bruk. Våre marine standard UV-anlegg er tilgjengelig i 4 ulike modeller med kapasitet fra 4 m<sup>3</sup>/time til 16 m<sup>3</sup>/time. Anleggene leveres som standard med UV-sensor og er godkjent av Folkehelseinstituttet.

### NORSK ATLAS AS

Sofiemyrvn. 6 A, 1412 Sofiemyr, Norway  
Tel: +47 66 81 77 20 - Fax: +47 66 80 05 04  
E-mail: post@norsk-atlas.no - www.norsk-atlas.no



# Sjøvett på Havnedagene 2008

*Sjøfartsdirektoratet ved "Vis sjøvett" var i år som i fjor på plass på Havnedagene i Haugesund. Fartøyene lå tett i tett på kaien og folk storkoste seg i solen.*

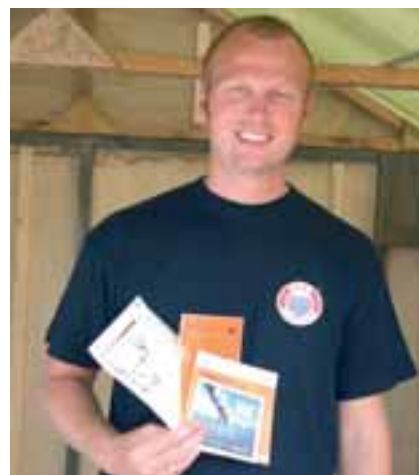
Hovedfokus for "Vis sjøvett" i år var å informere om farene knyttet til det å kombinere alkohol med båtliv og bading. Gjennom kampanjen "Klar for sjøen", samarbeider mange ulike aktører om å skape gode holdninger til alkoholbruk ved sjøen. I tillegg ble det snakket mye om fall over bord og kantring, siden

halvårsstatistikken for dødsfall i forbindelse med bruk av fritidsbåt nok en gang viser at dette er de viktigste årsakene til at folk omkommer.

"Vis sjøvett" har laget et hefte som heter "Ulykker skjer fordi..." som inneholder en del gode illustrasjoner på hvordan man skal komme seg opp i båten igjen hvis man faller i vannet. Disse ble delt ut sammen med en klar oppfordring om å øve på slike situasjoner før ulykken er ute. Det ble også avholdt quiz der folk kunne vinne vanntette bager og automatveste.

Foran boden til "Vis sjøvett" var det til tider kø av mennesker som ville ha informasjon eller som bare ville prate og fortelle om gode og mindre gode opplevelser på sjøen i sommer. Mange ønsket å takke "Vis sjøvett"-utvalgene for det arbeidet de gjør. Det var også en del som etterlyste obligatorisk båtførerbevis og lurte på når dette kom.

Representanter fra "Vis sjøvett" i Rogaland stilte opp og jobbet hele helgen. – Det er fantastisk å se det engasjementet



*LEDET ARRANGEMENTET. Petter A. Søreng, leder for "Vis Sjøvett" i Sjøfartsdirektoratet delte ut brosjyrer og faktamateriale om sikkerhet i fritidsbåter.*



*TIDLIG KRØKES. Mads V. Søreng var med pappa Petter på jobb. Som takk for innsatsen vanket det en og annen lakrisbåt.*

som utvises fra de frivillige rundt om i landet, sier Petter A. Søreng, leder for "Vis Sjøvett" i Sjøfartsdirektoratet. – Hele sommeren gjennom driver de med ekstremt verdifullt forebyggende arbeid. □

**Bente Amandussen**, redaktør Navigare



*GODE HJELPERE. Rolf Frøford og Ansgar Dirdal fra "Vis sjøvett" i Stavanger hadde tatt turen nordover for å hjelpe til på Havnedagene. – Særlig ungene er entusiastiske, kunne de fortelle. – De kjenner oss igjen fra da vi var rundt på skolene for å prate med dem om sjøvett.*

# Kun menn har omkommet i fritidsbåtulykker hittil i år

Bente Amandussen, redaktør Navigare

*16 menn er omkommet i fritidsbåtulykker første halvår 2008. Ingen kvinner, ungdom eller barn omkom.*

Sju av de omkomne var utenlandske statsborgere og fire av disse var tyskere som omkom i samme ulykke da båten deres kantret. En omkom fra seilbåt, mens alle de andre omkom ved bruk av robåt, kano/kajakk eller åpen motorbåt med påhengsmotor. Den hyppigste årsaken var at båten kantret. Fall over bord var også en vanlig årsak.

