

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 1-2010

Dramatisk vinnerbilde Fotokonkurransen for sjøfolk

Side 42 – 45



Olav Akselsen –
ny sjøfartsdirektør

Side 6 – 11

Nedslående ulykkesstatistikk

Side 28 – 29

Trivsel på topp
på "M/S Sjøkurs"

Side 14 – 17

Mye nytt lesestoff i boktjenesten

Side 38 – 41



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

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

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

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

For more information please contact our personnel department. Cvs can be sent to applications@osm.no, or you may register your application at www.osm.no.



The New Generation
in Ship Management

The OSM Group, Svinoddveien 12, 4857 Arendal, Norway. Tel. +47 37 07 38 00, www.osm.no

innhold

- 4 Leder: Tryggleiken er viktigast
- 6 Ny skipper på skuta
- 12 Ny sjøfartsdirektør møtte næringen i Bergen
- 14 "M/S Sjøkurs" Trivsel på topp
- 18 Sjøfartens historie – del 2
- 22 Haugesundkonferansen 2010 – Evne til omstilling er avgjørende
- 26 Redningsutstyr kan svikte
- 28 Ingen læring – ingen bedring
- 48 Nytt inspeksjonsregime
- 50 Maritimt seminar i Rio de Janeiro
- 52 Hele kartet må oppdateres
- 54 Unngå tilbakehold – søk om bunkerssertifikat!
- 56 Skipsmedisin – Maritim medisin på nett / Ship medicine – Maritime Medicine online
- 59 Marita Scott – årets WISTA-vinner
- 60 Nautical Institute – Aktiv i Norge igjen
- 62 Ny sjøfartsbok
- 63 Opphør av kjenningmåling og utstedelse av identitetsbevis for fartøy
- 64 Nytt fra IMO – STW 41



OLAV AKSELSEN
Ny skipper på skuta



ENGASJERT. Miljøvernminister Erik Solheim snakket med stort engasjement om norsk skipsfarts muligheter og ansvar på årets Haugesundkonferanse.

Velferden/Leisure and cultural activities

- 30 Ny teknikk og nye muligheter / New technological possibilities
- 32 Filmtjenesten – Blå drømmer / Film service – Blue dreams
- 36 Brielle – byen nærmest Europort
- 37 På fotballkamp i Rotterdam
- 38 Boktjenesten – Krim og mysterier av høy klasse
- 41 Fortjenestmedalje for velferdsarbeid
- 42 Fotokonkurransen for sjøfolk 2009 – Rovdyr til topps
- 45 Den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk 2009
- 46 Omlegging av avistjenesten



BLÅ ROMANTIKK. Avatar er en av de nye filmene i filmtjenesten for sjøfolk.



Utgiver/Publisher: Sjøfartsdirektoratet/
Norwegian Maritime Directorate

Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:
Kommunikasjonsdirektør/Director of
Communication and Public Relations:
Eilif Fjon

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

Øversetter/Translator: Bjørg Rossebø
Andrew Walls

Annons/Ads.: TerraMedia,
Tore E. Busengdal, Telefon: 22 09 69 18.
Bjørnerudveien 24, 1266 Oslo.
Mobil: 90 08 18 02.
E-post: tore@media-team.no

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

Trykk/Printed at: Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis
The Magazine is issued four times yearly

Opplag/Circulation: ca. 15 000

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

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

Sjøfartsdirektoratet:
Besøksadresse/Visiting address:
Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Håkon Kjølmoen,
1. premie Fotokonkurransen for sjøfolk 2009

Redaksjonen avsluttet: 15.03.10

ISSN-nr 0804-4589



Tryggleiken er viktigast

Loovverket åleine vil ikkje hindra ulykker. Skal ulykkestala ned, må haldningane betrast.

Noreg er ein av dei største skipsfartsnasjonane i verda. Det gir oss tyngde når internasjonalt regelverk skal formast. Sjøfartsdirektoratet vert sterkare når mange båtar seglar med norsk flagg i hekken. Ein stor maritim sektor gir også landet vårt viktige inntekter og attraktive arbeidsplassar langs vår langstrakte kyst.

Det er få, om nokon, land som har ein så omfattande og samanvevd maritim sektor som vår. I tillegg til reiarlag og sjøfolk, har me skipsverft, utstyrsleverandørar, skipsforsikringsselskap, klasse-selskap, designarar og skipskonstruktørar med meir.

Regjering og Storting har som mål å oppretthalda og utvida den maritime næringa i Noreg. Næringsministeren har sett i gang kampanjen "Noreg som maritimt vertsland". Noreg skal vera eit godt land å driva skipsfart frå. Det er også eit mål å auka talet på norskregistrerte båtar.

I den samanheng vert det lett fokus på rammevilkår. Noko som ofte vert synonymt med skattar og avgifter. Personleg trur eg òg at gode og tenelege offentlege tenester er viktige rammevilkår. Skal Noreg vera eit attraktivt land for skipsfart, må me også kunna konkurrera på dei tenestene me tilbyr næringa.

Ambisjonar

Eg kan i dag ikkje sjå nokon grunn til at me i Noreg ikkje skal ha ambisjon om

å ha verdas beste skipsfartsadministrasjon. Eg vil at Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med andre offentlege instansar skal vera med å gjera Noreg til eit attraktivt land for skipsfartsnæringane.

Ein føresetnad for å lykkast med det, er etter mitt syn aktivt samarbeid og dialog med brukarane. Tett kontakt med maritime sektor er difor noko eg vil ha fokus på. Eg vil og at Sjøfartsdirektoratet skal framstå som ein serviceinstitusjon. Samstundes må me likevel hugsa på at sjøfartsdirektoratet er eit tilsyn og at hovudoppgåva er å hindra ulykker og ta vare på miljøet.

Kampanjer

Diverre viser statistikken at talet på ulykker held seg høgt. I 2009 vart 506 ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Ein del svært alvorlige, andre mindre. Men fleire av desse hadde eit stort potensiale for svært store følgjer. I tillegg mista 23 personar livet på norskregistrerte båtar i fjor. Det er eit uakseptabelt høgt tal.

Statistikken viser at grunnstøytingar og kontaktskadar er dei største problemområda. Sjøfartsdirektoratet vil i tida framover jobba mykje med denne problematikken og særlege kampanjar vil verta sett i gang. Særleg fraktebåtnæringa vil vera i fokus.

Kampanjen mot fiskefartøy vil også halda fram. Diverre vert det enno rap-

portert om store manglar med mange av båtane som vert kontrollert. Min påstand er at kampanjen som har vore gjennomført dei siste åra har bidrege til å redusera talet på ulykker. Liv og store verdiar er spart.

Haldningar

Ein kan undra seg over det store talet på ulykker. Me får stadig betre kjennskap til kysten. Karta vert betre. Me omgir oss med stadig betre teknologi, særleg for navigasjon. Likevel skjer ulykkene.

Ein viktig del av sjøfartsdirektoratet sitt arbeid er å utvikla lovverket på ein måte som bidreg til å auka tryggleiken på sjøen. Me kjem likevel aldri dit at lovverket åleine vil hindra ulykker. Manglande lovverk er neppe grunnen til alle dei alvorlege ulykkene. Dette har med haldningar å gjera. Haldningar hos skipsførarar, men også hos reiarlag. Skal ulykkestala ned, må haldningane betrast. Tryggleiken for mannskap, passasjerar, skip og miljø er viktigast. □

Safety first

Rules and regulations alone will not prevent accidents. In order to reduce the number of accidents, people's attitudes must improve.

Norway is one of the world's largest shipping nations, which gives us leverage when international regulations are formulated. The position of the Norwegian Maritime Directorate grows stronger when more ships fly the Norwegian flag. An extensive maritime sector also generates important revenue for our country and provides attractive employment opportunities along our lengthy coastline.

Only a few, if any, countries have such a comprehensive and interwoven maritime sector as ours. In addition to shipowners and seafarers, we have shipyards, suppliers, marine insurance companies, classifications societies, ship designers and naval architects, etc.

The objective of the Government and the Parliament is to uphold and expand the maritime industry in our country. Norway aims to be an attractive flag state and the Minister of Trade and Industry has invited proposals for improvements in regulations and administrative procedures as basis for a campaign with a view to attract more ships to the Norwegian ship registry.

In this respect, it is easy to focus on fiscal conditions, which often is synonymous with taxes. Personally, I believe that well developed and useful public services are important. If Norway is to be an attractive country for the shipping industry, we must be able to compete in the service areas offered to the industry.

Ambitions

I see no reason why Norway should not have the ambition to become the world's best maritime administration. I would like for the Norwegian Maritime Directorate, along with other public bodies, to contribute to making Norway an attractive country for the shipping industry.

In my opinion, one condition for being successful here is active cooperation and dialogue with our clients. I will therefore focus my attention on close contact with the maritime industry. I also want the Norwegian Maritime Directorate to stand out as a service institution, but at the same time keeping in mind that the Directorate is a supervisory authority and that our primary task is to prevent accidents and safeguard the environment.

Campaigns

Unfortunately, statistics show that the number of accidents remains high. In 2009, 506 accidents were reported to the Norwegian Maritime Directorate. Some were very serious, others less serious, but several had the potential of having severe consequences. In addition, 23 persons lost their lives on ships registered in Norway last year. This is an unacceptably high figure.

Statistics show that groundings are the largest problem. The Norwegian Maritime Directorate will focus particularly on these problems and special cam-

paigns will be launched. Special attention will be given to the freight vessels.

The campaign targeting fishing vessels will also continue. Unfortunately, we still receive reports of serious defects on many of the inspected vessels. It is my firm belief that the campaigns carried out over the last years have contributed to a reduction in the number of accidents. Lives and valuable assets have been saved.

Attitudes

One may wonder about the large number of accidents. Our knowledge of the coast is constantly improving, the charts are more detailed and we surround ourselves with better and better technology, especially for navigation. Still, accidents happen.

An important part of the work carried out by the Norwegian Maritime Directorate is developing rules and regulations to contribute to increasing safety at sea. Nevertheless, we will never get to the point where rules and regulations alone prevent accidents. Insufficient rules and regulations are hardly the reason for all severe accidents. Rather, this has more to do with attitudes, both of shipmasters and of shipowners. In order to reduce the number of accidents, attitudes must improve. Safety for crew, passengers, ships and environment must come first. □

Ny skipper på skuta

Tett dialog med næringa er viktig for at me skal lykkes, meiner Olav Akselsen. Den nye sjøfartsdirektøren vil vidareføre direktoratets mål om å være verdas beste sjøfartsadministrasjon.



Første januar var det endelig tid for Noregs nye sjøfartsdirektør å ta plass i stolen. Den tidlige politikaren måtte gjere seg ferdig med sin siste periode på Stortinget, men nå, halvanna år etter at han ble tilsett, er Olav Akselsen veldig klar for å ta fatt på jobben.

– Med alle andre jobbar eg har hatt, så har eg begynt to minuttar etter at eg har fått dei, smiler han, – så denne situasjonen ble veldig annleis. Eg har brukt tida på å gjere meg ferdig som politiker, og så har eg sjølvsagt med stor interesse fylgt Sjøfartsdirektoratets arbeid. Sigurd Gude som har fungert i mitt fråvær har haldt meg løpende orientert om det som har føregått, så det har på eit vis blitt ein glidande overgang.

Til tross for tidvis stor interesse i pressa har Akselsen hatt som mål å holde ein lav profil før han faktisk begynte i jobben. – Eg er jo vant til media og dette at eg skal ha meiningar om mangt, seier han. – Men eg har vore opptatt av å ikkje komme med ein masse meir eller mindre velovervegde utsagn. Eg har vore veldig klar over at det er mange fagområder eg må sette meg inn i før eg kan utbasunere nokre standpunkt.

Ville heim

Vegskillet i karrieren har sin bakgrunn i fleire ting. – Det er ikkje slik at eg var utbrent som politiker på nokon måte, seier Akselsen, – men eg synes at man etter tjuge år på Stortinget skal ha veldig gode argumenter for å fortsette særlig lengre. Man må sleppe andre til.

Etter årevis med pendling til hybel i hovudstaden var stordabuen også temmelig klar for å flytte heim igjen. – Det var sterke private grunner for meg til å søke meg til distriktet, seier han. – Eg ville bo saman med kona og dele tak med ungane. Eg ville ikkje være helgepappa lenger.

At ein ny jobb måtte være i akseptabel reiselengde frå Stord var altså første kriterium for at den skulle være aktuell.

– Eg hadde egentlig aldri tenkt på Sjøfartsdirektoratet som ein karriere-moglegheit før, innrømmer Akselsen, – men da eg såg annonsa tenkte eg med ein gang at dette måtte være noko for meg.

Solid ballast

Sida 1903 er Olav Akselsen berre den andre sjøfartsdirektøren som ikkje har ein bakgrunn frå sjøen. Vår nye skipper på skuta er nemlig ikkje utdanna som sådan, men med mellomfag i geografi bør han kunne stake ut kursen likevel. Som student i Bergen budde han forresten eit par år i båt. Men, bortsett frå nokre år som tømrrar på åttitalet er det i politikken Akselsen har hatt sin fartstid.

– Ein spurte jo heller ikkje om maritim bakgrunn i stillingsannonsa, påpekar han. – Og eg følte at eg oppfylte kriterier for det ein ønsket seg av ein leder for eit statlig tilsyn.

Med sin lange erfaring som politiker har Olav Akselsen opparbeida seg inngående kjennskap til offentlig forvaltning og politiske prosessar. Ikkje minst er den bakgrunnen han har som tidlige statsråd i Olje- og energidepartementet ein del av den ballasten

han stiller med. – Etter Utanriksdepartementet, så er det vel dét departementet som har størst internasjonal orientering, trur han.

Internasjonal erfaring har han for øvrig også fått som leiar for Stortingets delegasjon for forbindelsar med Europaparlamentet og for Utanrikskomiteen. – I min nest siste stortingsperiode var eg dessutan leiar for Næringskomiteen, fortel han. – Eg har faktisk hatt ulike leiaroppgaver helt sida eg var sytten.

Men det er éin erfaring han vil trekke spesielt fram: – Det viktigaste med å sitte på Stortinget er all den kunnskapen ein får om Noreg.

Unik og viktig

Hvor viktig skipsfarten har vore og er for Noreg har den ferske sjøfartsdirektøren ein klar formeining om. – Skipsfart er ei unik og viktig næring for landet vårt. Som skipsfartsnasjon har Noreg klart å halde eit høgt internasjonalt nivå til tross for alle dei forandringane verda har vore i gjennom dei siste tiåra.

– Det skyldes ikkje minst det komplette maritime miljøet Noreg har med blant anna reiarlag, verftsindustri,

utstyrsleverandører og andre, seier han og slår eit slag for ei av kjernesakene for sitt gamle parti: – Det som er kjenneteiknet for denne næringa er at den er spredt over heile kysten. Det er jo utruleg viktig for busettinga, så dette bør me ivareta også av den grunn.

Vil yte service

Olav Akselsen ønskjer at Sjøfartsdirektoratet skal fortsette sin innsats for å promotere Noreg som registerland. – Det er klart at Noreg har større innflytelse internasjonalt når me har ein stor flåte, seier han, men legger til at han forstår årsakene til skiftande oppslutning om norsk flagg. – Ei av dei store utfordringane for næringa har i mange år vore svært omskiftelige rammevilkår. Når det gjelder olje og offshore har politikarane faktisk skjont at dette området er så viktig for landet vårt at næringa må få stabile rammevilkår for drift. Nå har etter kvart det same skjedd med skipsfart, meiner han. – Rammevilkåra er ikkje lenger så avhengig av kven som sitter i regjeringssposisjon.

Likevel må det meir til for å tiltrekke seg tonnasje trur sjøfartsdirektøren. – Reiarlaga har så mange tilbod frå ulike

New Captain onboard

“A close dialogue with the industry is instrumental to our success”, says Olav Akselsen. The new Director General of Shipping and Navigation will continue to pursue the directorate’s goal of being the best maritime administration in the world.

In January it was finally time for Norway’s new Director General of Shipping and Navigation to take up his new position. The former politician had to finish his final term as a Member of Parliament, but now, 18 months after he was appointed the job, Olav Akselsen feels more than ready to get down to business.

“With any other job I’ve held, I have had to start two minutes after I got it,” he smiles. “So this situation is very new to

me. I have naturally spent the time following the directorate’s work very closely.”

Despite the fact that the press has shown the new director much interest at times, Akselsen has made it a point to keep a low profile before he actually started the job. “I am of course used to the media and to be asked for my opinions about all sorts,” he says. “But I didn’t want to make any more or less ill-considered statements. I am very aware



Bente Amandussen
redaktør Navigare
editor Navigare

that there are a lot of specialized fields I have to familiarise myself with before I can voice an opinion.”

Substantial ballast

Since 1903 Olav Akselsen is only the second maritime director that does not have a nautical background. His experience comes mainly from politics. After twenty years as an MP, Akselsen has built up an extensive expertise of



LÆRER MYKJE NYTT. Olav Akselsen følger nøye med når mannskapet byr på omvisning om bord. Direktør for inspeksjonsavdelinga, Knut Kristiansen, i bakgrunnen.

LEARNING. Olav Akselsen pays close attention as the crew guides him around on board. Director of the Inspections Department, Knut Kristiansen, in the background.

skipsregistre rundt i verden. Derfor må me gjøre det attraktivt å seile med norsk flagg, slår han fast. – Me må marknadsføre det at Noreg representerer eit kvalitetsflagg og at me har ein god sjøfartsadministrasjon. Som administrasjon har Sjøfartsdirektoratet derfor ein stor del av ansvaret for om me lykkes.

Å ha god kjennskap til kva som blir etterspurt i næringa er såleis svært viktig, meiner Akselsen. – Derfor må me vere i tett dialog med dei, seier han,

men passer på å understreke at sjølv om Sjøfartsdirektoratet skal vere eit serviceorgan for næringa, er det ikkje dermed sagt at me skal si ja til alt. – Nokre gangar må me vere vanskelige, for me kan ikkje gå på kompromiss med sikkerheita. Me skal yte service, men me skal ikkje vere ettergivande.

Alt ligg til rette

For å vere i stand til å yte god service må Sjøfartsdirektoratet sjølv ha gode,

stabile vilkår for drift. Akselsen har nå overtatt ansvaret for ein organisasjon som dei siste årene har vore gjennom ein stor og krevjande omstilling. Derfor var han raskt ute med å berolige både næringa og sine nye medarbeidarar om at han ikkje varsla nokre store omleggingar med det første.

Da forslaget om å flytte Sjøfartsdirektoratet frå Oslo til Haugesund kom, var Akselsen blant dei som var positive til det. – Eg var ein av dei som satt i Stortinget og trykte ”ja” på knappane da me stemte over det, fortel han. Lite visste han den gangen om at han ein gang skulle lede denne organisasjonen.

– Flytteprosessen har vore ein hard tørn for direktoratet, med mange folk som slutta og ein ny organisering, samtidig med at det har vore svært høy aktivitet i næringa, seier han. – Men nå

government administration and political processes. His previous position as Minister of Petroleum and Energy is part of the experience he can boast.

He has also acquired international experience as leader of the parliament's Standing Committee on Foreign Affairs and for the Delegation for Relations with the European Parliament. "In the previous term I was also leader of the Standing Committee on Business and Industry," he says. "In fact, I've had various leader positions ever since I was seventeen."

There is one particular piece of experience he would like to emphasise though: "The most important thing you acquire as an MP is the profound understanding about your country."

Just how significant shipping has been and still is for his country, is something the new director is acutely aware of. "The maritime industry is unique and important for Norway," he says. "Our success is in no small way due to the

complete maritime cluster we have, with shipping companies, shipyards, suppliers, subcontractors and others scattered around our long coastline."

Service minded

Olav Akselsen wants the Maritime Directorate to continue its efforts to promote Norway as a flag state. "Obviously, Norway has greater international influence with a large fleet," he says, adding that he does understand the reasons behind the varying support for the Norwegian flag. "For several years fluctuating fiscal conditions have been a great challenge for the industry. When it comes to the oil and offshore industry, which is of vital importance to our economy, the politicians have actually understood the need for stability. I believe the same has now happened with shipping. The fiscal framework is no longer that dependant on who is in government position."

Still, the director thinks that more is needed to attract further tonnage. "The ships owners have so many offers from different registries around the world. That is why we must make it more attractive to fly the Norwegian flag," he states. "We need to market the fact that Norway represents a quality flag and that we have a first rate maritime administration. Consequently, the Maritime Directorate shares a great deal of responsibility for Norway's success in this field."

Intimate knowledge of the industry's needs and requirements is vital, Akselsen feels. "We must remain in close contact with the industry," he says, but emphasizes the fact that despite undertaking the role of service provider to the industry, the Directorate must not become indulgent and slack in upholding the rules. "Sometimes we must be tough, because we cannot under any circumstances compromise on safety.

er det litt roligere og me har fått full bemanning. Nå må me bruke tida på å komme à jour.

Akselsen er opptatt av å sjå framover og er optimist. – Med utgangspunkt i den situasjonen me har i dag kan eg ikkje sjå nokon grunn til at Sjøfartsdirektoratet ikkje skulle vere den beste sjøfartsadministrasjonen i verda, smiler han. – Alt ligg til rette for det.

Paradoks

Ei av dei utfordringane direktoratet står overfor nå, er den negative utviklinga i visse typar skipsulukker, i første rekkje grunnstøtingar. – Det er eit paradoks, seier Akselsen, – at til tross for stadig betre kunnskap og teknologi så skjer det fleire ulykker. Eg trur at me ganske enkelt må innsjå at me ikkje kan fatte vedtak om at ulukker ikkje skal skje.

Desto viktigare blir det å førebyggje ulykkene, meiner han. – Sjøfartsdirek-



UANMELDT TILSYN. Saman med inspektørar frå Sjøfartsdirektoratets stasjon i Bergen, var den nye sjøfartsdirektøren med på eit uanmeldt tilsyn på eit NIS-fartøy. Inspektør John Ramsøy forklarar rutinane.

INSPECTION. Along with inspectors from the Maritime Directorate's station in Bergen, the new director, came on an unannounced inspection of a NIS registered vessel. Inspector John Ramsøy explains the routines.

toratet må motivere og drive haldningsskapende arbeid. Så må me ta lærdom av dei ulykkene som dessverre

skjer. Me har eit godt system for det, og eit godt samarbeid med Statens havarikommisjon for transport. Derne vil

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- **NYHET** Uniformsjakke i skinn.
- Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals, nå også i sort.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

Markom

Besøk vår nettbutikk eller ring oss:
www.markom.no/nettbutikk



Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 1, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no



VIL TRIVAST HER. Den nye sjøfartsdirektøren er fornøgd med direktoratets plassering ved Smedasundet, og setter pris på utsikten frå sitt nye kontor. – Hadde det vore opp til meg, så skulle heile veggene vore eit stort vindauge, smiler han.

WILL ENJOY THE VIEW. The new maritime director is very pleased with how his new office is situated right on the waterfront. "Had it been up to me, this whole wall would have been one large window," he smiles.

langs Portugal, rundt Gibraltar og opp Solkysten til Barcelona, fortel han smilande. – Det var noko me hadde drømt om lenge, og som eg er veldig glad for at me fikk til. Det var ein kompensasjon for familien for at eg har vore så mykje borte i så mange år.

At han valgte å reise bort mens det var valkamp i Noreg var ikkje heilt tilfeldig. – Eg ville riste av meg politikken og gjere meg mentalt klar for nye oppgåver, seier han.

Båten – ein Bavaria – ble kjøpt for to år sida. Han vil ikkje riktig ut med hvor stor den er. – Njeei, drar han på det, – me teller ikkje fot, men antall køyer. Det var viktig for oss at me hadde fire lugarar og plass til minst åtte om bord, og da blir det jo ein del fot. Da me segla, fikk me besøk

sjøfartsdirektøren stille med meir personlig kompetanse. Før han starta i ny jobb tok han nemlig familien med på ein fire og ein halv månads lang segltur. Ein hud som framleis er solbrun røper at han nok har opplevd betre sommarvær enn dei fleste av oss her på vestlandet. – Ja, me segla frå Nord-Spania,

det kanskje vise seg at det er nødvendig å endre regelverket eller innføre nye standardar.

Lystseilas

En annen arena det er viktig å jobbe vidare på, er sjøvett blant dei mange fritidsbåtbrukarane. Her kan den nye

We shall provide service, but we shall not become compliant.”

Akselsen believes the shipping industry recognises the Directorate's challenges and appreciates its efforts. “Based on the present situation, I can see no reason why the Norwegian Maritime Directorate should not be the best maritime administration in the world,” he smiles.

Paradox

One of the great challenges the directorate faces at present, is the negative trend in certain types of accidents, primarily groundings. “It is a paradox, that despite more expertise and better technology, more accidents are happening,” Akselsen says. “I think we must face the fact that we cannot simply decide that accidents shall not happen.”

Pre-emptive measures are consequently of crucial importance, he thinks. “The Maritime Directorate

must work to motivate and create a better attitude. Then we must take whatever learning we possibly can from the accidents that regrettably do happen. We have a good system for that and an excellent cooperation with the Accident Investigation Board here in Norway. Then, perhaps it will prove necessary to adjust the legislation or to introduce new standards.”

Accessible

After years of long-distance commuting, it is a new way of life Olav Akselsen must now get accustomed to. “I haven't just got a new job, I've got a new life altogether,” he says and laughs. “Fortunately, so far my family seems to think it's good to have me home everyday.”

He also feels welcome amongst his new colleagues in Haugesund. “Yes, I have been very well received,” he says, adding that the directorate appears to

be a good place to work. “It certainly appears to be a good atmosphere here, and people seem happy with their jobs.”

As head of the organization, Akselsen wishes to be an approachable person, hopefully also to the third of the staff that works in the directorate's seventeen stations along the coast. “I will presently travel up and down the coast and over the next few months I'll try and visit most of the stations,” he says. At the same time he hopes to meet some of the directorate's clients.

“I wish to stay in close contact with the industry organizations, representing both ship owners and seafarers. These are mainly groups I know from my previous work, so I think our cooperation will be smooth sailing,” he says. “The objective is after all not that the Maritime Directorate and our clients shall be in complete agreement about everything, but that we shall be able to communicate freely and openly.” □

av familien undervegs også, og til tider var me heile ni personar i båten.

Tryggleik

På turen fikk familien oppleve havet på ein annen måte enn den beskytta skjærgården heime. – Det var rart for meg, som er vant til å segle i Noreg, å oppleve den kysten dei har der, nesten heilt utan øyer. Det kunne bli veldig værhardt, fortel han. – Derfor var det veldig viktig å følgje med på vær og vind. Me tok ingen sjansar, og hadde redningsvestar til både store og små.

I Noreg viser statistikken at fleire omkommer kvart år fordi dei ikkje bruker vest når dei er på sjøen. Særlig gjelder det vaksne menn. Akselsen synes det er rart. – Flyteplagg har vorte så bra nå, meiner han. – Dei er ikkje ein hemsko å ha på. Men vaksne menn føler seg vel for trygge. Dette gjelder liksom ikkje dei.

Båtførarprøva gir auka medviten og innsikt om tryggleik på sjøen, og Olav Akselsen skulle gjerne sett at alle ville ta båtførarbevis, men synes det er eit greit kompromiss at det vart dei som er født frå 1980 som fikk krav om obligatorisk

bevis frå 1. mai i år. – Den yngre generasjonen blir meir bevisst og dette vil smitte over på dei eldre etter kvart, seier han. – Eg trur ikkje at dei eldre som har brukt båt heile livet ville reagert så positivt på eit obligatorisk krav. Men nå blir det jo ekstra viktig for oss å fokusere på dei som ikkje må ta prøva.

Sjølvtilhører han foreløpig dei sistnemnte. – Men eg har klare ambisjonar om å gjere det, forsikrar han. – Eg har jo oppdaga at det er mykje eg ikkje kan.

Tilgjengeleg

Førarprøva for bil har førtifireåringen derimot tatt ganske nylig, litt uvanlig seint i livet. – Eg måtte jo det nå, så eg kunne pendle frå Stord til Haugesund, seier han. – Eg har reist utrolig mykje rundt i Noreg dei siste tjuge åra, men eg har alltid enten fått sitte på med nokon eller brukt offentlig transport. Men dessverre går det ikkje noko tog mellom Stord og Haugesund.

Det er ei ny tilvære Olav Akselsen nå skal venne seg til. – Eg har ikkje bare skifta jobb, eg har skifta livet mitt totalt, seier han og ler. – Foreløpig synes

heldigvis familien min at det er godt å ha meg heime kvar dag.

Velkommen har han også følt seg blant sine nye medarbeidarar i Smedasundet. – Ja, eg har blitt godt motteke, seier han, og synes Sjøfartsdirektoratet verker som ein god arbeidsplass. – Det er ein god stemning her og folk ser ut til å trivast med jobben sin.

Som sjef ønskjer Akselsen å vere ein tilgjengelig og tilstedeværende person. Forhåpentlegvis også for den tredjedelen av arbeidsstokken som finnes på stasjonane langs kysten. – Nå skal eg ut på ein Noregsturne, og i løpet av fire-fem månader skal eg prøve å få besøkt dei fleste stasjonane, fortel han. Han håper da også å få møte nokre av direktoratets brukarar.

– Eg ønskjer også å ha ein tett dialog med organisasjonane i næringen, både frå reiarlags- og arbeidstakerside, seier han. – Dette er for ein stor del aktørar eg er kjent med frå mitt tidligare arbeidsliv, så det trur eg vil gå bra.

– Målet er ikkje alltid at Sjøfartsdirektoratet og våre brukarar skal være einige om alt, men at me skal kunne ha opne kommunikasjonslinjer, understrekar han. □

WWW.IBIX.NO






Supplier of:

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





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





Ny sjøfartsdirektør møtte næringen i Bergen

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen har kommet i gang med en omfattende turnévirkosomhet. Alle Sjøfartsdirektoratets stasjoner skal besøkes – helst kombinert med møter med næringen.

I slutten av februar startet Akselsen turnéen med å besøke direktoratets stasjon i Bergen. Her fikk han en innføring i stasjonens gjøremål og utfordringer. Sjøfartsdirektoratet har 17 stasjoner spredt langs hele Norges kyst,

fra Kristiansand i sør til Hammerfest i nord. Planen er å besøke disse i løpet av inneværende år.

I Bergen ble det også tid til møte med blant andre Skipsregistrene, Fiskeridirektoratet og Fraktefartøyenes



Eilif Fjor
kommunikasjonsdirektør
Sjøfartsdirektoratet
Director of Communication
and Public Relations

rederiforening. I tillegg fikk sjøfartsdirektøren møte representanter fra næringen i et møte hos Maritimt forum i Bergen. Her deltok blant andre personer fra rederier, verft og klasse-selskap, som ga Sjøfartsdirektoratet både ris og ros.

- Jeg setter pris på slike møter, hvor vi får innspill på hvordan Sjøfartsdirektoratet kan bli enda bedre i vårt møte med brukerne. I møtet i Bergen fikk vi flere konkrete innspill som vi skal se nærmere på. Direktoratet skal på den ene siden utøve tilsynsmyndighet, men samtidig skal vi være et serviceorgan, sier Olav Akselsen. □

FIKK INNSPILL: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen fikk på vegne av Sjøfartsdirektoratet både ris og ros da han møtte representanter fra næringen i Maritimt Forum i Bergen.

GOT INPUT. On behalf of the Directorate, Olav Akselsen received both praise and criticism when he met representatives from the industry in Bergen.



New Maritime Director Met with the Industry in Bergen

The new Director of Shipping and Navigation, Olav Akselsen, has started his extensive tour of Norway. He will visit every one of the Directorate's stations along the coast. At the same time he hopes to meet the industry.

In February Akselsen began his tour of the coast at the Directorate's station in Bergen, where he was given an introduction to the station's functions and challenges. The Maritime Directorate has 17 stations scattered around Norway's long coastline, from Kristiansand in the

south to Hammerfest in the north. The plan is to visit them all in 2010.

In Bergen there was also time for meetings with the Norwegian Ship Registers, the Directorate of Fisheries and the Association of Cargo Freighters. In addition, the director

met with representatives from ship-owners, shipyards and classification societies at the Maritime Forum. The Directorate received both praise and criticism.

"I appreciate such meetings where we can get input on how we may improve our service to the clients. In Bergen we had several specific suggestions which we will look into. On the one hand the Directorate shall supervise, on the other we shall provide service," says Olav Akselsen. □

VSAT

Ku-Band VSAT (ESV)

FV-100

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



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

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

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

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



SafeComNet™
FURUNO Mobile Satellite Services

Offered in close collaboration with **SpeedCast™** and **eutelsat** communications via satellite

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



«M/S Sjøkurs»

Trivsel på topp

Ved Sørlandets Maritime Videregående Skole er det nesten ingen elever som slutter. Hva er det med denne skolen som gjør at alle trives? Vi lar en av skolens egne elever gi sitt svar.



Kristoffer Søvik,
elev på Sørlandets
maritime videregående
skole

«Stand by, fore and aft!» lyder det over høytaleranlegget. «M/S Sjøkurs» er klar for avgang, og elevene skal løse fortoyning og dra trosser. Det 81.2 meter lange skoleskipet går fra hjemme-

havna Kongshavn tidlig en mandags morgen, for å ta turen til København på bli-kjent-tokt.

Båten kommer trygt ut av Kongshavn under kaptein Kai Honnemyrs

kommando. Alle elevene er på et tidspunkt direkte involvert i overseilingen; noen står ved roret og styrer skuta, andre har brannvakt eller utkikk og noen har maskinvakt. Elevene



SETTER KURSEN. Kristoffer Søvik tar peiling mens Aasmund Solberg fører inn rettelser i admiralitetsbøkene. Elevene på Sjøkurs får ikke bare vanlig videregående skole, men et springbrett til videre maritim utdanning.

hjelper også til i byssa, så alle om bord kan komme til messa og få seg et godt måltid.

Mange plikter

La oss nå se litt på hva elevene gjør på toktene. Først tar vi en tur i maskinen. Her møter vi Ole Johan. Han står svett og full av olje når vi kommer ned. Ole Johan har maskinvakt og skal gjennomføre en bestemt runde hver halvtime, sammen med to andre elever og en maskinist. Her måles temperaturer, trykk, mengder og liknende verdier. Når det er nødvendig tørker de også olje og gjør andre jobber i maskinen.

Vi forlater de hardbarka maskinistene og går mot messa. På veien møter vi Aasmund. Han går brannrunden, men tar seg tid til å prate med oss. Han forteller at han går en bestemt runde i båten, der han har elektroniske punkter på veien som han må registrere at han har gått forbi. Han skal sjekke at alt er som det skal rundt om på båten. Aasmund må videre, han skal opp å melde fra til broa om at alt ser bra ut.

Vi går videre til messa, der det er full sving for å lage middag til seksti sultne elever og fjorten ansatte. I dag står det svinesteik på menyen. Elevene slippes inn i messa og får forsyne seg. Maten er variert og god, og man får dessert hver dag. Elevene som jobber i messa må sette frem maten og gjøre klart alt som skal til for å mette seksti elever. Etter maten må det vaskes opp og ryddes i bysse og i messe.

Rett kurs

Senere går vi videre oppover i skipet, opp til broa. Den første som møter oss er Per Andreas, som har bestikkvakt. Her tegner han opp posisjonen til båten hvert femtende minutt. I tillegg noterer han fart, kurs og posisjon i en bok. Inne i brohuset står Ola til rors, han gliser salig idet vi kommer inn døra, før han får beskjed av skipperen om å tørne «fire grader babord!» Eleven svarer raskt: «Fire grader babord». Olas oppgave er å styre båten etter de beskjeder som blir gitt.

Ute på brovingen finner vi Christoffer. Han har utkikk og har som oppgave å melde fra om alle båter, bøyer, skjær og andre ting som er relevante for



MASKINVAKT. Andreas Lotuft og Ole Johan Alver i full gang med måling og peiling på hjelpemotoren.

seilasen. Han stikker hodet inn døra og melder i fra; «Båt, trettent grader styrbord». Han skal stå her ute i en time, så han har kledd godt på seg og er klar for ruskevær.

Etter en stund faller mørket over Skagerrak, og alle elever som ikke har vakt legger seg. Noen får sove til neste morgen, andre må kanskje snart stå opp for å ha vakt. Men vakt eller



STEMPELSJAU. Ole Johan Alver under tar i.

ei, alle gleder seg til landlov i København.

De legger til på kaia utenfor Maersk sitt hovedkontor. Elevene fortøyer og gjør klar båten for noen dager til kai, de

legger ut landgang og setter opp informasjon om båten. I fremmed havn har elevene også landgangsvakter, to elever står ved landgangen og passer på hvem som er ombord og hvem som er i land.



KNUTER OG STIKK. Valerio Lianes på vei ned fra masta i båtmannsstolen. Her laget han selv stikket i toppen av masta og låret seg ned.



RORTØRN. Aasmund Solberg styrer skuta i stø kurs mot neste havn.

De passer også på at ingen uvedkommende kommer ombord.

Landlov

Elevene som ikke har vakt, reiser inn til København og spres for alle vinder. Noen drar på sightseeing til fristaden Christiania, noen drar på shopping og atter flanerer bare på måfå rundt i Nyhavn. Elevene har som regel landlov til klokka 23.00, og under landlov kan de gå fritt og ta byen i øyesyn.

Dagen etter skal skolelaget i fotball spille kamp mot et dansk skoleskip. En gruppe av elevene reiser til en bane i nærheten og har sosialt samvær, spiller fotball og har det gøy. De andre elevene får en tur i kanalbåt, med guide som forteller litt om forskjellige severdigheter i byen. Etter turen går elevene hvert til sitt, og noen finner kanskje igjen severdigheter de har sett fra kanalbåten.

Etter fire dager peker baugen på Sjøkurs hjemover til Kongshavn, og elevene har samme oppgaver som de hadde på vei nedover. Tidlig på morgenen når de hjemmehavna, der de fortøyer, vasker båten, rydder og kobler til land med strøm, vann og internettforbindelse.

Faste tider

Nå er det tilbake til vanlig skolehverdag. Elevene blir vekket klokken 07.00 hver morgen, og klokken 07.15 er det oppstilling på flaggdekk. Etter oppstilling går alle elevene til hver sine steder og vasker. Toaletter skal skrubbes og dekket spyles, hele båten skal skinne. Klokken 08.00 er frokosten klar, og elevene spiser, før skolen begynner klokken 08.30. Middag er klokken 12.00 og fungerer som matfri. Når skolen er ferdig klokken 16.00, får elevene gjøre hva de vil. De har småbåter til disposisjon, de kan ta buss til byen, eller bare slappe av ombord. Det er også et måltid klokka 16.30, og et 20.00.