Tallet på omkomne ved utgangen av juni er det høyeste halvårstallet siden 2004, da det var 27 omkomne. Det fine været

i store deler av landet, som startet allerede før påske, kan være noe av forklaringen på det relativt høye tallet omkomne.

## Barn og unge har bedre sjørett

Årsaken til at det oftest er menn – og som regel eldre menn – som omkommer i slike ulykker, er i hovedsak at de er blant de hyppigste brukerne av fritidsbåter. Sjøfartsdirektoratet er også overbevist om at det holdningsskapende arbeidet rettet mot barn og ungdom, som gjøres av

de mange Sjørettutvalgene langs kysten, bidrar til at mange yngre båtbrukere har bedre holdninger når det gjelder bruk av flyteplagg og adferd i båt.

## Flyteutstyr redder liv

All statistikk på området viser at bruk av flyteplagg, spesielt i små båter, bidrar betydelig til sikkerheten. Blant brukerne av mindre åpne båter er det om lag 70 prosent som faktisk har på seg flytevest når de er om bord. Samtidig viser det seg at et stort flertall av dem som omkommer i fritidsbåtulykker ikke har benyttet flyteutstyr. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer derfor alle fritidsbåtbrukere til å anvende flyteplagg. □

TTS

The patented TTS Winch Bollard is a safe and simple, one-man operated mooring device which avoids the human wear and tear associated with standard mooring procedures. Rope tension is handled mechanically leaving the operator to simply oversee the securing process. The device is designed to replace capstans, wrapping drums and bollards used in conventional mooring.

## Join with Success

Call +47 55 34 84 00 or visit [www.tts-marine.com](http://www.tts-marine.com)



# Sjøfartsinspektørene er nå historie

Den 1. juli 2008 skjedde det store forandringer hva angår sjøulykkesgranskning i Norge. Ikke bare forsvant sjøforklaringsinstituttet, det gjorde også de seks sjøfartsinspektørstillingene som i mange år har vært i Oslo, Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø.

I og med de endringene som nå er gjennomført er det også i Norge helt adskilte undersøkelser – én part gransker ulykken i påtalemessig forstand for å se om det foreligger straffbare forhold, mens en annen part gransker ulykken for å se om det er noe å lære av den. □



AVSKJEDSMIDDAG. Som seg bør og bør ble avgangen markert med en hyggelig middag i Haugesund 21. august der de tidligere sjøfartsinspektørene deltok. Fra venstre: William Bertbeussen (nå leder av Statens havarikommisjon for Transport/avd. sjø), f.ung. sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Leif Wallerud (Kristiansand), avdelingsdirektør Bjørn Egil Pedersen, Finn Paulsrud (Oslo), Karstein Frostmo (Bodø) og John Ramsey (Bergen). Til sammenkomsten hadde Kjell Lyngeng (Tromsø) og Nils-Ivar Sordal (Trondheim) meldt avbud.



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Directorate

## Spennende og utfordrende stillinger hos oss

Vi søker nautikere, skips- og maskiningeniører, maskinsjefer og sivilingeniører i marinteknikk

Vi trenger deg som har evne til systematisk gjennomgang av saksforhold og vilje til å løse problemer i et tverrfaglig miljø, og evne til å vurdere enkeltløsninger og deres innvirkning på totalsikkerheten for et skip.

Vi tilbyr:

- Konkurransedyktig lønn
- Bedriftshelsetjeneste
- Fleksitid
- Et godt arbeidsmiljø
- Et godt faglig miljø
- Subsidiert bedriftskantine
- Gode pensjonsendringer
- Velferdstiltak og forsikringsordninger

Ta kontakt med vår personalavdeling på telefon 52 74 50 00, eller les mer på:

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

Elisabeth Førland  
Overingeniør  
Passasjerinspeksjonen



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

It's about leadership.