I dag er det mandag, og det er lugarsjekk. Alle elevene vasker og står på for å gjøre lugarene plettfriske til vakthavende kommer på runde og sjekker. Før en elev nok stryk på lugarsjekk, mister han lugaren og blir avspist med en som er dårligere. Klokken 23.00 er det køyestrek, og alle elevene legger seg på lugarene.



SPLEISING. Kristoffer Søvik i gang med spleising av vaier.

Alle så nær som en, for i hjemmehavn må man nemlig gå brannvakter på nettene. Da er vekten delt opp slik at man går to timer, og alle må ta sin tørn en gang i måneden.

Fellesskap

Sjøkurs er altså en svært sosial og lærerik skole, der elevene blir en sammensveiset gruppe som passer på hverandre og har det artig sammen. Etter VG2 på Sjøkurs kan du gå ut i lære med et forsprang på elever som kommer fra landskoler, for som Sjøkurselev har du allerede et godt innblikk i hva du skal gjøre de neste årene. Elever fra Sjøkurs har også gode grunnkunnskaper innen skipsfart før de kommer ut i læretida, i tillegg til et år med teoriundervisning, som er like omfattende og bra som det «landkrabbene» får.

Sørlandets Maritime VGS har to videregående trinn. Vi har VG1 Teknikk

og industriell produksjon og VG2 Maritime fag. Etter fullført VG2 ved «MS/Sjøkurs», ligger lærlingtiden for elevenes føtter. De søker til opplæringskontoret og får tildelt en lærlingplass, enten innenriks eller utenriks. Etter fullført lærlingtid er mulighetene mange, man kan søke seg videre på teknisk fagskole for en offisersutdanning eller bare jobbe videre som motormann eller matros.

Som elev om bord vil jeg oppfordre alle som tror de har noe innen maritim næring å gjøre til å søke Sjøkurs. Alle elevene her trives veldig godt og får en litt annerledes innføring i den maritime verden enn det «landkrabbene» får. Det jeg personlig oppfatter som det beste med skolen vår, er at opplæringa er så praktisk orientert – at det føles matnyttig og fornuftig det vi lærer. Dertil kommer at vi har en utrolig sosial og artig fritid, ettersom vi bor sammen med venner som vi kommer til å ha hele livet ut. □



TIDLIG PÅ'N. På internatskole får man lære å ta i et tak. Her er Kristoffer Mosfell og Bo André Høyer Pedersen ferdige med morgenvasken og klar for frokost.

Navigare takker for bidrag fra skoleskipet Sjøkurs, og oppfordrer elever ved andre skoleskip og maritime opplæringsinstitusjoner å fortelle hvordan de har det på skolen.

Sjøfartens historie

del 2



DEN NORSKE MARITIME NÆRING maktet å reise seg etter krisen på 80-tallet, men det skulle nå åpne seg helt andre utfordringer. Turbintanker "Berge Bragd" for inngående til Europort.

FOTO: WAGERWEG FOTOS

Med sjødyktighetsloven på plass, er grunnlaget til stede for at en sentral norsk myndighet kan jobbe for sikkerhet til sjøs. Men dessverre måtte det ofte ulykker til for å få aksept for endringer.



Sigurd Gude,
assisterende sjøfartsdirektor

Sjødyktighetsloven kunne etter lang tids arbeid endelig tre i kraft sommeren 1903. Senere samme år, 11. november for å være ganske nøyaktig, ble Sjøfartskontoret etablert. Den første sjefen, Magnus Andersen, var sjøkaptein og tidligere avisredaktør. Han etablerte i 1890 "Norges handels- og sjøfartstidende", det vi i dag kjenner som avisen Dagens Næringsliv.

Magnus Andersen var en mann med meninger, også politiske. Da kong Oscar II mottok Andersen i audiens etter utnevnelsen, poengterte kongen at det fikk han holde opp med.

En av de sakene Andersen fikk gjennomført var loven om lastelinje av 1909. Den fikk ingen internasjonal aksept, derfor måtte norske skip ha en egen britisk lastelinje – ellers følte britene at det var konkurransevridning i favør av norske redere. Dette kravet gjaldt ikke bare fart på England, men fart til alle engelske kolonier, og dem var det jo en del av den gang. England var jo på den tiden en stormakt som kunne sette press på hvem det skulle være.

Magnus Andersens sterke meninger viste han til fulle i Veritas-krangelen. Den startet i 1908 og kulminerte i 1911 med at Andersen fikk sparken. Hva hadde han gjort galt? Han forlangte svar fra DNV om hva de hadde gjort, et krav som vi i dag uten videre får svar på om vi spør. Sann sett staket Andersen opp veien for dem som kom etter ham.

Revisjonsarbeidet med sjøloven av 1893 ble preget av turbulensen rundt Andersen. Det lovforslaget som ble lagt frem forble i en skuff hos statsminister

Konow, og så ikke dagens lys før en lov ble vedtatt i 1923.

Internasjonalt arbeid

Den første internasjonale sjøsikkerhetskonferansen fant sted i London i 1914 – en klar oppfølging av det tragiske forliset til Titanic der over 1 500 mennesker omkom. Den første versjonen av SOLAS (Safety of Life at Sea Act) kom til i dette året. I Norge ble rederne oppfordret til å følge SOLAS, men det tok over seks år før et norsk skip ble bygget etter SOLAS' regler.

Første verdenskrig gjorde et stort innhugg i den norske flåten. I løpet av krigen forsvant 1 169 skip og drøye 2 900 sjømenn omkom. Mange av forlisene førte til utvikling av livbåter skjøt fart, særlig fordi mange av datidens livbåter hadde en tendens til å kandre.

Litt uavhengig av krav fra sjøfolk om arbeids- og levevilkår ble ILO (International Labour Organization) opprettet i regi av Folkeforbundet. Folkeforbundet var den første samlingen av mange land – en slags forløper til FN, og et konkret resultat av Versailles-

Magnus Andersen paa Vikingetog.



Karikaturtegning af E. NIELSEN.

DEN FØRSTE SJØFARTSDIREKTØREN, Magnus Andersen, kom i sterk grad til å personifisere innføring av offentlig kontroll med skip, noe som ble avspeilet i tidens politiske karikaturer.

TEGNING: NORGES SJØFARTSTIDENDE DESEMBER 1906



VIKTIG FOR TRIVSELEN. Mot slutten av 30-tallet var tiden inne for nye forbedringer i sjøfolks arbeidsforhold. Dette gav seg blant annet utslag i lettelse i arbeidstid, rederiets forpliktelser ved sykdom, innføring av alderstrygd og dekning av 2/3 av hjemreisen etter to år. Det betød nok også en del for trivselen om bord på byssepersonalet ble styrket med messegutt fra 1937, samtidig med et nytt kostreglement. Fra 1939 ble også stueren oppbøyet til offiser. Bildet viser byssepersonalet om bord på bergensbåten "Rigel", cirka 1938.

FOTO: HARALD SÆTRES SAMLING

traktaten som ble inngått ved freds-slutningen etter første verdenskrig. Noe av det første ILO befattet seg med var arbeidstid for sjøfolk, men også den gangen gikk det tregt å få gjennomslag for fornuftige løsninger – det var sterke motinteresser som ville noe annet.

Krigsofre

Mellomkrigstiden var preget av nedgangstider på nesten alle fronter. Riktignok ble det avholdt en SOLAS-konferanse i 1929, men ellers var vel utviklingen i denne perioden stort sett at det ble påbud om radiostasjoner på skip over 1 600 brt.

Før den norske skipsfarten hadde kommet seg helt på beina, brøt den andre verdenskrigen ut. Igjen var det norske skip og sjøfolk som betalte den høyeste prisen. I løpet av krigen forsvant 706 skip og over 3 000 norske sjøfolk.

Etter den andre verdenskrigen skjedde det mye på kort tid. Det var en enorm skipsbyggningsaktivitet og med

SOLAS-konferansen i 1948 ble SOLAS utvidet til også å omfatte lasteskip.

I løpet av perioden 1939 til 1963 økte størrelsen på tankskip fra 16 000 dwt til 90 000 dwt, og i årene som fulgte ble tankskipene bare større og større. Ja, det største som noen gang er bygget var på litt over 500 000 dwt. Dette skipets tanker har jeg vært nede i, og de er enorme.

Opp og ned

For norsk skipsfart er året 1962 en milepæl. Dette året ble dagens Sjøfartsdirektorat til og direktoratet for sjømenn ble skapt. På 60-tallet hadde Velferden for sjøfolk et tyvetalls kontorer over hele verden, i tillegg til alle sjømannskirkene.

Så kom en periode hvor norsk skipsfart var i en kraftig nedgangsperiode som også rammet Sjøfartsdirektoratet. Velferden ble lagt ned, NIS-registeret ble opprettet, og den norske sjømannen ble sendt på land. Men etter motgang kommer oppgang, og den kulminerte i 1991

med en NIS-flåte på godt over 40 millioner dwt og nærmere 70 000 sjøfolk.

Ulykker får følger

En rekke hendelser på siste delen av 1900-tallet ble viktige for norsk og internasjonal skipsfart, selv om hver og en av dem representerer noe som ikke skulle ha skjedd:

- "Sanct Svithuns" forlis høsten 1962
- "Stolt Dagali"s kollisjon vinteren 1964
- Brannene på "Viking Princess" og "Skagerak" i 1966
- "Torrey Canon"-forliset utenfor England i mars 1967
- Eksplosjonen på "Silja" i 1969
- Eksplosjonen på "Haakon VII" i 1969
- "Berge Istra"- og "Berge Vanga"-forlisene i 1975 og 1979
- "Amoco Cadiz"-oljesølet våren 1978
- "Alexander Kielland"-ulykken i 1980
- "Herold of Free Enterprise"-kantringen i 1987



TRAGEDIEN "SLEIPNER". Den utenkelige ulykke.

FOTO: HELGE SUNDE

- "Exxon Valdes"-oljesølet våren 1989
- "Scandinavian Star"-brannen i april 1990
- "Estonia"-katastrofen i september 1994
- "Sleipner"-ulykken i 1999

Alle disse ulykkene fikk det til felles at de påvirket det internasjonale regelverket som skjer i regi av IMO. Resultatet ble MARPOL 73/78, krav om inert gass på skip større enn 20 000 dwt, krav til brannhindrende materialer og malinger, og en rekke nye og forbedrede krav som har med sikkerhet å gjøre.

Mer kontroll

Det viktigste som har skjedd de siste tiårene er kanskje den sterke dreiningen mot mer kontroll. Det er i dag tre ganger så mange inspektører langs vår kyst enn det var like etter annen verdenskrig.

Sikkerhetsstyringssystem, det som forkortes "ISM", er innført på nær sagt alle skip, og et større antall skip har fått sine ISPS-sertifikater; det vil si at de skipsspesifikke securityplanene er godkjent.

Som om ikke det er nok har vi fått EU som "pådriver". Det typiske for EU er å ta IMOs krav med noe tillegg og lage direktiver, eller enda verre, forordninger. Det er en stadig kamp i Brussel for å få fjernet EU-tilleggene, og som regel går det bra.

Det tar også kortere tid å få gjennomført regelendringer. Det som det for hundre år siden kunne ta 10 til 15 år før det ble et resultat av, tar det nå kanskje bare fire år å få gjort noe med.

Setter dagsorden

I det nye årtusenet er det for Sjøfartsdirektoratets del flyttingen fra Oslo til Haugesund som har krevd mye oppmerksomhet, men arbeidet for sjøsikkerheten pågår for fullt. Ikke lenge etter at direktoratet var på plass i sin nye hjemby kantret ankerhåndteringsfartøyet "Bourbon Dolphin". Nok en gang ser vi at en ulykke fører til endring av regelverk.

Vi spør oss stadig om hvor og hvordan vi kan vi gjøre en best mulig

innsats for norsk skipsfart slik at det blir tryggere å ferdes på sjøen, at miljøet blir ivaretatt og at konkurransevilkårene blir like for alle land. Svaret er i grunnen ikke vanskelig; det må bli i IMO. Vi bruker allerede nå mer av vårt budsjett på dette arbeidet enn for bare få år siden, kanskje vi skulle brukt enda mer.

Som etat har Sjøfartsdirektoratet tjent norsk skipsfart gjennom snart 106 år. Dette skal vi fortsette med i årene som kommer, mens vi stadig streber mot vår mål om å være den beste sjøfartsadministrasjonen i verden. Vi setter dagsorden i saker som gjelder godt utdannede sjøfolk, trygge skip og et reneest mulig miljø. □

Kilde: "Sjøfartsdirektoratet 1903-2003" av Dag Bakka jr.



BRANNEN PÅ "SCANDINAVIAN STAR" i april 1990 utviklet seg til en tragedie som kostet 158 mennesker livet.

FOTO: PER LOCHEN/SCANPIX

Konferansen avholdes en gang i året. Den har som formål å bringe sammen mennesker som vet mest om sikkerhet, trafikk og miljø innen maritim virksomhet, og fokusere på de tiltak som kan bidra til fortsatt bedring av sikkerhet. Haugesundkonferansen skal samtidig bringe ny viten videre til alle som har sitt arbeid innen maritim virksomhet. Konferansen skal være en årlig, nasjonal begivenhet preget av høy kvalitet.

Siden starten i 1993 har oppslutningen om konferansen økt fra år til år, frem til dagens status som landets viktigste maritime møteplass. For politikere og andre nøkkelpersoner som ønsker å nå frem til hele det maritime miljøet, er konferansen derfor blitt et av landets viktigste fora.

Evne til omstilling er avgjørende

Miljøutfordringen og satsingen på maritim kompetanse og utvikling var hovedtemaene på årets Haugesundkonferanse. Innlederne var skjønt enige om at næringens tilpasningsevne er avgjørende for fremtiden.

- Det er sjeldent med slik langvarig kulde som vi har nå her i Haugesund, men det er kanskje et godt bilde på situasjonen i norsk næringsliv for tiden – deriblant skipsfarten, sa Haugesunds ordfører Petter Steen i sin åpningstale til konferansen.

Han var tydelig på at den store utfordringen verden står overfor, også skipsfarten, er miljøtrusselen. - Men, samtidig er dette også en stor mulighet for Norge, mente Steen. - Og skipsfartens tradisjonelt store omstillingsevne, vil i denne saken være en nøkkel til faktisk å kunne lykkes.

Fortsatt "Stø kurs"

Dét var statssekretær Pål Julius Skogholt i Nærings- og handelsdepartementet enig i. - Midt oppi finanskrisen og ordrevikt, så kan satsing på innovasjon og nyutvikling innen miljøproblematikk både være viktige tiltak for å dempe effekten av den økonomiske krisen, men også et nødvendig bidrag for å sikre utviklingen av en mer miljøvennlig skipsfart, sa han.

Statssekretæren fulgte opp ordførers åpning med å sette fokus på

- OMSTILLINGSDYKTIG er det ordet som preger norsk sjøfartshistorie. Næringen har måttet takle stadig nye krav og utfordringer, og vi ser nok en gang at dette kommer til å være viktig, sa statssekretær Pål Julius Skogholt i Nærings- og handelsdepartementet.

Dag Inge Aarhus, nettedaktør og
Bente Amandussen, redaktør Navigare

viktigheten av den maritime næringen. Finanskrisen er på langt nær over, mente han. På verdensbasis er det en svikt i ordretilgangen hos skipsverft på hele 90 prosent. I Norge er ikke situasjonen særlig mye bedre, med en nedgang fra 110 skipsordrer i 2006 til 13 i 2009. Men ved å bruke omstillingsevnen i næringen, kombinert med regjeringens satsing på "Stø kurs", trodde Skogholt at Norge kan komme styrket ut av krisen.

Ingenting ut av det

Skogholt møtte på konferansen i stedet for nærings- og handelsminister Trond Giske. - Det er en statssekretærs lodd i livet å være en skuffelse når ministeren ikke kan komme, spøkte han. En statsråd som derimot gledet salen med sitt nærvær var miljøvernminister Erik Solheim. Ministeren kastet jakka allerede før han gikk på talerstolen og snakket seg varm om miljøtiltak. Likevel var hans beretning om klimamøtet i København lite å bli varm om hjertet av. - Jeg ledet skipsfartsforhandlingene i Køben-



VARM I TRØYA. Miljøvernminister Erik Solheim er en drevnen og inspirert taler. Han snakket med stort engasjement om norsk skipsfarts muligheter og ansvar.

havn, fortalte Solheim. - Kort sagt: Ingenting kom ut av det.

- Det var Kina, India, Brasil og framfor alt USA som bestemte. EU, den største økonomien i verden, var satt helt på sidelinjen. Det hele gikk så langt som Kina og India tillot, fortalte statsråden som likevel skrøt av president Obamas personlige diplomati.

- Vi tok et vesentlig skritt framover, men ikke nok i forhold til det målet vi er enige om, sa han. - Vi ble jo ei heller enige om hvordan vi skal nå målet, og det ble ingen enighet om forpliktelse.

Ministeren mente at det nå er opp til FN's sjøfartsorganisasjon IMO å komme fram til et avgifts- eller kvotesystem for å redusere utslippene av klimagasser.

Trenger teknologisk revolusjon

Selv om skipsfart er den mest miljøvennlige transportformen, er den en

viktig utslippsskilde både i Norge og globalt, mente Erik Solheim. - Men det er ønskelig med stor verdenshandel, så vi vil ikke redusere transporten, bare gjøre den mer miljøvennlig.

Statsråden påpekte vanskelighetene med å komme fram til et globalisert regelverk alle kan enes om. - Vi er enige om felles men differensierte forpliktelser, sa han. - Problemet er bare at industrialiserte land vektlegger "felles", mens utviklingsland fremhever "differensierte".

- Nå er det slik at Kina og India gjør miljøtiltak for sin egen skyld, sa Solheim, - men de vil bare gjøre det på en måte som de oppfatter som rettferdig, og som gir mulighet for enorm økonomisk vekst.

Miljøvernministeren fremhevet den rollen Norge har som ledende skipsfartsnasjon, og den muligheten det gir oss for å ha en førende rolle i utformingen

av et globalt regelverk. Han roste norsk skipsfartsnæring for sitt engasjement internasjonalt. - Norge har en veldig ansvarsbevisst rederinæring, sa han. - Vi har misjonærinstinkt og ønsker å forbedre verden.

Gode holdninger er likevel ikke nok til å løse klimautfordringen, mente miljøvernministeren. Det kreves en teknologisk revolusjon. - Ja, man må endre atferd, men det som kommer til å avgjøre er en grunnleggende satsing på ny teknologi, sa han. Og næringen må omstille seg slik at man kan møte fremtidens krav. - Den som ikke omstiller seg, den vil dø.

Trusler og muligheter

Ved å bruke kunnskap og erfaring fra historien kan finanskrisen også utnyttes positivt mente førsteamanuensis Stig Tenold fra Norges Handelshøyskole. Han la fram både dystre og positive





MØTE MED MINISTEREN. Under besøket i Haugesund fikk miljøvernminister Erik Solheim møte sjøfartsdirektør Olav Akselsen og en liten delegasjon fra Sjøfartsdirektoratet. Her fikk statsråden en kort innføring i de miljøområdene som direktoratet jobber med internasjonalt.
Fra venstre: Nora Olsen-Sund fra Sjøfartsdirektoratet, sjøfartsdirektør Olav Akselsen, miljøvernminister Erik Solheim, assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og Kristin Frogg fra Miljøverndepartementet.



MAN MÅ GRIPE MULIGHETENE som en krise gir, mente førsteamanuensis Stig Tenold fra Norges Handelshøyskole.



utsikter for norsk skipsfart i sitt foredrag. – Å definere en krise er å definere en endring. Man går fra én situasjon til en annen. Omstillingsevne kan brukes til utvikling og vekst, sa Tenold, som trakk frem både likheter og ulikheter mellom den store krisen i skipsfarten på begynnelsen av 70-tallet og krisen som den globale økonomien og skipsfarten befinner seg i nå.

Det finnes mange grunner til å frykte den videre utviklingen, mente Tenold, men man kan også se for seg at krisen vi nå er inne i kan få færre konsekvenser enn sist gang. Rederiene i dag er mer spredt med tanke på virksområder og driftsmodeller, og i tillegg bidrar offshore-næringen til en viss grad av stabilisering. Samtidig har politikerne i dag bedre mulighet til å bruke virkemidler som kan dempe langtids-effekten av krisen.

Vil vise muskler

Tidligere flykaptein, Jarle Gimmestad, brukte eksempler fra luftfartsnæringen i sitt foredrag. – Konsekvensene ved

VARSLET STRENGERE REAKSJONER. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen vil skjerpe holdningene til sikkerhet.

flyulykker er så store at man er nødt til å være proaktive, sa han.

Gimmestad la vekt på den menneskelige faktor i årsaken til ulykker. – Før var det tekniske årsaker vi så mest av, sa han. – Nå er det menneskelige feil som gjøres. Derfor må man ha prosedyrer for atferd.

Men problemet er kanskje ikke så mye mangel på prosedyrer som at de ikke følges. – Prosedyrene brukes ikke om bord fordi de er for dårlige, for omfattende eller for mange, mente han. – Det må bli slik at folk forstår at prosedyrene er nyttige.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen var også opptatt av næringens forståelse. – Det skal være slik, sa han, - at om vi holder en båt tilbake, så skal rederen si at jo, det var nok fornuftig, det.

Han var enig i at problemet ikke er mangel på utstyr eller regelverk, og at det må en holdningsendring til.

- Vårt arbeid er å forhindre ulykker, sa sjøfartsdirektøren og varslet kampanjer for økt sjøsikkerhet. – Det kommer til å bli strengere reaksjoner på regelbrudd fremover, sa Akselsen. – Sjøfartsdirektoratet har tenkt å vise muskler. □

Les mer på
www.haugesundkonferansen.no

Build the requirements of the future into your fleet today.

It's about leadership.

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

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry
www.dnv.com



MANAGING RISK

DNV

Redningsutstyr kan svikte

Når ulykken skjer er det viktig at alt redningsutstyr fungerer som det skal. Selv en så enkel sak som livbøyer krever ettersyn.

De fleste av oss er vel kjent med begrepet "livbøye" – en ring med flyteevne som skal bidra til å holde en person flytende i vannet. En livbøye er utstyrt med et gripetau montert langs og rundt bøyens ytterkant, og den er påført reflekstape som skal gjøre det enklere å lokalisere bøyen. Avhengig av plasseringssted, kan en livbøye også være utstyrt med fangline.

Moderne livbøyer består av et hardt ytre plastskall. Skallet er injisert med ekspanderende skum hvis oppgave er å redusere risikoen for vannfylling, dersom det ytre skallet blir skadet og det oppstår utettheter. Injiseringen av skum skjer gjennom et hull i skallet.

Vedlikehold av livbøyer

I forbindelse med vedlikehold av livbøyer på et svensk skip i august 2009, reagerte en matros på at en livbøye virket veldig tung. Dessuten kom det klukkelyder fra bøyen og det dryppet vann fra den. Matrosen oppdaget også en liten rift i refleksbåndet rundt bøyen. Ved trykk revnet båndet og avdekket et hull på omlag 15 millimeter i diameter. Innenfor



FARLIG FEIL. På denne oppskårne livbøyen kan man tydelig se manglende skumfylling.

livbøyens plastskall virket det tomt og når matrosen vendte opp ned på livbøyen, rant det ut flere liter vann.

Etterfølgende kontroll av de øvrige livbøyerne om bord, påviste at samtlige

bøyer hadde tilsvarende hull i plastskallet. Matrosens observasjoner ble rapportert og korrigerende tiltak iverksatt.

Oppfølging fra myndighetenes side

Da svenske sjøfartsmyndigheter ble kjent med matrosens observasjoner, ble livbøyeprodusenten kontaktet. Sammen ble partene enige om en testprosedyre som ville avdekke eventuelle problemer med ytterligere livbøyer.

Den 6. november i fjor sendte svenske sjøfartsmyndigheter ut en sikkerhetsmelding, som oppsummerte observasjonene og tilhørende tester. Svenske sjøfartsmyndigheter konkluderte med at en livbøye beheftet med de påviste feil ikke vil oppfylle sin funksjon. Den vil med andre ord synke. Dette skyldes to ulike forhold: Livbøyerne har et hull i plastskallet, og skummet fyller ikke plastskallvolumet. Det oppstår følgelig tomrom som kan fylles med vann med påfølgende redusert oppdrift.

Sjøfartsdirektoratet sendte den 11. november 2009 også ut en sikkerhetsmelding som viste til svenske sjøfartsmyndigheters informasjon, samt at



Arild Viddal
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

det også på et norsk skip var oppdaget livbøyer som kunne være beheftet med feil.

Videre oppfølging

Livbøyerne med angivelige mangler, som ble oppdaget på det norske skipet, ble sendt til testlaboratoriet Thelma i Trondheim. Testene som ble gjennomført hadde til hensikt å fastslå om livbøyerne oppfylte krav til godkjenning i henhold til standarder inntatt i skipsutstyrsdirektivets vedlegg A.1 nr. 1.1. Standarden som det vises til følger av IMOs regelverk for livredningsutstyr inntatt i LSA-kodens punkt 2.1.1.3, som gjelder for livbøyer.

Testen som er beskrevet i LSA-koden forutsetter at angjeldende livbøyer blir lastet ned med en vekt på 14,5 kg, for deretter å bli eksponert i vann i ett døgn. Dersom bøyene holder seg flytende etter 24 timers vanneksposering, tilfredsstiller de kravene.

Bøyerne ble veid før og etter neddykkingen. Selve fyllmaterialet ble også gjenstand for egne neddykkings- og temperaturtester. Thelmas endelige rapport ble mottatt av Sjøfartsdirektoratet den 22. februar i år. I rapporten konkluderer Thelma med at livbøyerne som ble testet oppfyller LSA-kodens punkt 2.1.1.3.

Rapporten fastslår videre at bøyenes flyteevne varierer. Denne ene av to de bøyene tok opp anslagsvis 3,5 liter vann, noe som reduserer flyteevnen tilsvarende 3,5 kilogram. Observasjonen kan tyde på mangler ved produksjonsprosessen, som i ytterste konsekvens kan medføre at bøyer med manglende flyteevne slippes ut på markedet.

Reglene om godkjenning og tilhørende rattmerking av skipsutstyr om-



SLIK SKAL DET SE UT. Etter immersjonstesten skar testlaboratoriet opp bøyen for å sjekke at alt var i orden.

fatter også krav til kvalitet i produksjonsprosessen. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at resultatene fra testene gjennomført av Thelma krever videre oppfølging. Direktoratet vil derfor ta opp disse forholdene med produsenten.

Test selv!

Det er viktig å presisere at selv om det påvises feil eller uregelmessigheter med noen livbøyer fremstilt av en eller flere produsenter, kan det ikke konkluderes med at alle livbøyer fra slike produsenter er beheftet med feil. Testene som ble gjennomført av i regi av Sjøfartsdirektoratet viser dette. Et produkt som er rattmerket kan også være beheftet med mangler, men likevel oppfylle de funksjonelle kravene som stilles for at det gis adgang til å rattmerke produktet.

En forholdsvis enkel test kan utføres om bord for å påvise om en livbøye kan få redusert oppdrift som følge av vanninntrenging. Rist først på bøyen og hør etter klukkelyder. Se om det drypper vann fra den. Fjern så reflekstapen som dekker injiseringshullet og vei bøyen. Bøyen vektet så ned og holdes neddykket i fem minutter. Bøyen tas deretter opp og veies på ny. Et konstatert avvik på mer enn 400 gram mellom første og andre veining anses som uakseptabel og livbøyen bør derfor erstattes.

Varslingsplikt

Dersom det avdekkes forhold som utgjør en trussel mot sikkerheten knyttet til utstyr som omfattes av skipsutstyrsdirektivet, har medlemsstatene i henhold til direktivets artikkel 13 plikt til å informere den europeiske Kommissjonen og de andre medlemsstatene om slike forhold. Sverige overholdt sine

forpliktelser og den 4. desember 2009 sendte Kommissjonen et notat til de europeiske transportattachéene hvor de orienterte om forholdene som var avdekket i Norge og Sverige.

Dersom Thelmas tester hadde påvist feil med livbøyerne, har Norge i kraft av EØS-avtalen en plikt til å varsle Kommissjonen og de øvrige medlemsstatene om slike forhold. Kommissjonen skal deretter konsultere de involverte partene og avgjøre om det er grunnlag for videre forføyninger. Legger Kommissjonen til grunn at angjeldende utstyr er rattmerket uten at gyldige og relevante standarder er fulgt, skal den medlemsstaten som har myndighet over vedkommende organ som tillot rattmerking, sørge for at hensiktsmessige tiltak blir gjennomført. Slike tiltak skal meldes tilbake til Kommissjonen og de øvrige medlemsstatene. □

KRAV TIL LIVBØYER

Redningsmateriell, herunder livbøyer, som markedsføres i Europa eller installeres på skip som fører et av medlemsstatenes flagg, skal være typegodkjent av tekniske kontrollorganer i henhold til standarder som fremgår av direktiv 96/98/EF (skipsutstyrsdirektivet). Rattmerking er et sertifiserings-system for marint utstyr som kreves for fri omsetning i EØS-området. Skipsutstyr som omfattes av direktiv 96/98/EF skal være merket med et ratt, som tegn på at utstyret er godkjent i henhold til spesifikke angitte utprøvnings- og testingsstandarder.

Ingen læring – ingen bedring

Flere omkomne og flere grunnstøtinger preger forårets ulykkesstatistikk. Nå må den negative utviklingen snu.

En oppsummering av skipsulykkene for 2009 gir dessverre ingen grunn til jubel. Antall ulykker rapportert til sjøfartsdirektoratet varierer noe fra år til år, men viser totalt sett ingen merkbar bedring. Til tross for flere møter med næringen, formidling av informasjon, inspeksjoner og kontroller, ser ulykkesbildet på noen områder uforandret ut, mens det på andre er blitt verre.

Grunnstøtinger

Problemene relatert til grunnstøtinger ser ut til å vedvare. Fortsatt opererer flere fartøyer uten utkikk nattestid. I flere tilfeller er navigatøren opptatt med andre oppgaver samtidig som han skal føre fartøyet. Fortsatt registrerer vi hendelser

hvor navigatøren sovner alene på bro. Oppfølging etter ulykkene avdekker også i mange tilfeller mangler ved både navigeringen, planleggingen av seilassen og loggføringen, - oppgaver som er knyttet til sikker føring av skip. Sjøfartsdirektoratet vil i 2010 intensivere sine tilsyn i forhold til enkelte fartøygrupper, hvor disse elementene vil bli kontrollert og vurdert i forhold til overtredelsesgebyr i de tilfeller hvor regelverket er brutt.

Næringen må ta tak

Vi har i 2009 hatt flere tilfeller hvor hurtigbåter har grunnstøtt eller hatt grunnberøring i stor hastighet. Marginene fra materielle skader til personskader har vært svært små. Dette er

spesielt bekymringsfylt da konsekvensene av en grunnstøting i stor hastighet kan bli svært alvorlige. De fleste i næringen gjør en god jobb og unngår ulykker, men selv om antall ulykker er få sammenlignet med all den passasjertrafikken som utføres med hurtigbåter, er hendelsene uakseptable. Statens Havari-kommisjon har allerede gjennomført én undersøkelse, og er i ferd med å gjennomføre undersøkelse nummer to. Sammen med informasjon fra Sjøfartsdirektoratets egne tilsyn, er det avdekket flere forbedringsområder, spesielt i forhold til rutiner på bro. Her forventer Sjøfartsdirektoratet at næringen tar grundig tak i problemstillingene og lærer av ulykkene.



Bjørn E. Pedersen,
avdelingsdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Kontaktskader

Kontaktskader, det vil si skader relatert til kollisjon med kai eller kjørerampe, viser en tydelig økning i 2009. I mange av tilfellene skyldes hendelsene teknisk svikt ved ankomst kai, mens det i andre tilfeller skyldes feiloperasjon. I oktober 2009 gjennomførte Rederienes Landsforening en konferanse med sine medlemmer og med deltagelse fra Sjøfartsdirektoratet, hvor problemstillingene ble diskutert. Flere ulike tiltak ble vurdert, blant annet endring i prosedyrer. Basert på de tiltakene rederiene vil gjennomføre, forventer Sjøfartsdirektoratet at den negative utviklingen i 2009 blir snudd i 2010.

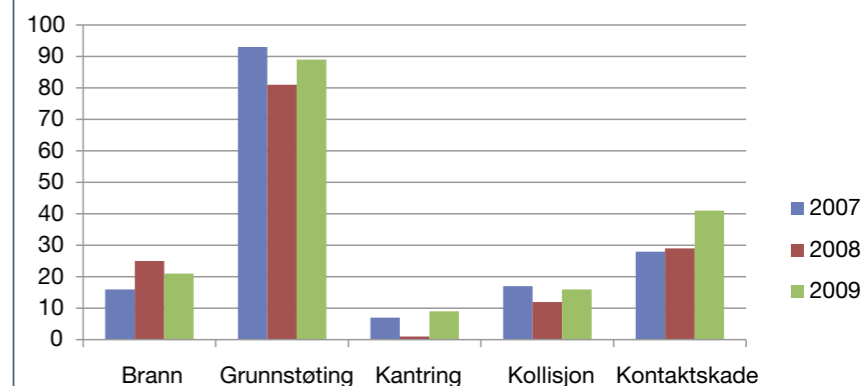
Færre arbeidsulykker, flere omkomne
2009 preges av fortsatt nedgang i antall rapporterte personulykker. Noe av dette skyldes en forsinket innrapportering samt endringer i rapporteringskravene. Man ser nedgang i antall personulykker på alle fartøystyper. Antall skip har i samme periode i hovedsak vært konstant. Det er derfor rimelig å anta at man har en reell nedgang i risiko for personulykker.

Når det gjelder antall omkomne så har utviklingen vært negativ sammenlignet med de siste år. Totalt 23 personer omkom i 2009. Ti av disse omkom i forbindelse med skipsulykker, de resterende 13 i arbeidsulykker. Av de 23 var tolv relatert til lasteskip, ti til fiskefartøyer og ett på passasjerskip.

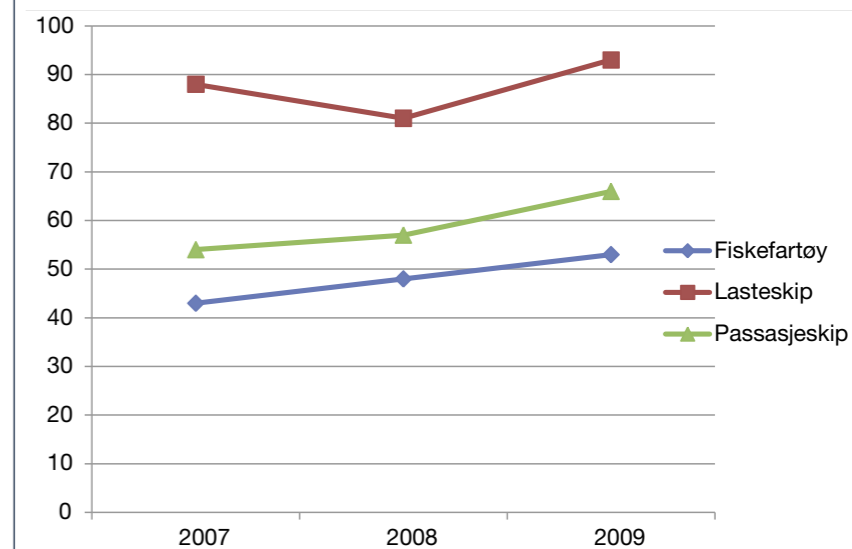
Dette er en utvikling ingen ønsker. Årsakene til disse ulykkene er flere og sammensatt. Allikevel er det åpenbart at mange av disse kunne vært unngått dersom regelverket hadde blitt fulgt og sikkerheten fått høy prioritet. □

Ønsker du mer informasjon om temaet, se www.sdir.no/sikkerhet

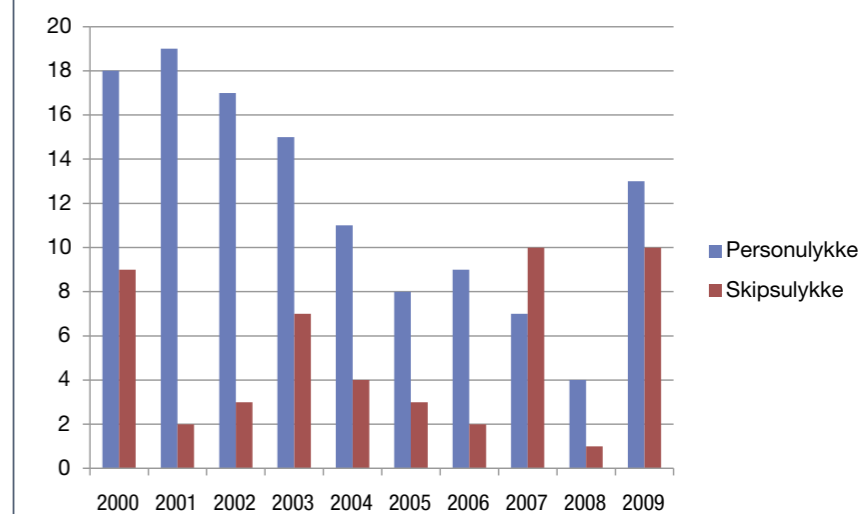
De hyppigste ulykkestypene siste 3 år



Antall ulykker registrert siste 3 år fordelt på fartøytype



Omkomne fordelt på skipsulykker og arbeid ombord





Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Ny teknikk og nye muligheter

Selv om vi nok aldri vil ligge i teten hva teknologisk utvikling angår, så prøver vi i Velferden å følge med i det som skjer og bruke mulighetene til å yte bedre service, for vi har alltid sjøfolkenes behov og ønsker i mente.

Vi vet at flere og flere båter, når de er oppunder land eller i havn, har mulighet til å lese aviser på nettet og få ferske nyheter på den måten. Men vi vet også – og dette har vi fra sjøfolkene selv – at mange foretrekker papiravisene likevel. Det å sitte med en avis i hånden er mer koselig og avslappende enn å lese den på en tjue tommers skjerm. Derfor gjør vi vårt beste for å skaffe dere ferske nyheter på papir.

Som man kan lese mer om i dette nummeret av Navigare, holder vi nå på å legge om avistjenesten. I stedet for distribusjon via flyfrakt fra Gardermoen, har vi i dag en elektronisk overføring av avisen, og opptrykk på utvalgte destinasjoner rundt om i verden. Ut fra et velferdsperspektiv, mener vi per i dag at dette er den beste løsningen. Vi tror at velferdsarbeideren eller sjømannspresten som kommer om bord vil være mer

velkommen når han har din lokalavis med seg.

Gi tilbakemelding!