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

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry  
[www.dnv.com](http://www.dnv.com)

MANAGING RISK



# FORURENSING

## Hva skjedde?

Et tankskip var forsvarlig festet til en lastebøye under en lasteoperasjon. På et eller annet tidspunkt under operasjonen, åpnet klostopperen seg og friksjonskjettingen ble frigitt. Skipet var derved bare forføyd med kastelinen, som røk kort tid etter. Da fartøyet drev bort fra lastebøyen, løsnet slangene og cirka 12 tonn olje rant ut i sjøen.

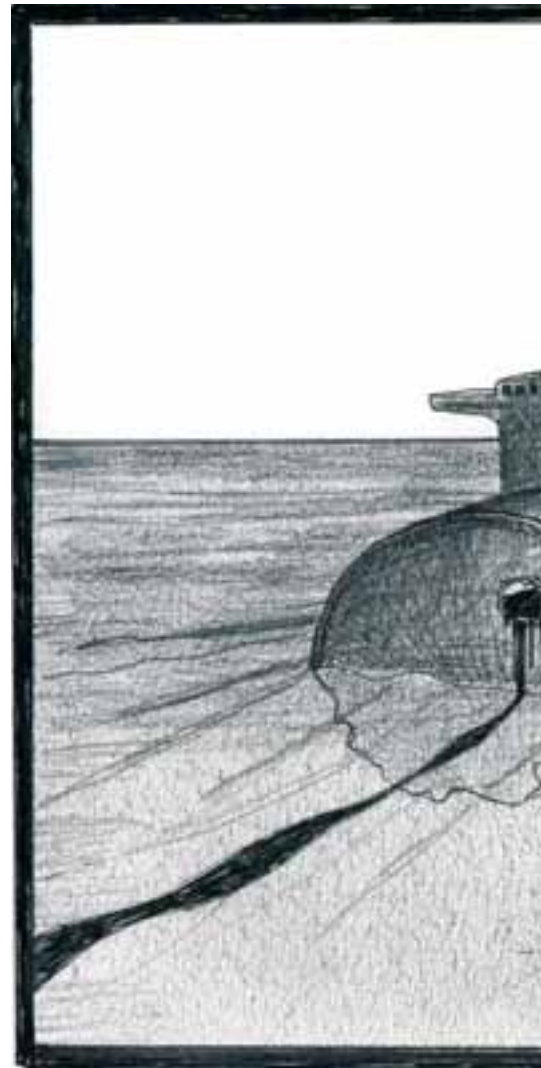
## Hvorfor skjedde det?

På monitoren som ble brukt til å styre lasteoperasjonen på broen, ble de samme funksjonstastene brukt til å styre flere forskjellige operasjoner. Fargen på skjermen var forskjellig for hver operasjon; men funksjonstastene og deres rekkefølge var imidlertid ikke unik for hver operasjon. Det antas at en av offiserene som styrer lasteoperasjoner utilsiktet åpnet klostopperen og frigga friksjonskjettingen i et forsøk på å sikre den fremre hydrauliske pumpen. Funksjonstastenes rekkefølge var den samme for begge operasjonene og bare fargen på skjermen antydte hvilken operasjon som ble utført.

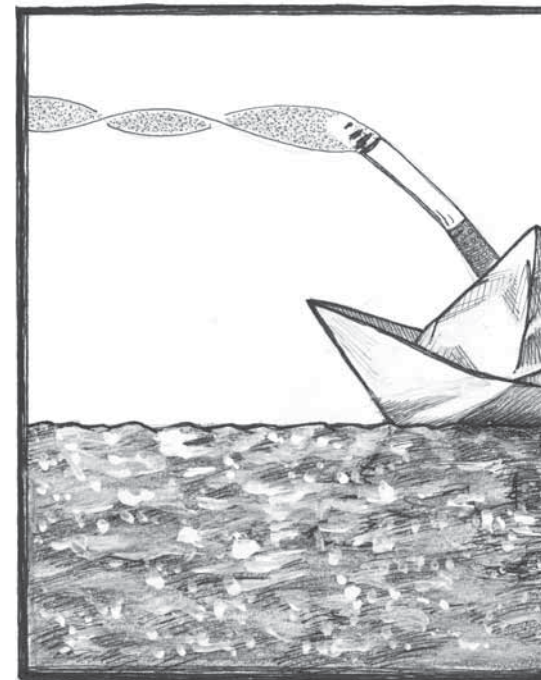
## Hva kan vi lære?

Ergonomi, i form av operatør-maskingrensesnitt, kan være et kritisk element i sikkerheten om bord. Skipets besetning bør få et varsel når det er en mulighet for at operatøren kan ha gjort en forveksling – maskin grensesnitt.

Ergonomics, in the form of operator-machine interface, can be a critical element in shipboard safety. Ship's crew should display warning signs where there is a possibility of confusion in the operator-machine interface.



ILLUSTRASJON: SIMON NÆSSE



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkikasuohtkan

Fagskolen i Troms  
Tromsø Maritime Skole

## Skipsoffiserutdanningen i fagskolen

Vil du bli Navigatør, sjøkaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?

Utdanning for dekk- og maskinoffisersertifikat kl 4, 3 og 1.

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

Informasjon om utdanning og kurs finner du på: [www.tos-mar.vgs.no](http://www.tos-mar.vgs.no)

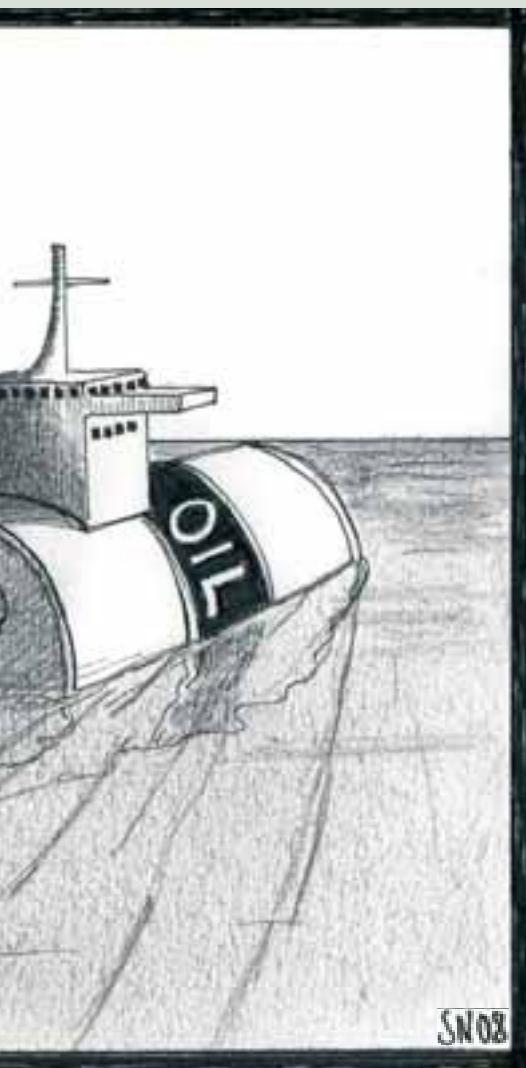
Kontakt gjerne skolen for nærmere informasjon.

Tromsø maritime skole

Postboks 6341, 9293 Tromsø.

Telefon 77 66 62 00, Faks 77 56 63 35

e-post: [tos-mar.vgs@tromsfylke.no](mailto:tos-mar.vgs@tromsfylke.no)



# POLLUTION

## What happened?

A tankship was properly secured to a monobuoy during cargo discharge operations. At some time during these operations, the chain stopper opened and the chafing chain was released. The ship was then moored only by a pickup rope that parted shortly thereafter. As the vessel drifted from the monobuoy, the rail hoses parted and approximately 12 tons of oil spilled into the sea.

## Why did it happen?

The bridge monitor that was used to control the cargo operation used the same function keys to control different operations. The screen colour was different for each operation; however, the function keys and their sequence were not unique to a given operation. It is believed that one of the officers performing cargo operations unintentionally opened the chain stopper and released the chafing chain while attempting to secure a forward hydraulic pump. The function key sequence was the same for each operation and only the screen colour provided an indication as to which operation was being performed.

## What can we learn?

Ergonomics, in the form of operator- machine interface, can be a critical element in shipboard safety. Ship's crew should display warning signs where there is a possibility of confusion in the operator- machine interface.



# BRANN

## Hva skjedde?

En last med fiberplater (MDF) tok fyr under lasting.