Andre teknologiske nyvinninger vil også kanskje bli aktuelle for oss. Om kort tid vil det være enklere å streamme filmer fra nettet til båtens server, og elektroniske lesebrett seiler opp som alternativ til den tradisjonelle boken. Dette er små bærbare datamaskiner som

New technological possibilities

Although we will probably never be first with the latest in technological development, we in the Welfare service always strive to make the most of the possibilities to provide a better service, because we always have the needs and requirements of the seafarers at heart.

We know that more and more ships are able to use the internet to stay in touch with current affairs at home. However, we also know – and we have this from the seafarers themselves – that many still prefer to read newspapers the old fashioned way. Holding a paper in your hands is nicer and more relaxing than reading it on a 20 inch flickering screen. Consequently, we do our best to provide you with up to date news on paper.

These days we are in the process of reorganizing the newspaper service. Instead of air freight, we now have electronic transfer of the newspaper that are later printed on demand at several destinations around the world. From a welfare perspective, we believe that this is the best solution to date. We think that the welfare worker will be more welcome onboard if he brings a print of your local newspaper with him.

Give feedback!

Other technological innovations might also become relevant for us in time. Shortly it will become simpler to stream movies from the net and e-book readers will be an alternative to the traditional book. We will pay close attention to the development and adjust our service accordingly.

Until then we offer a wide selection of DVDs and good old fashioned books.



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

er spesialdesignet for å lese på. Størrelsen og skjermkvaliteten er laget for å være mest mulig bekvem for en leser. Vi skal følge utviklingen her også, og vurdere vårt tilbud etter hvert.

Inntil videre har vi et stort og godt utvalg av dvd'er og gode gammeldagse bøker. Men vi har også et lite bibliotek med lyd bøker, for dem som måtte ønske

det. Ta kontakt med oss, så skal vi se hva vi kan ordne.

Hva vi skal gjøre i fremtiden avhenger av de tilbakemeldingene vi får fra våre brukere. Benytt anledningen til å komme med forslag! Fortell oss gjerne hva vi er gode på og hva dere synes vi bør gjøre annerledes. Vi lover å være lydhøre. □



FERSKE AVISER. Kaptein Odd Inge Gribbestad på "Atlantic Guardian" er glad når Jan Willem Arntzernius på Velferden i Rotterdam kommer med nytrykte norske lokalaviser.

UP TO DATE NEWS. Captain Odd Inge Gribbestad on "Atlantic Guardian" is pleased when Jan Willem Arntzernius in our Rotterdam Welfare Station brings freshly printed newspapers from home. FOTO: YNGVAR LARSEN

We also have a small library of audio books for anybody who would like those. If there is anything special you would like, then contact us and we will see what we can do.

What the future holds for us depends on the feedback our users provide. So make use of this opportunity to come up with suggestions. We would love to hear what you are happy with and what we can do better. □

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
You will find more information on our web site www.sjofartsdir.no

BLÅ DRØMMER



I april er det klart for storfilmen "Avatar", nominert til ni Oscar. De fleste av årets Oscarnominerte filmer befinner seg for øvrig allerede om bord på skip som abonnerer på Velferdens filmtjeneste.

Avatar

Tolv år etter «Titanic», som inntil nå har vært tidenes mest innbringende film, leverer regissør James Cameron igjen. Det hevdes at Avatar er tidenes dyreste film, og trolig den teknisk mest avanserte. Fallhøyden har derfor vært enorm, og lettelsen tilsvarende stor når filmen har blitt møtt med overstrømmende anmeldelser og ni Oscar-nominasjoner.

Jake Sully, en tidligere marinesoldat som nå er lenket til rullestol, blir rekruttert til oppdrag på den fjerne månen Pandora. Målet er å få tak i et sjeldent mineral som kan redde jordens energikrise. Pandoras egen befolkning er imidlertid et stort hinder for å få tak i det dyrebare mineralet. Det er også atmosfæren som er giftig for de jordiske. Derfor har det blitt opprettet et eget program hvor mennesker kobles via bevisstheten til en avatar, det vil si en genetisk hybrid mellom menneske og

innfødt, kalt Na'vi. Gjenfødt i sin avatar kan en begeistret Jake endelig bruke bena igjen. Han får i oppdrag å infiltrere de innfødte, men når en djerv kvinnelig Na'vi redder livet til hans, blir alt forandret. Han blir bergtatt av hennes klan og den fremmede sivilisasjonen. Filmen inneholder både action og romantikk, og kan leses som kritikk av USAs fremferd i pågående konflikter. Men akkurat dét er ikke Camerons film alene om. Det spesielle er at filmskaperen har lyktes å skape et fantastisk filmunivers med utrolig vakre og hittil usette scenarier. Det er bare å gi seg hen til de eventyrlige og grandiose "naturskildringene" fra Pandora.

Shutter Island

En som ennå ikke har mottatt Oscar-trofeet, til tross tre nominasjoner og berømmelse for sitt skuespillertalent, er Leonardo DiCaprio. Det spås at han

ligger sterkt an neste år for innsatsen i Scorseses siste film "Shutter Island", som ble sluppet for sent til årets nominasjonskappløp. Filmen er basert på en roman av Dennis Lehane og forteller historien om hjemsoekte mysterier i et sinnssykehus. Året er 1954, den kalde krigen er på det kaldeste, da U.S. Marshal Teddy Daniels (Leonardo DiCaprio) og hans nye partner Chuck Aule (Mark Ruffalo) blir sendt til en anstalt for kriminelle sinnssyke på den avsidesliggende Shutter Island, for å etterforske forsvinningen av en pasient. Pasienten har åpenbart klart å rømme fra sitt låste og strengt bevoktede rom, uten at noen har sett henne forsvinne. Omgitt av granskende psykologer og livsfarlige psykotiske pasienter aner Teddy Daniels at ikke alt er som det skal på denne institusjonen. Etterforskningen preges av rykter om mørke konspirasjoner, dystre medisinske eksperimenter,



KOM AN GUTTER. Matt Damon er kaptein for rugbylaget som skal samle Sør-Afrikas folk for én sak.

FOTO: WARNER BROS. PICTURES



I HARDT VÆR. Ting går raskt fra dårlig til verre for Leonardo DiCaprio på Shutter Island.

FOTO: PARAMOUNT PICTURES

undertrykkende hjernekontroll, hemmelige avdelinger og hint om noe overnaturlig.

Invictus

Åttiårige Clint Eastwood holder koken i registolen og er nærmest blitt bortsjernet med å motta heder og ære for filmene han lager på sine eldre dager. I sin siste film tar han for seg de enorme utfordringene landets nyvalgte president Nelson Mandela stod overfor da han overtok styringen av et forent Sør-Afrika i 1994, etter årevis med undertrykkende apartheidregime. Mandela innser at nye virkemidler og symboler må til for å lege sårene i et dypt splittet land. Sammen med kapteinen (Matt Damon) på det middelmådige rugbylandslaget setter Mandela det høyest mulige sportslige målet: en VM-tittel. Morgan Freeman, som leverer et solid portrett av Mandela, er nominert til Oscar for beste mannlige hovedrolle.

The Road

I april sender vi ut den kinoaktuelle filmen "The Road", basert på en roman av Cormac McCarthy - forfatteren bak det litterære forelegget til fjorårets Oscar-vinner "No Country for Old Men". Heller ikke dette er noen lystig film. I en mørk og dystopisk verden kjemper en far (Viggo Mortensen) og hans sønn for å overleve fra dag til dag etter at apokalypsen har inntruffet. De vandrer ensomme gjennom et øde og forkullet landskap. Himmelen er mørk, kulden er bitende, nesten uutholdelig, og snøen som faller er grå. Målet deres er kysten, selv om de ikke vet om noe, eller noen, i det hele tatt venter på dem der. På sin vandring har de ingenting annet enn klærne de går i, en handlekorg med noe mat, og hverandre - samt en pistol med to kuler til å forsvare seg med mot de lovløse bandene som fortsatt herjer. □



BLÅ ROMANTIKK. Oppdraget om å infiltrere de innfødte på Pandora blir straks mer komplisert når en vakker blåhudet Na'vi dukker opp.

FOTO: 21TH CENTURY FOX

FILMTJENESTEN

Skip som deltar i filmtjenesten får tilsendt en pakke med seks utvalgte filmer hver måned. Filmrepertoaret er variert med vekt på nye underholdningsfilmer. Månedens filmtitler og kommende filmer blir presentert i Navigare og på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside. Tjenesten tegnes som et abonnement. Leien beregnes etter skipets besetning og utgjør kr 12 pr. besetningsmedlem pr. film (eks. mva). Det er ikke likegyldig hvordan filmene som vises om bord er anskaffet. Kjøpefilmer er kun ment for privat bruk, vist i et privat hjemmemiljø. Fremvisning på skip eller rigg er brudd på opphavsrettighetene. Skip er kommersielle bedrifter og må besørge innkjøp av sine underholdningsfilmer fra leverandører med rettigheter for slik visning. Gjennom Sjøfartsdirektoratets filmtjeneste er rederiene og fartøy sikret at filmvisningen om bord er omfattet av de nødvendige rettighetene som gjelder for mannskap på skip og oljerigger.

Mer informasjon, tilmeldingsskjema og prislister finnes på www.sdir.no/velferden



FORSIKTIG. Viggo Mortensen kan ikke sløse med skudd når alt han har er to kuler.

FOTO: THE WEINSTEIN COMPANY

BLUE DREAMS

In April we can look forward to the blockbuster and nine time Oscar nominee "Avatar". Most of this year's Oscar nominees are incidentally already on board vessel that subscribe to the Welfare Film Service.



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



FEELING BLUE. Jack Scully is happier as an avatar than he is in his real life.

FOTO: 21TH CENTURY FOX



OH CAPTAIN, MY CAPTAIN. Newly elected President Mandela joins forces with the captain of South Africa's rugby team to help unite their country.

FOTO: WARNER BROS. PICTURES

Avatar

Twelve years after "Titanic", until now the highest-grossing film of all times, director James Cameron once again delivers. "Avatar" is allegedly the most expensive movie ever, and probably the most technically advanced. Expectations have been enormous and so has the relief when the film has been met with ecstatic acclaim and nine Oscar nominations.

We enter the alien world through the eyes of Jake Sully, a former Marine confined to a wheelchair. But despite his broken body, Jake is still a warrior at heart. He is recruited to travel light years to the human outpost on Pandora, where a corporate consortium is mining a rare mineral that is the key to solving Earth's energy crisis. Because Pandora's atmosphere is toxic, they have created the Avatar Program, in which human "drivers" have their consciousness linked to an avatar, a remotely-controlled biological body that can survive in the lethal air. These avatars are genetically engineered hybrids of human DNA mixed with DNA from the natives of Pandora - the Na'vi. Reborn in his avatar form, Jake can walk again. He is given a mission to infiltrate the Na'vi, who have become a major obstacle to mining the precious ore. But a beautiful Na'vi female, Neytiri, saves Jake's life, and this changes everything. Jake is taken in by her clan, and learns to become one of them, which involves many tests and adventures.

Shutter Island

From Oscar-winning director Martin Scorsese, and based on the best-selling thriller by Dennis Lehane, comes



SUSPECTS FOUL PLAY. Leonardo DiCaprio and partner Mark Ruffalo quickly realize that all is not as it would first appear on Shutter Island.

FOTO: PARAMOUNT PICTURES



NO PICNIC. Viggo Mortensen and son face grave danger in their journey across a post-apocalyptic country.

FOTO: THE WEINSTEIN COMPANY

"Shutter Island", a tale of haunting mystery and psychological suspense that unfolds entirely on a fortress-like island housing a hospital for the criminally insane. The year is 1954, at the height of the Cold War, when U.S. Marshal Teddy Daniels (three-time Academy Award nominee Leonardo DiCaprio) and his new partner Chuck Aule (Mark Ruffalo) are summoned to Shutter Island to investigate the implausible disappearance of a brilliant multiple murderer from a locked room within the impenetrable Ashecliffe Hospital. Surrounded by probing psychiatrists and dangerously psychopathic patients on the remote, windswept isle, they arrive into an eerie, volatile atmosphere that suggests nothing is quite what it seems. With a hurricane bearing down on them, the investigation moves rapidly. Yet, as the storm escalates, the suspicions and mysteries multiply each more thrilling and terrifying than the next. There are hints and rumors of dark conspiracies, sordid medical experiments, repressive mind control, secret wards, perhaps even a hint of the supernatural, but elusive proof.

Invictus – De uoervinnelige

From director Clint Eastwood, "Invictus" tells the inspiring true story of how

Nelson Mandela (Morgan Freeman) joined forces with the captain of South Africa's rugby team, Francois Pienaar (Matt Damon), to help unite their country. Newly elected President Mandela knows his nation remains racially and economically divided in the wake of apartheid. Believing he can bring his people together through the universal language of sport, Mandela rallies South Africa's underdog rugby team as they make an unlikely run to the 1995 World Cup Championship match.

The Road

Based on Cormac McCarthy's beloved, best-selling and Pulitzer Prize winning novel, Academy Award nominee Viggo Mortensen leads an all-star cast in the big screen adaptation of The Road, the

epic post-apocalyptic tale of a journey taken by a father and his young son across a grim post-apocalyptic landscape, some years after a great, unexplained cataclysm has destroyed civilization and almost all life on Earth. Realizing that they will not survive another winter in their unspecified original location, the father leads the boy south, through a desolate American landscape along a vacant highway, towards the sea, sustained only by the vague hope of finding warmth and more "good people" like them, and carrying with them only what is on their backs and what will fit into a damaged supermarket cart. Along the way they have to avoid gangs forced into cannibalism. Their only weapon is a pistol with two shots. □

THE FILM SERVICE

The crew on a vessel can subscribe and thus receive each month a package with six English speaking movies on DVD - a total of 72 films annually. We have the ambition to make a selection of drama, thriller, action and comedy to give variation and relaxing entertainment. We always try to offer new and popular films that have recently been presented at cinemas, or preferably at the same time, or even before the cinema premiere in Norway. The monthly film programme is presented both in Norwegian and English at our web-site. The membership fee is calculated on the basis of the size of the basic crew, and represents NOK 12 / crew member / film / month ex VAT.

**You can find more information on our website
www.sdir.no/velferden**

Brielle

byen nærmest Europort

Har man en forkjærlighet til sild og monumenter, er Brielle byen å besøke.



Per Erik Nielsen
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

For de mange skipene som anløper Europort er den lille byen Brielle med sine 9000 innbyggere nærmeste utfluktssted. Willem på Velferden legger gjerne inn et besøk der, hvis noen av mannskapet har lyst og anledning til det.

Populært område

Brille er en by i provinsen Zuid-Holland og ligger på øya Voorne og ved Brielse Maas, en oppdemmet del av elva Maas, som er svært populært som rekreasjonsområde. Flere og flere fra Rotterdam bosetter seg nå i disse områdene, som byr på lavere huspriser og fred og ro i forhold til storbyen.

Brielle har nesten 400 nasjonale monumenter og er den byen i landet som har flest monumenter per innbyg-

ger. Blant de mange eldre bygningene er festningen Brielle fra 1700-tallet. Den er et av de best bevarte festningsanleggene i Nederland.

Kirken Grote St.Katherine var opprinnelig planlagt å bli byens største kirke, men den ble aldri fullført på grunn av brann og dårlig økonomi. Men de delene som ble oppført står fortsatt og troner over byen. En annen interessant plass å besøke er det gamle fengselet som nå er et museum.

Rikshistorie

Navnet Brielle er avledet fra det keltiske ordet "brogilo" som betyr et lukket jaktområde. Byen hadde tidligere sin egen havn og handlet i hovedsak med de baltiske landene.



I 1585 var Brielle under engelsk besittelse. Dronning Elizabeth I fikk byen mot et bytte på 5000 soldater fra England som hjalp nederlenderne i kamp mot Spania. I 1616 ble området returnert til Nederland. Etter en hendelse i 1572 da protestantiske prester drepte katolske prester og innbyggere er Brielle blitt Nederlands fremste pilegrimsmål for katolikker.

Brielle har sjarmerende kanaler og de skryter av å ha Nederlands beste sild. Man finner ikke noe storsenter i byen, men små butikker med priser som ligger langt under de man ser i Rotterdam. Så det er bare å ta kontakt med Willem, helst på forhånd og han tar dere med til Brielle, enten for shopping eller sightseeing eller bare en forfriskning på de mange utstedene. □



MARKEDET er byens møtested. Her er det alltid fullt av folk når været tillater det.



MONUMENTALT. Dronning Wilhelmina er bar en av de mange som er foreviget og plassert på sokkel.

På fotballkamp i Rotterdam

Per Erik Nielsen, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Willem, Velferdens mann i Rotterdam, har et nytt tilbud til mannskap på norske skip som anløper Rotterdam. Han har fått en kontakt i storklubben Feyenoord som gir mulighet for billetter til lagets hjemmekamper på Feyenoord Stadion De Kuip. Utenom Ajax fra Amsterdam er Feyenoord det mest suksessrike laget de siste tiårene. Hvem husker ikke Oddas Roger Albertsen herje for tretti år siden som eneste nordmann noensinne på dette laget.

Nylig fikk noen av mannskapet på MS "Edmy" anledning til å dra å se på Feyenoord mot Utrecht. Selv om det ble et målløst oppgjør var stemningen på den alltid utsolgte stadion (55 000 tilskuere) på topp.

Det er bare å ta kontakt med Willem hvis interesse og mulighet er til stede. □



FOTBALLFANS. Fra venstre: Willem Arntzenius fra Velferden, overstyrmann Sergeiy Goulesov, kaptein P. Standal og maskinsjef Binondo Rodrigo fra "Edmy".

FOTO: BELARMINIO, EDMY

Følgende tema vil bli tatt opp i Ålesund:

- Verden i dag
- Den nye oljemeldingen
- Marked og operasjon
- Skipsfinansiering
- Ny skipssikkerhetslov
- Huset på månen – hvordan gjøre det umulige mulig
- Markedsperspektivene fremover
- Finanssituasjonen
- Miljø og teknologiutfordringer
- Operativ kompetanse

For spørsmål vedrørende konferansen:
E-post: shipping@bi.no
eller Anne Hennem, telefon: 46 41 01 35
Påmelding: www.bi.no/alesundkonferansen



Foto: Lars Gregstad

Serviceskip
i offshore
tjeneste

19. og 20.
mai



ÅLESUNDKONFERANSEN 2010

Serviceskip i offshore tjeneste
19. og 20. mai på Rica Parken Hotel, Ålesund

BI

Krim og mysterier av høy klasse



Terje J. Eriksen,
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Bokhøsten 2009 inneholdt et bredt utvalg av gode bøker. Spesielt har vi falt for to av de norske krimforfatterne, som har utgitt bøker i særklasse. Begge har oppnådd glitrende kritikker og terningkast 6 i dagspressen. Både Jo Nesbø og Tom Egeland har blitt fremhevet i denne spalten tidligere – fullt fortjent.

Jo Nesbø – "Panserhjerter"

Jo Nesbø er tilbake med sin åttende bok om drapsetterforskeren Harry Hole. I "Panserhjerter" møter vi den alkoholisererte helten i til dels grusomme scener. Dette er en bok hvor forfatteren boltrer seg i sin fantasi som frambringer en handling som krever stor kløkt og språklig kontroll.

Denne gangen starter historien i Hong Kong, hvor vi møter Hole i en heller sørgelig, neddøpet forfatning. Han ligger på en skitten madrass, røyker

VERDENS BESTE KRIMFORFATTER? Med sin nye bok har Jo Nesbø fått kritikerne til å bente fram de helt store superlativene.



opium og skjuler seg for en røff bande han har opparbeidet seg spillet gjeld til.