## Hvorfor skjedde det?

Brannen ble sannsynligvis startet av at noen kastet en tent sigarettstump.

## Hva kan vi lære?

Forbudet mot røyking må strengt overholdes. Røyking skal kun foregå på angitte områder hvor det er trygt å røyke og hvor sigarettstumpene kan slukkes helt.

# FIRE

## What happened?

A cargo of medium-density fibreboards (MDF) caught fire during loading.

## Why did it happen?

The fire was probably started by a discarded lit cigarette end.

## What can we learn?

Strictly adhere to the prohibition of smoking. Smoke only in designated areas where it is safe to do so and fully extinguish cigarette ends.

# Noreg som flaggstat har høg anerkjenning

*Det norske flagget vert utan tvil sett på som eit kvalitetsflagg. Det var tilbakemeldingane som kom etter at Skipsregistrene i Bergen og Sjøfartsdirektorat saman deltok på shippingmessa Posidonia i 2. - 6.juni i år.*



**Dag Inge Aarhus,**  
kommunikasjonsrådgiver /  
nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

Hovudmålet med deltakinga på den greske messa var å synleggjera norsk internasjonalt skipsregister (NIS) som eit kvalitetsflagg og dermed få fleire reiarar til å vurdere Noreg som flaggstat for eksisterande eller nye skip. Samarbeidet mellom dei to statlege organa, Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet, var i denne samanheng svært nyttig og vellykka. Tone Risnes i Skipsregistrene seier at responsen etter messa var i overkant av det dei hadde forventa, og at mange av dei som besøkte standen var mulige kundar.

Fleire norske firma med maritim tilknytning eller kompetanse deltok og på messa. I samtale med desse trakk alle fram viktigheita av å synleggjera norsk maritim kompetanse i utlandet – eit punkt som også dei fleste meinte ein

kunne bli betre på. Forutan å marknadsføra norske produkt var det ingen tvil om at ein kunne bli mykje flinkare i å profilere den høge norske kompetansen innan maritim verksemd.

Planlegging og gjennomføring av messa har vært eit samarbeid mellom Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet og er eit resultat av regjeringa si maritime melding "Stø kurs". Her er det blant anna satt som mål at ein skal få fleire skip inn i NIS. Dei positive erfaringane frå samarbeidet rundt Posidonia gjer at ein også ved framtidige messer vil vurdere eit samarbeid.

Shippingmessa Posidonia vert arrangert kvart andre år og er av same type som Norshipping, men i noko mindre utstrekning. □



*PÅ JAKT ETTER INFORMASJON. Ole Kamlund frå Skipsregistrene i samtale med ein av dei mange interesserte som besøkte standen.*



*NORSK STAND. Tone O. Risnes frå Skipsregistrene er godt nøgd med antall besøkande.*



*MANGE FLAGG SAMLA. Firma frå mange nasjonar er samla til Posidonia – som arrangeras annen kvart år, på lik line med Norshipping i Oslo.*



#### Region sør

##### Stasjon Oslo

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

##### Stasjon Larvik

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

##### Stasjon Kristiansand S

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

##### Stasjon Stavanger

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

##### Stasjon Haugesund

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

##### Stasjon Bergen

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

##### Stasjon Florø

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

##### Stasjon Ålesund

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

##### Stasjon Kristiansund N

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

#### Region nord

##### Stasjon Trondheim

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

##### Stasjon Rørvik

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

##### Stasjon Sandnessjøen

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

##### Stasjon Bodø

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

##### Narvik

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

##### Stasjon Svolvær

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

##### Stasjon Harstad

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

##### Stasjon Tromsø

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

##### Stasjon Hammerfest

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

##### Båtsfjord

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



#### HØGSKOLEN I ÅLESUND

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

## Maritime kurs

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

- DP - Basis og avansert kurs
- Stabilitet i Offshoreoperasjoner
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer inkl AIS
- CRM / BRM
- Laste håndtering IMDG
- Diverse kurs for offshore fartøy

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

Internett: [maritim.hials.no](http://maritim.hials.no)