På politikammeret hjemme i Oslo sliter de med en etterforskning av to kvinnedrap, og lederen sender Kaja Solness med fly til Hong Kong for å hente Hole tilbake. Holes motivasjon er heller laber, men til slutt får hans egen fars dødssykdom ham til å vende nesa hjemover – selvfølgelig ikke uten forviklinger. I Oslo blir Hole etter hvert lokket med i etterforskningen, og ender midt oppi en maktkamp mellom voldsavsnittet og Kripos. Hole og Kripos har ikke noe særlig til overs for hverandre. Kripos får hele tiden kreditt for etterforskningen av saken, som etter hvert når hele fem drap. Det viser seg at Voldsavsnittet sliter med en muldvarp i sitt system. Leseren får en rystende beskrivelse av hva et panserhjerter er, og hvor begrepet kommer fra.

Boka er desidert en ener på salgsstatistikkene, og enkelte anmeldere har virkelig trukket fram superlativene. De har kalt Nesbø "verdens beste krimforfatter". Dette skulle borge for at alle Harry Hole-tilhengere blir fornøyde også denne gangen, selv om boka er mer enn 600 sider lang. Det finnes ikke mange "dødsider" i dette fyrverkeriet av en bok, men om Nesbø er verdens beste krimforfatter, det må det bli opp til den enkelte leser å avgjøre.

Tom Egeland – "Lucifers evangelium"

Tom Egeland har flere ganger blitt kalt Norges svar på Dan Brown. Hans gjennomslagsbok "Sirkelens ende" hadde så mange likhetstrekk med "Da Vinci-koden" at Egeland visstnok var lettet over at hans bok kom ut først – hvis ikke ville han ha blitt anklaget for plagiat. Ikke minst var det mange som stusset over at begge bøkene hadde en

NORSK SYMBOLJEGER. Tom Egeland går Dan Brown i næringsen når det gjelder å skrive om symboler og mystikk.

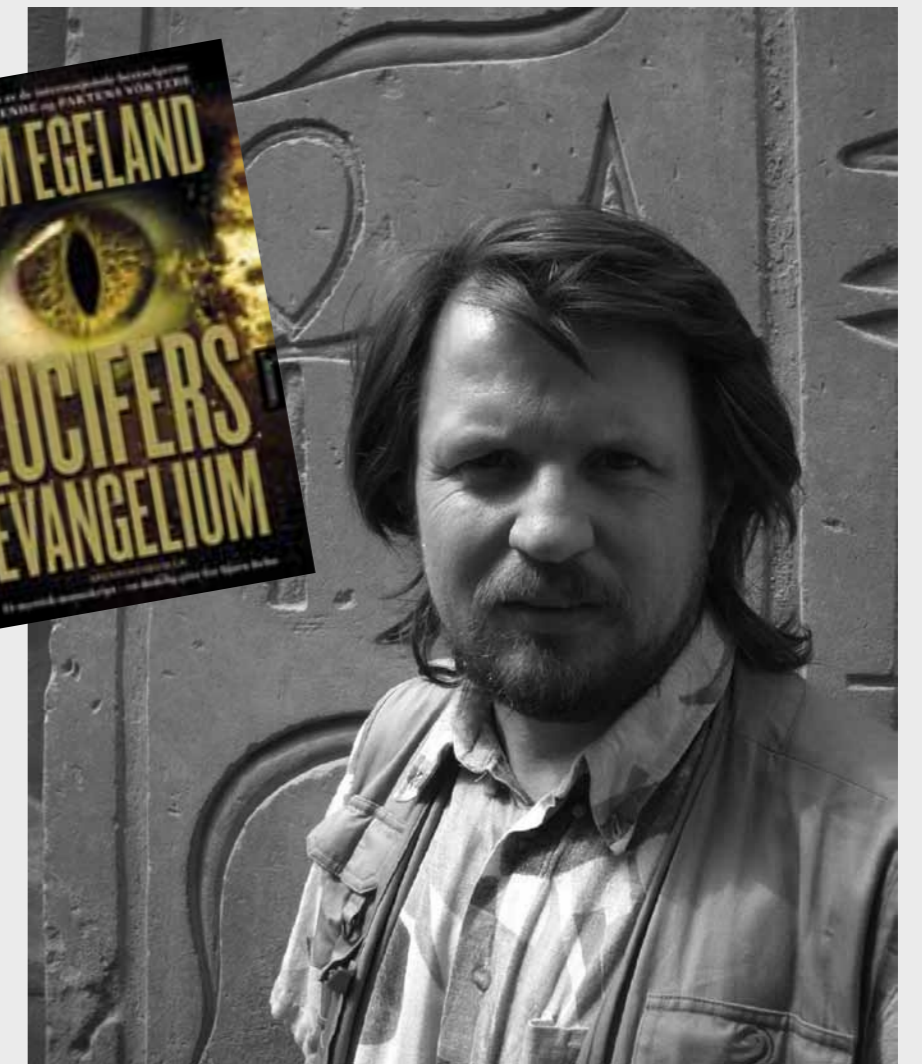
albino i en sentral rolle. Og nok en gang er det her vår bleke venn Bjørn Beltø som lettere motvillig spiller helt i historien, som tradisjonen tro utfordrer sannheter og myter fra Bibelen. Mens den lett nevrotiske arkeologen tidligere har befattet seg med Jesus og Moses, er det Satan som står i sentrum denne gang.

Et 4500 år gammelt manuskript blir funnet i Ukraina, og straks Bjørn Beltø legger sine hvite hender på det er bråket i gang. For det skal vise seg at det er mange som er villig til å gå over lemlestedet lik for å få kloa i det som visstnok inneholder så sensitiv informasjon at hele forståelsen av vår eksistens vil vakle.

I gåtefulle tilbakeblikk får vi vite at Beltø ikke er den første som har havnet i trøbbel over manuskriptet. I Roma i 1970 må en professor i demonologi og

hans ti-årige datter gjennomgå et rent helvete. Og i nåtiden begynner man å spekulere på om helvete kan være noe mer enn en sinnstilstand. Kanskje det en gang har vært et høyst konkret sted på jorden? Og kanskje den broderordenen, som hele tiden ligger hakk i hjel på vår helt, er djeveldyrkere? Etterforskningen leder Bjørn Beltø fram til åstedet for Babels tårn i Mesopotamia der en stor og gammel hemmelighet ligger begravd – noe som vil føre til at både skapelsesberetning og evolusjonsteori får et grundig skudd for baugen.

Slutten på boka vil nok vekke mange sterke reaksjoner blant leserne. Noe vil kanskje ikke like at Egeland forlater logikkens verden og gir seg fantasien fullstendig i vold. Men de fleste vil garantert sette pris på gjensynet med Bjørn Beltø og hans snodige følelsesliv. Hans amorøse eskapader er igjen litt



utenom det vanlige. Denne gangen er det en stum kvinne som vekker hans attrå og lengsel, og vi griper oss i å håpe at han skal ha mer hell i kjærligheten i denne runden.

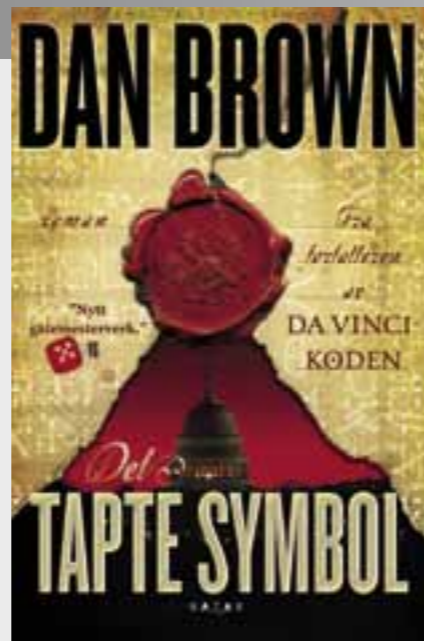
Det får være opp til leserne å vurdere hvem som er best – Dan Brown, som omtales under, eller Tom Egeland. Blant dem som allerede har lest begge bøkene, er det mange som holder en knapp på at Egeland ligger en hestelengde foran hva kvalitet angår. Boka er rett og slett djevelsk god!

Dan Brown – ”Det tapte symbol”

Dan Brown virker også denne gangen som en magnet på kundene. Han har denne gangen skrevet en heseblesende underholdningsroman bestående av 133 kapitler fordelt på knapt 600 sider, og hele handlingen foregår i løpet av tolv timer. Boka er full av fantasifulle intriger og settinger, og man blir dratt over fra det ene korte kapitlet til det neste.

Vår helt, Professor Langdon, har denne gangen beveget seg til Washington for å hjelpe sin venn Peter Solomon med å holde et foredrag. I stedet for å møte vennen og et publikum, blir han møtt av vennens avskårede hånd – nå påført noen mystiske tatoveringer. Raskt blir CIA introdusert, men plottet fører også hurtige linjer til frimurerbevegelsen og deres hemmelige symboler – uten at vi får nærmer innsikt i frimurnes ritualer.

Solomons søster, Katherine, driver forskning på et felt mellom vitenskap og mystikk. Hun blir Langdons forbundsfelle, og de forsøker å løse diverse mysterier i et Washington som fremstilles som en helt annerledes by enn vi er vant til. Til og med en jakt på pyramider er en del av det merkelige plottet i USAs hovedstad. Hele tiden har de en forfølger etter seg, en skruppelløs figur full av merkelige tatoveringer. Han er villig til å sette hele nasjonens sikkerhet i fare ved å rope noen urgamle hemmeligheter. Det fantastiske eventyret som utspiller



seg er så fortettet av spennende situasjoner at enkelte vil ha problemer med å legge fra seg boka før den er ferdig, men noen kritiske røster har dog funnet den ”litt slitsom”. Så er det opp til deg som leser å vurdere hvem du liker best – Dan Brown eller Tom Egeland.



Roy Jacobsen – ”Vidunderbarn”

Vidunderbarn er en oppvekstroman og en oppfølger av Jacobsens gjennombruddsroman ”Seierherrene” som kom ut i 1990. Denne romanen står imidlertid støtt på egne ben, og man må ikke nødvendigvis lese ”Seierherrene” for å få sammenhengen. Det imidlertid ingen ulempe å kjenne personene og miljøet. Det er også et poeng at norske bokhandlere har stemt fram ”Vidunderbarn” som vinner av Bokhandlerprisen i år, slik som de gjorde med ”Seierherrene” for nitten år siden.

Handlingen utspiller seg nok en gang rundt en blokkleilighet i en arbeiderklassedrabantby i Oslo tidlig på 60-tallet. Det var på den tiden man var mest opp-tatt av John F. Kennedy, Jurij Gagarin og Berlinmuren. Finn og hans mor bor alene, men så dukker det opp en person til – den til da for Finn ukjente halvsøsteren. Det bygger seg opp til det vanlige hemmelighetskremmeriet, sviket, samholdet og alle de andre situasjonene man kan oppleve i en familie.

I Jacobsens skildringer av drabantbyen i på Årvoll kan man trekke direkte paralleller til livet i hele Norge på denne tiden. Alle som er gamle nok vil føle en direkte innlevelse i tiden og livet slik det fortonet seg på 60-tallet, med framveksten av velferdsstaten og bedringen både på boligmarkedet og i økonomien. Dette vil også gjøre romanen interessant for yngre aldersgrupper.

Roy Jacobsen er til de grader en språklig begavelse, så bare av den grunn er det en nytelse å lese ham. □

Fortjenstmedalje for velferdsarbeid

Mangeårig medarbeidar i Sjøfartsdirektoratet, Kaare Hausken, vart 28. januar tildelt kongens fortjenstmedalje. Hausken fekk medalja for si innsats i velferdsstenesta for sjøfolk gjennom forti år.

Det var ordførar i Haugesund, Petter Steen jr., som stod for sjølve overrekkinga av medalja. I grunngevinga for tildelinga er det vektlagt Kaare Hausken si innsats gjennom godt og vel forti år for sjøfolks velferd og trivsel generelt – og spesielt for hans eineståande arbeid innan idrettstenesta for sjøfolk.

Økt trivsel

Dette vert også utdjupa i søknaden frå Sjøfartsdirektoratet: ”Mens den generelle idrettsmerketakingen på landsbasis har stagnert, er sjøfolkene de eneste som fortsatt holder den positive statistikken oppe. Det er ikke tilfeldig. Gjennom arbeidet med å motivere, registrere trimresultater, organisere og sende ut trimmerker, utmerkelser og publikasjoner om aktivitetene, arrangere idrettsarrangementer og så vidare, bidrar Kaare Hausken sterkt til å holde interessen for trimaktiviteter oppe blant sjøfolk.

Ringvirkningene av hans virksomhet er både økt trivsel for sjøfolk, men også samfunnsmessig i forhold til den

helsefremmende faktoren. I sitt 68ende år er Kaare Hausken fremdeles i full gang med å arrangere nye idrettsuker, fotballturneringer og golfturneringer for sjøfolk på norske fartøy.”

Kona er med

- Det står stor respekt av det arbeidet som Hausken har utført for sjøfolk i over 40 år. Bak dette omfattande arbeidet ligg det mykje engasjement og eit oppriktig ynskje om å gjere sjøfolka sin kvardag enda betre, sa sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Og gjennom alle disse åra har Hausken hatt full støtte frå sin ektefelle, som òg har måtte flytte på seg mange gonger ettersom dei ulike velferdsstasjonane verda over er blitt arbeidsstad for den dedikerte velferdsmedarbeidaren.

I samband med tildelinga var alle tilsette ved Sjøfartsdirektoratets hovudkontor i Haugesund samla til allmøte. Og det var oppriktig applaus som fylte foajéen når Kaare Hausken vart overrekt medalja og diplom. No ventar audiens på slottet. □

MER LESESTOFF

I bibliotekjenesten kan vi ellers by på blant annet disse titlene fra 2009:

Norske romaner/kriminal

Kurt Aust "Hevnenes alkymi", Knut Faldbakken "Totem", Åslaug Haga "I de innerste sirkler", Steffen Jacobsen "Passasjeren", Pål Gerhard Olsen "Bakmennene", Karin Fossum "Varsleren", Herodes Falsk "Elsk din fiende", Jan Mehlum "Madrugada", Anne Holt "Pengemannen", Tor Edvin Dahl "Ett skritt fra døden", Stein Morten Lier "Haukene", Jørn Lier Horst "Nattmannen", Odd Harald hauge "I tyvenes tid", Lars Saabye Christensen "Visning", Ingvar Ambjørnsen "Opp Oridongo", Trude Teige "Noen vet", Egil Sandø "Knut Gribb – Alvedansen".

Oversatt Spenning/kriminal

Wilbur Smith "Assegai", Mo Hayder "Kuren", C. J. Sansom "Mørkets ild", John Grisham "Sannhetens pris", Jeffery Deaver "Sovedukken", Alexander McCall Smith "Den gode ektemann", Camilla Läckberg "Havfruen", Ian Rankin "Rebus siste løp", Åsa Larsson "Til din vrede går

over", Robert Wuilson "Blodets bånd", R. J. Ellory "Et helt ordinært drap", Michael Connelly "Loven i en Lincoln", Mons Kallentoft "Sommerdøden", Peter Robinson "Djevelens venn", Val McDermid "Som sunket i jorden", Clive Cussler "Vakt i mørket", Ørjan N. Karlsson "Sharba", Chris Mooney "De savnede", James Lee Bruke "Swan Peak", Denise Mina "Til siste åndedrag".

Oversatte romaner

Sadie Jones "Utskudd", Cecilia Samartin "Salvadorena", Lawrence Hill "Noen kjenner mitt navn", Karin Brunk Holmqvist "Potensgiverne", Arto Paasilinna "Den senile landmåleren".

Sjølitteratur /krigs litteratur

Per J. Voith "Et livsløp til sjøs", Patrick O'Brian "Skipslegens makker", Karsten Lund "Den amerikanske sjømannen", Arnfinn haga "Skyggen", Ian kershaw "Attentatet mot Hitler.

Humor

Christer Torjussen "Finn 200 feil",

Torolf og Arne Nordbø "Møye løye frå Han Innante", Olav Viksmo-Slettan "Norske blinkskudd".

Biografier

Hans Olav Lahlum "Haakon Lie – Historien, mytene og mennesket", Ingunn Yssen "Vi kan alle bli den lille", Karita Bekkemellem "Mitt røde hjerte" Shabana Rehman "Blåveis – Min vei ut av volden".

Debatt/dagsaktuelle/dokumentar/historie etc.

Rolf J. Widerøe/Hans Petter Aas "Dødsranet – David Toska og veien til Nokas", Thorbjørn Færøvik "Midtens rike – En vandring i Kinas historie", Alf R. Jacobsen "U2-affæren – et drama fra den kalde krigen", Rolf Ivar Jordbruen "På to hjul – Kubikk-nostalgi", Helge Ryggvik "Til siste dråpe – Om oljens politiske økonomi, Kristin von Hirsch "Barndom – 50-tallet".

Oversatte dagsaktuelle/historie

John Follain "Mafiaens siste gudfedre", Clare Longrigg "Den siste Gudfaren", Herman Lindqvist "Madame Pompadour".





Fotokonkurransen for sjøfolk 2009

Rovdyr til topps

Folk og dyr gjør et bilde dynamisk og spennende. Det kan man tydelig se av årets vinnerbilder.

Sjøfartsdirektoratet har nok en gang arrangert Fotokonkurranse for sjøfolk. 219 bilder, innsendt av 39 deltakere, skulle bedømmes av juryen. Alle digitale bilder ble kopiert i fotobutikk, så de var like store og kunne vurderes likt. I samlet flokk gikk en spent og kritisk jury rett på sak, og startet med å sile ut bilder de ikke ville ha med videre. Bilder med for lav oppløsning blir dessverre ofte uskarpe når de dras opp i størrelse,

så de røk ut allerede ved første runde. Blant de ekskluderte lå det også en rekke ganske fine stemningsbilder. Solnedgangsmotiver er det mange av, så for å nå opp med et slikt bilde skal det være temmelig spektakulært.

Engasjerte

Motiver som viser folk i arbeid er derimot veldig populært. Juryen lot seg engasjere og imponere av mange bilder,

men endte raskt opp med kun 18 bilder som ble ansett å være i teten. 18 skulle bli til 15, hvorav fem var vinnerbilder mens de resterende ti skulle få "Hederlig omtale". Noen av jurymedlemmene hadde sine favoritter blant disse ti.

De første fire var enkle å sortere mens det femte fikk opp temperaturen. Litt omrokninger ble foretatt før det ble enighet i juryen, som for øvrig syntes det var van-



Nr. 5

skelig å kåre en vinner i år. Til slutt var det fotografiske kvalitetene som vant frem. - Dønn skarpt! Dette er et veldig bra bilde, mente de om som fikk skryt for god komposisjon, dramatisk og, ikke minst, fin blikkontakt med den hvite bamsen.

Spennende

- SÅ kjekt! jublet vinneren i telefonen da vi ringte for å gratulere. Håkon Kjølmoen syntes det var skikkelig hyggelig med tilbakemelding om bildene sine. Navigasjonsoffiseren om bord på KV "Svalbard" er fotointeressert og tar veldig mye bilder både privat og i arbeidet sitt. I 2004 fikk Håkon Kjølmoen dessuten tredjeplass i fotokonkurransen.

Han har også fått publisert noen av sine bilder i Terje Halvorsens "Vi seiler for velstand og lykke" – Norsk Sjømannsforbunds historie, bind 2.

- KV Svalbard var på tokt i Framstredet, da vi møtte to isbjørner, forteller han. - Den største isbjørnen stod og åt på selen da vi ankom, men løp av sted før vi kom nær nok, og den mindre isbjørnen så sitt snitt til å få seg litt gratis mat. Den største stod på trygg avstand og så måltidet sitt bli spist opp. Hva som skjedde etter at vi forlot stedet kan vi bare spekulere i.

Eksotisk

Andre plass gikk til overstyrmann Knut Revne om bord i MV "Susana S". Det var situasjonen som slo an hos juryen. Fotografen hadde klart å fange kontakten mellom selgeren og mannskapet om bord i fartøyet. Man kan tydelig se prutingen som foregår mellom partene. Kanskje en vanlig opplevelse for skip i



Nr. 3



langfart? Bildet forteller en historie som oppleves som eksotisk. Foruten pallplass fikk Knut Revne også et bilde til "Hederlig omtale".

Utradisjonelt

Matrosen som vasker med høytrykks-spyler slo an hos juryen. En hverdagslig hendelse som førte til en flott tredjeplass for 1.styrmann Berndt G. Åkesson om bord i MV "Island Pioneer". Oppfinnsomheten til fotografen i letingen etter motiv burde inspirere flere, det gjelder å se muligheter også i det enkle. Bildet var utradisjonelt og tøft. Det var rent, hadde få forstyrrende elementer og var utrolig skarpt. Juryen var imponert.

Dramatikk

Havsuler i kamp går heftig for seg og det kom tydelig frem i bildet som endte på en fjerdeplass. Det så dramatisk ut med bloddråpene som fløy i bildet fra Rune Kvamme, fiskeren om bord i MV "Elisabeth". Det er ikke første gang Rune Kvamme deltar i konkurransen, i fjor kom han på en tredjeplass, da også med havsule og makrell som motiv. - Når han tar bildet i rett øyeblikk blir det et blinkskudd, sa juryen. Bømlingen som er en ivrig fotograf sender også inn bilder til fiskeribladet Fiskaren.

Knute på tråden

En godisk knute førte nykommeren Jan Tore Knudsen inn til femteplass. Man kan gjerne klø seg i hodet av dette dilemmaet. "Hva gjør vi nå?" står skrevet over hele bildet. Kokken om bord i MV "Stril Commander" foreviget den fortvilende situasjonen, som likevel kalte på smilebåndet hos juryen. - Vi skulle gjerne visst hvordan de løste dette problemet, sa de.



Line Myklebust, førstekonsulent sjøfartsdirektoratet



Hederlig omtale

Juryen skulle gjerne hatt flere flotte bilder med blant vinnerne. En av dem som fikk hederlig omtale var førstestyrmann Marianne Hove om bord i MV "Siem Sasha". På vei gjennom Middelhavet fikk hun øye på en delfin. Juryen berømmer fotografen for å ha fanget delfinen i rett øyeblikk. Bildet har fine farger men burde vært litt skarpere. Her er det rom for forbedring.

RESULTATLISTE

- Nr. 1 Navigasjonsoffiser Håkon Kjølmoen, 5545 Vormedal – MV KV Svalbard
Premie: Fotoutstyr verdi 3000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 2 Overstyrmann Knut Revne, 5647 Baldersheim – MV Susana S.
Premie: Fotoutstyr verdi 2000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 3 1. styrmann Berndt Åkesson, Göteborg MV Island Pioneer
Premie: Fotobok sponset av Shipping Publications AS
- Nr. 4 Fisker Rune Kvamme, 5443 Bømlo MV Elisabeth
Premie: Fotobok sponset av Shipping Publications AS
- Nr. 5 Kokk Jan Tore Knudsen, 4001 Stavanger – MV Stril Commander
Premie: Illustrert Norsk Skipsliste

JURY:

Sverre Meling, Leder for Maritimt Forum Haugesund
Kjell Strand, fotograf, Haugesunds Avis
Sigurd Wold, styremedlem, Haugaland Fotoklubb
Bente Amandussen, redaktør av Navigare

Fremdeles er det lite damer som deltar i Fotokonkurransen for sjøfolk, og i år kom ingen blant de fem beste. Sjøfartsdirektoratet skulle gjerne sett flere damer med i konkurransen, så utfordringen er herved gitt; klarer damene å matche gutta med antall deltakere i Fotokonkurransen for sjøfolk 2010? □

Les mer om konkurransen og få fototips på vår hjemmeside: www.sdir.no

HEDERLIG OMTALE

Ytterligere bidrag får hederlig omtale og går videre til den nordiske finalen:

3. styrmann Jouni Niskakoski, Finland – MV Nancy Knutsen
Halvard L. Aasjord, 7465 Trondheim – MV Senior
- 1 styrmann Marianne Hove, 5917 Rosslund – MV Siem Sasha
Overstyrmann Knut Revne, 5647 Baldersheim – MV Susana S.
Kaptein Finn Jørgensen, 4514 Mandal – MV Tor Viking II
Stuert Piotr Kulakowski, Poland – MV Boa Sub C
1 styrmann Arild Lillebø, 6065 Ulsteinsvik – MV Bourbon Borgstein x 2 bidrag
Kaptein Lee, 5004 Bergen – MV Herdla
Jonny Åge Roaldsand, 6040 Vigra – MV Kystvakten

Den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk 2009

Finalen i den nordiske fotokonkurransen for sjøfolk 2009 gikk på den vakre sagaøya Island. Totalt 75 bilder fra Sverige, Danmark, Finland, Island og Norge skulle vurderes av den islandske juryen bestående av Gunnar Sverrisson som er profesjonell fotograf, Eiríkur Þ. Einarsson fra den islandske Söfartsstyrelsen og Guðmundur Hallvarðsson som er direktør for Hrafnista (Pensjonshjem for sjøfolk).

Juryen syntes oppgaven var vanskelig, da det var flere flotte bilder med i konkurransen i år. Det ble ingen norske i teten, men endelig – blant de tre bildene som fikk hederlig omtale kunne man finne ett norsk bidrag. Det var Jan Tore Knudsen, kokk, om bord på "Stril Commander" som med sitt bilde av den store knuten fikk frem smilet hos juryen.

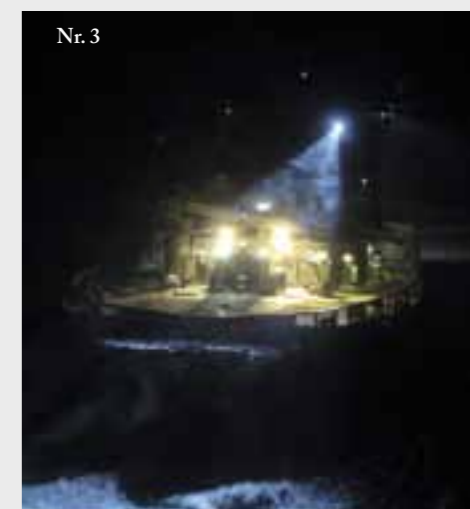
Det er dessverre lenge mellom hver gang Norge er på pallplass i den nordiske fotokonkurransen, så oppfordringen til sjøfolka om bord NOR/NIS-skip er derfor klar: Neste gang skal vi vise dem hva vi er gode for. God fotojakt! □



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4

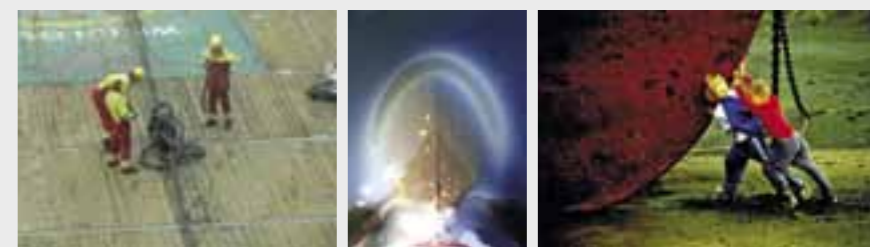


Nr. 5

RESULTATLISTE

- 1 plass:** Martin Gertmar, maskinbefalspraktikant, om bord MV Don Pasquale (Sverige)
Juryens begrunnelse: bildet er romantisk, enkelt og viser både fortid og fremtid.
- 2 plass:** Guðmundur St. Valdimarsson, båtsmann, om bord KV Ægir (Island)
Juryens begrunnelse: dybden har et flott aspekt i dette bildet; en gammel båt under en mørk himmel som understreker alderdommen og tristheten i bildet.
- 3 plass:** Harri Manninen, maskinsjef, om bord MV Aura (Finland)
Juryens begrunnelse: et veldig dramatisk bilde; det tilgjengelige lyset gir makt til bildet.
- 4 plass:** Bent Rasmussen, om bord MV Skagen Lodseri (Danmark)
Juryens begrunnelse: et vakkert bilde som øyeblikkelig fanger oppmerksomheten.
- 5 plass:** Harri Manninen, maskinsjef, om bord MV Aura (Finland)
Juryens begrunnelse: et livlig øyeblikk, menn i aksjon og lyset som bringer kvalitet til bildet.

HEDERLIG OMTALE



Omlegging av avistjenesten

De tradisjonelle papiravisene er en saga blott for norske sjøfolk. Før måtte man ofte nøye seg med daggamle, eller i verste fall uker gamle, aviser. Nå er det dagsferske nyheter som gjelder.

Etter mer enn førti år med avisforsendelser til velferdsstasjoner og sjømannskirker rundt i verden, har Sjøfartsdirektoratet nå gått over til elektronisk avisdistribusjon. Det innebærer at avisene overføres elektronisk og printes ut på stedet. Avisene blir trykket i A3-format, og man vil få absolutt hele avisen trykket i svart/hvitt.

Velferdsstasjonene i Port Said og Rotterdam er i disse dager i full gang med å trykke dagferske aviser, Aberdeen er i startgropen, og deretter følger sjømannskirkene i Antwerpen, Hamburg, Singapore og Houston. Vi regner med at innen mars vil alle våre kontakter og sjømannskirker være operative i denne nye avistjenesten.

Ring på forhånd!

I motsetning til papiravisene der vi sendte ut omlag førti forskjellige lokal- og hovedstadsaviser, har vi nå tilgang til nesten 150 aviser fra det ganske land. Det vil fra nå av være en mye mer selektiv og rimeligere avistjeneste, men det vil også bli stilt noen krav til skip som ønsker å benytte tjenesten. Det er viktig at man ringer eller sender e-post til stasjonene på forhånd og forteller hvilke aviser man ønsker. Dette gjelder spesielt for Aberdeen. Selve printingen tar ikke mange minutter, men med sine mange daglige anløp og det store antall aviser som Aberdeen må trykke hver dag er kontakt med skipene svært viktig. □



Per Erik Nielsen
rådgiver Sjøfartsdirektoratet



RETT FRA PRESSEN. Salah Elagha og sønnen Mubammed på velferdsstasjonen i Port Said trykker aviser fra Norge.

FOTO: PER ERIK NIELSEN



KLARE TIL Å RYKKE UT til leselystne sjøfolk. Fra venstre: Gunn Kristin Bartels (Sjømannskirken Hamburg), Geir Gundersen Grøtberg (Sjømannskirken Antwerpen), Ola Sætren og Marie Françoise Darondeau (Dunkerque), Kjell Arve Windingstad (Sjømannskirken Rotterdam), Jan Willem Arnzenius (Rotterdam) og Per Erik Nielsen (Sjøfartsdirektoratet).

FOTO: YNGVAR LARSEN

Sporing og fangstdagbok

Nye forskrifter fra 1. mars

VHF
Data

VHF Data er et kommunikasjonssystem som på en sikker måte ivaretar både kravet om sporing og elektronisk rapportering av fangstdagbok.



FOR ET GODT KAMPANJETILBUD:

Tlf: 800 888 77
vhfdata@telenor.com
www.maritimradio.no

Nytt inspeksjonsregime

1. januar 2011 erstattes det nåværende regimet for havnestatskontroll med et nytt inspeksjonsregime (NIR). Dette skal innføres i hele Europa.



Alf Tore Sorheim
senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Havnestatskontrollen vil nå inngå i rapporteringssystemet SafeSeaNet som en del av skipsfartens rapportering ved anløp norske havner. Det nye inspeksjonsregimet er basert på rådskivediktivet 2009/16/EG som EU-kommisjonen utgav 23. april 2009. Beslutningen om å erstatte det eksisterende havnestatsregimet med NIR fant sted i mai 2009 under det 42. komitémøtet til Paris MoU (Memorandum of Understanding). Paris MoU er et internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll hvor 24 europeiske land samt Canada deltar.

Risikogradering

Fartøy vil nå bli rangert etter en risiko-profil, og blir klassifisert som enten "high risk ships" (HRS), "standard risk ships" (SRS) eller "low risk ships" (LRS). En av hovedforskjellene mellom dagens system og NIR er at såkalte "Low risk ships" blir belønnet med færre inspeksjoner, mens "High risk ships" vil bli gjenstand for hyppigere inspeksjonsintervaller og mer omfattende inspeksjoner.

- High risk ships (HRS) skal inspiseres innenfor en 5 – 6 måneders intervall.
- Standard risk ships (SRS) skal inspiseres innenfor 10 – 12 måneders intervaller.

- Low Risk Ships (LRS) skal inspiseres innenfor 24 – 36 måneders intervaller. Endringer vil også komme i forhold til hvilke skip som blir gjenstand for utvidet inspeksjon, samt hvilke skip som kan risikere forbud på bakgrunn av flere tilbakeholdelser innenfor en gitt tidsperiode.

Innrapportering

Med innføringen av NIR vil en ny database, Thetis, erstatte den eksisterende havnestatskontroll-databasen Sirenac. Thetis er tett knyttet opp mot skipsrapporteringssystemet SafeSeaNet (SSN). For å kunne oppfylle de nye kravene i NIR vil det settes krav til næringen om elektronisk rapportering ved ankomst til norsk havn. Rapporteringen vil skje gjennom den nasjonale meldingsportalen for anløpsrapportering i Norge (SSN). Følgende meldinger skal innrapporteres i portalen:

- Ankomstmelding 72 timer før ankomst (dette gjelder kun fartøy som er gjenstand for såkalt "expanded" inspeksjon)
- Ankomstmelding 24 timer før ankomst (som i dag)
- Ankomstmelding ATA (actual time of arrival)

- Ankomstmelding ATD (actual time of departure)

Kystverket vil i tiden frem mot innføringen av de nye bestemmelsene videre utvikle den nasjonale meldingsportalen (SSN), slik at denne er klar når det nye inspeksjonsregimet innføres.

Samarbeid

Sjøfartsdirektoratet samarbeider tett med Kystverket for at informasjon om det nye regimet går ut til alle involverte i næringen i forkant, slik at NIR kan innføres på en forsvarlig måte for alle parter.

Informasjon om NIR og krav til nye innrapporteringsdetaljer og prosedyrer vil om kort tid publiseres på www.sdir.no og www.kystverket.no. Detaljert informasjon vil etter hvert også komme via andre kanaler.

NIR blir gjeldende fra 1. januar 2011, og alle partene innenfor Paris MOU jobber nå med å få nye systemer og prosedyrer på plass innen oppstart. □

Mer informasjon om NIR er tilgjengelig på www.parismou.org og www.emsa.europa.eu.

Leserundersøkelse Navigare

Navigare ønsker å vite hva leserne mener om bladet. Klikk deg inn på vår leserundersøkelse på www.sdir.no/navigare og svar på noen enkle spørsmål. Undersøkelsen tar kun et par minutter. Tre av deltakerne blir trukket ut som vinnere av en flott livvest.

Vinn livvest!

Ny kadettdatabase

Med sin nye landsdekkende kadettdatabase håper Maritimt kompetansesenter å sikre god flyt av søkere på landsbasis. På hjemmesiden www.maritimkompetanse.no finner man nå "Maritime Recruitment Pool" med link til databasen. Siden vil etter hvert bli utbygget med linker til ulike databaser innenfor utdanning og rekruttering til den maritime klyngen.



Maritim næring i nytt klima

Forum for miljøvennlig skipsfart inviterer til konferanse om klimautfordringene i maritim næring: Nye regler og konsekvenser for design og drift av skip

5. – 6. mai 2010

Sted: Radisson Blu Hotel Nydalen, Oslo
Sett av dagene!



Fra problem til løsning:

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

www.bureauveritas.no, tlf: 24 06 91 00

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



Move Forward with Confidence



FEVIK - NORWAY

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

Mail: fevi@online.no

Hjemmeside: www.fevikskilt.no



Maritimt seminar i Rio de Janeiro

Ansatte i norsk utenriksstjeneste fikk opplæring fra Sjøfartsdirektoratet innen kontroll av maritim tjeneste.



Helge Thime Iversen
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

Utenriksdepartementet avholdt sist høst et tredagers maritimt seminar under vertskap av Generalkonsulatet i Rio de Janeiro i Brasil. Representanter fra utenriksstjenesten i Angola, Argentina, Brasil, Chile og Uruguay møttes for å få undervisning og diskusjon rundt sine arbeidsoppgaver innen mønstring av sjøfolk på fartøy med norsk flagg.

Rio bød på uvant fuktig varme, men velkjente skyer, for Sjøfartsdirektoratets delegasjon, som var ledet av underdirektør Rune Vikse fra underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning. Med seg hadde han førstekonsulent Marina Glazkova fra samme avdeling, og førstekonsulent Helge Thime-Iversen fra underavdeling arbeids- og levevilkår.

Norsk regelverk

På seminarets første dag fikk deltakerne lære om STCW-konvensjonens struktur og innhold. Denne internasjonale konvensjonen er normgivende for vårt regelverk om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk. Alle sjøfolk i sertifikatpliktige stillinger skal ha sertifikater som er oppdatert i henhold til kravene i STCW-konvensjonen. Videre fikk deltakerne undervisning i det norske regelverket, spesielt i tilknytning til søknader fra utenlandske sjøfolk om norske påtegninger på deres nasjonale sertifikater, og fremgangsmåten i slike saker.

På kvelden ble deltakerne invitert på mottakelse hos Generalkonsul Vibeke

Lilloe der også representanter fra norsk rederinærings tilstedeværelse i Rio de Janeiro, samt byens sjømannsleger var invitert. Her ble det utvekslet erfaringer og synspunkter på ulike saker.

Jesus står klar

Andre dagen ble innledet med undervisning rundt regelverk og rutiner i forhold til kontroll av maritim tjeneste. Sentralt stod den offentlige kontrollen av sjøfolks ansettelseskontrakter, helseerklæringer, ID-bevis, arbeidsgivers egenerklæring om forkontroll, samt kvalifikasjoner.

Det ble undervist om sjøfartsboken, forbeholdt arbeidstakere med norsk statsborgerskap, og fartsoppgaven som er forbeholdt utenlandske arbeidstakere på fartøy under norsk flagg. Deltakerne fikk også opplæring i sjømannslegeordningen og fremgangsmåte ved godkjenning av sjømannsleger i utlandet. Siste del av arbeidsdagen ble satt av til oppgaveløsning med felles gjennomgang og spørsmålsrunde til slutt.

En sliten forsamling fant nye krefter på toppen av Corcovado, ved foten av den berømte skulpturen av Jesus som holder sine armer ut til siden slik at hele statuen fremstår i korsform. I følge Rios egne innbyggere står han slik, klar til å klappe straks Rios befolkning begynner å jobbe. Tette skyer omkranset toppen og stengte for panoramautsikten, men nedenfor fjellet kunne man glimtvis se byen bre seg mellom fjell og hav på alle kanter. De berømte favelaene lå som separate tuer



samme regelverket gjennomgått og diskutert. Et hovedproblem i Brasil er å bemanne fartøy med sjøfolk som behersker et felles språk, det være seg engelsk eller portugisisk. Viktigheten av å ha et felles arbeidsspråk kan ikke undervurderes i sikkerhetssammenheng og er et absolutt krav, noe Sjøfartsdirektoratet poengterte.