## Beredskapstelefon

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

**Denne er som følger:**

**Fra 15.09 til 15.05: 0800 til 1545**

**Fra 15.05 til 15.09: 0800 til 1500.**

## Emergency telephone

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

**These are as follows:**

**From 15th of September to 15th of May:**

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

**From 15th of May to 15th of September:**

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



# Vi fo Mennes

## **SRM (BRM):**

### **Ship Resource Management**

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

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

**Sikkerhetscenteret Rørvik** har ansatt **Svein K. Garnes**, tidligere flykaptein og prosjektleder for Human factor ved høgskolen i Ålesund. Sammen med kollega **Svenn Dahle**, offiser fra Forsvaret med spesialområde innen ledelse, kriseledelse og Human factor, har de "marinisert" det beste i fra henholdsvis skipsfart, luftfart og Forsvaret, og videreutviklet dette materialet til det vi håper skal bli det nye kvalitets betegnelsen på denne type kurs i fremtiden:

### **SRM - Ship Resource Management.**

SRM kurset har en varighet på 3 dager og inneholder følgende områder:

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

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

## **Sikkerhetscenteret Rørvik**

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

# kuserer på MYB

## kelige Ytelser og Begrensninger



Svein K. Garnes (t. v.) og Svenn Dahle fra Sikkerhetscenteret Rørvik

Modellen er utvidet med erfaringer fra menneskelige reaksjoner når situasjonen er et faktum. Da er det tatt hensyn til den moderne teknologien/instrumenteringen om bord, fordeler og ulemper som dette medfører, samt fokus på prosedyrer, kunnskap og kjennskap til eget skip. Kort sagt samspill og lagånd med fokus på sikkerhet.

Statistisk sett viser det seg at 83 % av alle rapporterte ulykker til sjøs skyldes i all hovedsak menneskelig svikt! Dette er vel dessverre årsaken til den økende etterspørselen etter slike kurs i markedet generelt. Sikkerhetscenteret Rørvik har tatt utfordringen med å redusere denne statistikken gjennom fokus på kvalitet. Vi har som målsetting å bygge opp et spisskompetansesenter rundt **MYB**, der vi kan tilby kunden spesialtilpassede kurs i forhold til fartøystype og operasjon. Vi mener å ha svært gode forutsetninger og kunnskaper til å få dette til, ettersom vi har flere instruktører med tung kompetanse og bred erfaring innen fagområdet.

Vi gleder oss veldig til å dele vår kunnskap innen **MYB** med våre fremtidige kursdeltagere. Kortversjon av kurset er egnet som tema på rederikonferanser eller sikkerhetskonferanser for land og sjø.

## Andre kurstilbud

### HØST 2008:

#### KONFLIKTHÅNDTERING.

#### KURS OG PROSESSVEILEDNING

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

*Tidspunkt avtales med Sikkerhetscenteret Rørvik.*

#### RETRENING FOR NAVIGATØRER/MASKINISTER

som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år:

Oppstart: Uke 39/40

Uke 44/45

Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell i uke 40-49.

#### ASSESSORKURS:

*Tidspunkt avtales med Sikkerhetscenteret Rørvik.*

#### HURTIGBÅTKURS:

Oppstart: Uke 50

#### RETRENING HURTIGBÅT:

Oppstart: Uke 36

Uke 48

Uke 45

#### ANDRE KURS, HØSTEN 2008:

IMO 60 - Grunnleggende sikkerhetskurs, IMO

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

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE  
**Sikkerhetscenteret**

Ytre Namdal videregående skole



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

## B-PostAbonnement

### Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,  
Postboks 2222, 5509 Haugesund

# HOLD KONTAKTEN . . . . .



## HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

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

SAILOR SP3550 inkluderer bla.a:

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

**SAILOR®**  
Thrane & Thrane  
NAVYkjedeleverandør

## SATELITT TERMINAL

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

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

SAILOR FleetBroadband har følgende spesifikasjoner:

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



### LANDSDEKKENDE

NAVY har forhandlere langs hele kysten.



### FAGKOMPETANSE OG PERSONLIG VEILEDNING

NAVY har over 100 tekniske spesialister i kjeden som vil hjelpe deg med riktig utstyr i forhold til dine behov.



### NORGES BESTE PRODUKTUTVALG

NAVY samarbeider med de ledende leverandører innen bransjen.

finn din forhandler på [www.navy.no](http://www.navy.no)



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

**Eneren i Maritim Elektronikk**