Deltakerne fra utenriksstjenesten ga uttrykk for at seminaret hadde vært nyttig, og for Sjøfartsdirektoratets representanter var det også viktig å knytte ansikter til navn man ellers kun forholder seg til over en e-post eller en telefonsamtale. Disse gjør en viktig jobb både for sjøfolkene, rederiene og tilsynsmyndighetene.

Før alle reiste hver til sitt fikk man gleden av likevel å se Rio fra en fjelltopp da alle tok gondolbanen opp til Sukkertoppen. I det fjerne kunne man se Jesusstatuen stikke opp av et hvitt skydekke. Han hadde enda ikke klappet. □

blandet med alle de kjente bydelene, Ipanema, Copacabana, Botafogo.

Språk er viktig

På seminarets siste dag ble deltakerne med på omvisning hos det brasilianske

Maritime Instruction Center, CIAGA. I mellomtiden ble det avholdt møte mellom Sjøfartsdirektoratets delegater og representanter for bemanningsagenter, samt en representant for sjømannslegene i Brasil. Her ble noe av det

EN VIKTIG BRIKKE

Maritime studietilbud

Institutt for maritime studier ved maritim høgskole

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

Inntakskrav: generell studiekompetanse

Send søknad på www.samordna.no

Avdeling for maritime fag ved maritim fagskole

- Nautikk (Sjøkaptein)
- Skipsteknisk drift (Maskinsjef)

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

Send søknad på www.vigo.no



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

hive.no



fiv.no



Søknadsfrist
15. april



SAMLET FOR OPPLÆRING. Representanter for utenriksstjenesten ble kurset av Sjøfartsdirektoratet. Fra venstre: José Roberto Santos Fernandes, Nina Hammar, Maria Ulsig, Anita Opsvik, Dag Halvorsen, Helge Thime-Iversen, Marina Glazkova, Rune Vikse. Foran fra venstre: Susan Fjällgren, Milagros Lasala, Leopoldo Romano og Oddlaug Klakegg.

Hele kartet må oppdateres



RISIKO. - Det medfører stor risiko å navigere etter kart som ikke er tidsmessig oppdatert, mener senioringeniør Inger Tellefsen hos Statens kartverk Sjø.

Av hensyn til navigasjonssikkerheten må sjøkart oppdateres, slik at navigatørene får korrekt informasjon. Men er det nok bare å påføre rettelser innenfor den aktuelle seilingsruten?

Selv om sjøkart er tilgjengelige som offisielle elektroniske navigasjonskart, er det fortsatt mange sjøfarende som navigerer i papirkart. Sjøfartsdirektoratet har likevel mottatt opplysninger om at kartoppdateringer ikke alltid er en prioritert oppgave om bord.

I enkelte tilfeller har kartene blitt rettet kun for den valgte seilingsruten – mens øvrige oppdateringer har blitt utelatt.

- Det er ikke nok bare å rette kartet for den valgte seilingsruten eller innenfor det området skipet har muligheter til å ferdes, i forhold til vitale mål. Hele kartet må oppdateres, understreker senioringeniør Inger Tellefsen hos Statens kartverk Sjø. - Dette er den felles oppfatningen mellom Sjøfartsdirektoratet og Statens kartverk Sjø.

Alle rettelser må med

For at norske sjøkart til enhver tid skal kunne holdes oppdaterte, gir Statens kartverk Sjø ut publikasjonen "Etterretninger for sjøfarende" (Efs). Efs-en kommer ut to ganger i måneden, både i analog og digital form. Ett årsabonnement koster 580 kroner. I Efs nummer 1 kan man hvert år blant annet lese hva Statens kartverk Sjø legger i begrepet oppdaterte sjøkart.

- Et sjøkart er å anse som å jour og up-to-date når alle rettelser som angår kartet, er påført. Skipsførere skal være oppmerksomme på hvilken risiko en utsetter skip og mannskap for ved å navigere etter kart som ikke er tidsmessig oppdatert, sier Tellefsen. - Det er førerens ansvar å holde sjøkartene oppdaterte til enhver tid.

Enklere å oppdatere

Stater som produserer sjøkart forholder seg til retningslinjer som er gitt av International Hydrographic Organization (IHO). Statens kartverk Sjø forholder seg også til disse retningslinjene, og produserer derfor sjøkart etter internasjonal standard. Dette innebærer blant annet at det ved kartutgivelser benyttes tre forskjellige benevnelser: "Nytt kart", "Ny utgave" og "Nytrykk".

- Sjøfarende er i henhold til SOLAS pålagt å seile etter siste oppdaterte utgave av sjøkartet, og de aller fleste norske sjøkart trykkes nå hvert år. Kjøper man kartene etter hvert som de kommer ut, kommer man som regel greit fra arbeidet med retting av egne kart. Statens kartverk Sjø tilbyr dessuten "tracings", noe som gjør det enda enklere å oppdatere papirkartene. For øvrig er ECDIS i kombinasjon



ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE.

med ENC en mer fremtidsrettet løsning, opplyser Tellefsen.

IHO-spesifikasjoner

Alle hovedseriekartene i Norge er nå i WGS-84 (World Geodetic System 1984), og det finnes ingen omregningsfaktor som gjør det mulig å legge inn rettelser fra Efs på sjøkart av eldre dato. Når kartet er kommet i en "Ny utgave" eller som "Nytt kart", er alle meldinger i Efs kun myntet på det kartet. Alle eldre utgaver blir ugyldige. Dette er i henhold til IHOs spesifikasjoner.

- Det finnes en rekke sjøkartforhandlere som selger kart og publikasjoner produsert av Statens kartverk Sjø. Disse er pålagt å selge siste gyldige utgaver, sier Tellefsen.

Norsk utgave av Etterretninger for sjøfarende forholder seg til norske sjøkart. Andre lands sjøkart skal rettes ut fra meldinger i "Notices to Mariners" som utgis av vedkommende land og ikke ut fra den norske utgaven. □



Sigmund Andreas Breivik, senioringeniør og Linda Bruås, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet



TRACINGS. Statens kartverk Sjø tilbyr "tracings", noe som gjør det enda enklere å oppdatere papirkartene.

REGELVERK

Den internasjonale Sjø sikkerhetskonvensjonen SOLAS (Safety of Life at Sea), definerer nautiske kart eller nautiske publikasjoner til å være et brukorientert kart eller en bok, eller en spesiell database, hvor slike kart eller bøker er tatt fra, som er offisielt utstedt gjennom en regjering, en hydrografisk enhet, eller andre relevante offisielle institusjoner og som er konstruert for å oppfylle kravene til maritim navigasjon (SOLAS regel V/2.2). Videre kreves det at et land som er medlem av IMO (International Maritime Organization), skal sørge

for nautiske og hydrografiske tjenester til hjelp for maritim navigasjon, blant annet ved å utgi "notice to mariners", for å holde nautiske kart og publikasjoner oppdatert så lang som mulig (SOLAS regel V/2.3). Nautiske kart og publikasjoner, så som seilingsruter, fyrliste, informasjon til sjøfarende, tidevanntabeller og alle andre nødvendige nautiske publikasjoner som er nødvendig for den planlagte reisen, skal være adekvat og oppdatert (SOLAS regel V/27).

QMA Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:
15/03-19/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, Sertifisering
22/03-26/03: ISM revisjonslederkurs, Tenerife, Sertifisering
21/04, 22/04: Oppdateringsdager hhv. Revisjon og Risk, Oslo
26/04-30/04: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
03/05-07/05: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
01/06-03/06: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo
07/06-11/06: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
06/09-07/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
08/09-10/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

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



Unngå tilbakehold søk om bunkerssertifikat!

Mange skip mangler fremdeles bunkerskonvensjons sertifikat.
De står nå i fare for å bli holdt tilbake i havn.



Tove Aase Aarekol, førstekonsulent og
Simon Næsse, rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Den internasjonale konvensjonen om erstatning for bunkersoljesølskade trådte i kraft 21. november 2008. Sjøfartsdirektoratet har etter dette utstedt flere tusen sertifikater, men vi ser fremdeles at det er redere som ikke har fått med seg dette kravet. Det betyr at de skipene som ikke har et bunkerskonvensjons sertifikat står i fare for å bli tilbakeholdt.

Dekker skade

Bunkerskonvensjonen introduserer et krav om forsikring som dekker skade på grunn av bunkersoljesøl. Kravet gjelder alle norske skip som er på 1000 bruttotonn eller mer, samt alle utenlandske skip med samme bruttotonnasje som ankommer norske havner eller andre laste- og lossesteder i Norge eller på norsk kontinentalsokkel. Kravet gjelder også skip som permanent opererer i norsk territorialvann. Dette er blitt tatt inn i norsk rett ved forskrift om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen

2001 og ansvarskonvensjonen 1992. Forskriften finnes på www.lovdatab.no og på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Krav om "White List"

Sjøfartsdirektoratet behandler søknader fra både norske og utenlandske skip. Det er allikevel verd å merke seg at norske skip vil bli prioritert, og at det er vilkår for de skipene som er registrert i en annen flaggstat. Flaggstaten utenlandske skip tilhører må være på Paris MoUs "White List", og flaggstaten kan ikke ha ratifisert konvensjonen selv. Ut over dette vil de utenlandske skipene som kan dokumentere at de ankommer norsk territorium bli prioritert.

Trenger ditt skip sertifikat?

Den vanligste reaksjonen på manglende sertifikat er tilbakehold. I tillegg til dette kan man også få andre reaksjoner som overtredelsesgebyr i Norge og eventuelle andre reaksjoner i andre land. Det er derfor god økonomi å ha dette på plass. Søknader om sertifikat skal rettes til

Sjøfartsdirektoratet, som vanligvis bruker en uke på å utstede sertifikatet. Rundt den årlige fornyelsen av P&I forsikringene (20. februar) må man regne med noe lengre saksbehandlingstid.

Utenlandske skip som skal til norske havner må søke snarest, og senest innen en måned før ankomst til Norge.

Spesifikke datoer

Bunkerssertifikatet er en svært fleksibel ordning. Sertifikatet får samme gyldighetsperiode som forsikringen (Blue Card). Det er derfor opp til reder og forsikringsselskap selv å velge forsikringsperioden. Man kan for eksempel ha en forsikringsperiode fra og med 1. juni i fem år fremover hvis man ønsker det. For Sjøfartsdirektoratet er det ikke et krav at sertifikatet skal følge normal P&I-periode fra og til 20. februar. Men forsikringsperioden må være fra og til spesifikke datoer. En forsikring som gjelder til den blir sagt opp vil derfor ikke bli akseptert av Sjøfartsdirektoratet. □

HVORDAN SØKE OM BUNKERSKONVENSJONSSERTIFIKAT?

Sjøfartsdirektoratet ønsker helst søknadene på e-post, hvor det fremkommer at dette gjelder søknad om bunkerssertifikat og at Blue Card fra forsikringsselskapet følger vedlagt.

Søknaden må inneholde følgende informasjon:

1. Skipets navn
2. Identifikasjonsbokstaver eller tall (kjenningssignal)
3. IMO skipsidentifikasjonsnummer
4. Navn og fullstendig adresse til den registrerte eierens hovedforretningssted
5. En bekreftelse fra forsikringsselskapet (blue card) som bekrefter at skipet er forsikret i tilfelle bunkersoljesølskade må være vedlagt søknaden
6. Navn og fullstendig adresse til den som skal motta bunkerskonvensjons sertifikatet
7. Navn på forsikringsselskap, med full adresse
8. Hvis skipet skal gå i norsk sone, må det informeres om når og hvor skipet skal gå.

Søknaden kan sendes elektronisk, men det originale forsikringsbeviset skal sendes Sjøfartsdirektoratet på papir. Dette kreves ikke i tilfeller hvor forsikringen er utstedt av et forsikringsselskap tilknyttet International Group of P&I Clubs og det er mulig å validere forsikringen på nettsiden til den aktuelle P&I Club.

Sjøfartsdirektoratet godtar forsikring fra følgende selskaper:

- a) Forsikringsselskaper tilknyttet International Group of P&I
 - b) Forsikringsselskaper innen EU/EØS som har registrert grenseoverskridende virksomhet
- Forsikringsselskap utover dette vil som utgangspunkt ikke bli godkjent. Men Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad vurdere unntak fra dette.

Det vil påløpe gebyr for utstedelse av sertifikatet. Sertifikatet blir utstedt med gyldighetstid tilsvarende forsikringsperioden. Det originale sertifikatet må til enhver tid være om bord i skipet.

BRUNVOLL THRUSTERS

TRUSTED WORLD WIDE

BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems

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

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

A successful story...

Thruster Systems from BRUNVOLL

Brunvoll's operation is dedicated to thrusters, and we supply and service complete thruster packages

We take full responsibility for your thruster needs, including drive system packages

BRUNVOLL

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



Bente Amandussen
redaktør Navigare
editor Navigare

Nettstedet finner du på
www.nfmm.no/tmm. Du må
registrere deg med e-postadresse.

Textbook of Maritime Medicine Maritim medisin på nett

Et nytt læreverk for helsepersonell i maritim sektor lanseres av Norsk senter for maritim medisin (NSMM) i disse dager. Verket finnes bare på nett. Det er gratis for alle, og har mange godbiter for sjøfolk flest.

– Begrepet ”maritim medisin” har foreløpig ingen sterk posisjon i den medisinske verden. Det finnes ingen spesialitet med en slik betegnelse, og ingen for-

malisert praktisk og teoretisk utdanning, forteller professor Aksel Schreiner ved Norsk senter for maritim medisin (NSMM). – Akademisering av området

Textbook of Maritime Medicine Maritime Medicine online

A new textbook for health personnel within maritime medicine is being launched by the Norwegian Centre for Maritime Medicine (NCMM). The product is only available online. It is free and contains interesting information for seafarers and medical professionals alike.

“The concept of maritime medicine has no strong position in the medical world so far. There is no specialisation in maritime medicine and no formalized practical or theoretical education,” says Aksel Schreiner at the Norwegian

Centre for Maritime Medicine (NCMM).” The establishment of academic degrees in this field is in its infancy.”

The development of a professional field requires the presence of learning aids that cover all aspects of the issue in question.

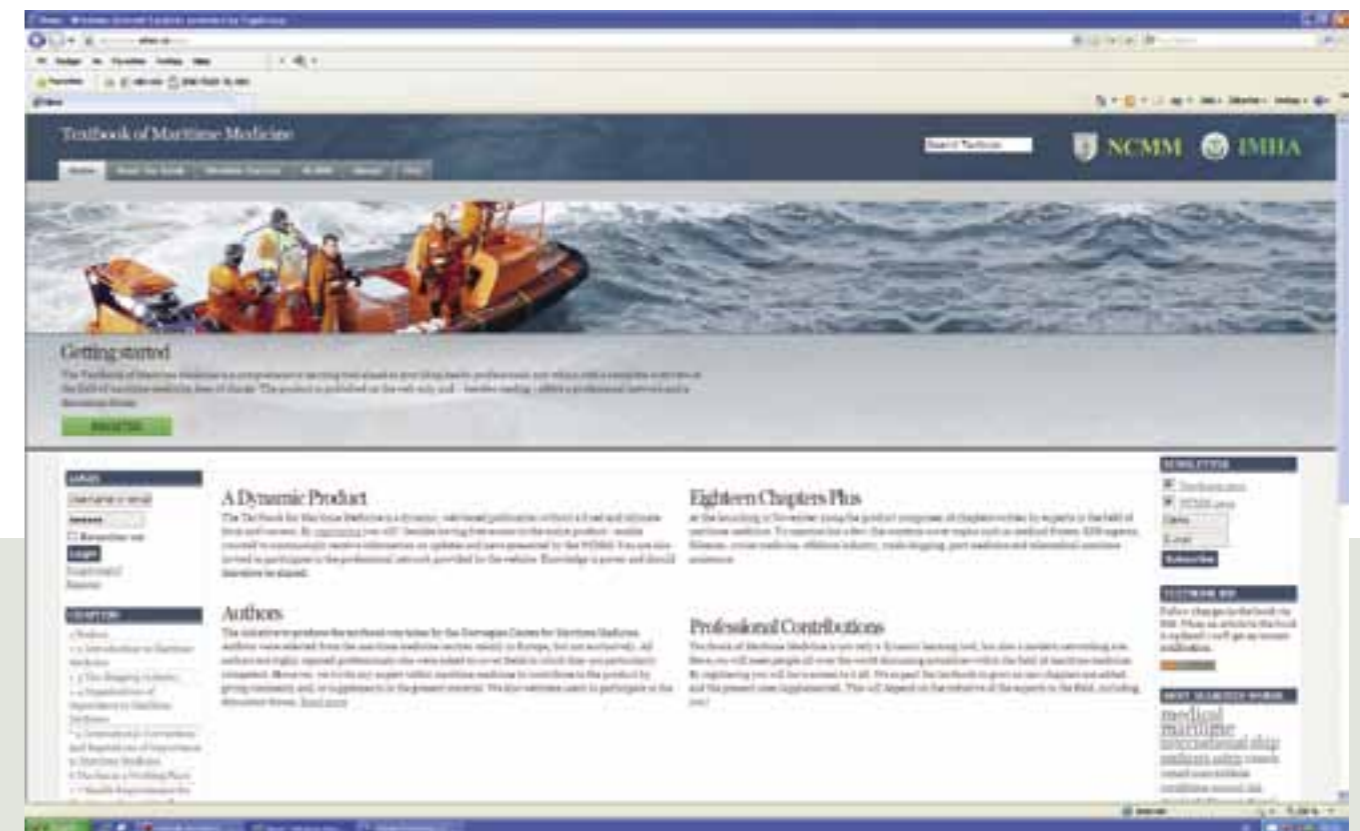
med opprettelsen av akademiske grader er foreløpig i sin spede begynnelse.

En absolutt forutsetning for at et fagområde skal utvikle seg, er at det finnes læremidler som dekker alle sider av feltet. Slike læremidler har vært

savnet lenge. Det finnes bøker som omtaler skipsmedisin, samt instruksjonsbøker for sjøfolk som må utføre medisinske prosedyrer, men ikke noe produkt som dekker alle teoretiske og praktiske sider av faget.

Dynamisk konsept

– Ved Norsk senter for maritim medisin var vi smertelig klar over dette, sier Schreiner. – Derfor startet vi i 2007 med planer om å produsere et slikt verk. Vi hadde sterke meninger om at en slik



NYTT NETTSTED. Verdens første internasjonale læreverk for maritim medisin er lansert i Norge.

NEW WEBSITE. The world's first international reference base for maritime medicine has been launched in Norway.

Such aids have long been wanting within maritime medicine. Books on ship medicine and instruction manuals for seafarers who must perform medical procedures on board have long been available, but nothing that covers all theoretical and practical aspects of the profession.

Dynamic Concept

“At NCMM we were painfully aware of this,” Schreiner says. “That is why,

in 2007, we started to make plans for a reference tool of this kind. We had strong feelings that such a store of knowledge must be available for everyone, at any time and at any place, and that it must be free of charge. Because a printed book would not meet these criteria, it soon became clear that it had to be an internet based publication,” the professor explains.

The advantages of a website are evident: The product is dynamic and can be adjusted continuously. Sections may be updated when necessary and new sections can be added. Anyone with an internet connection can make use of the product – anywhere at any time.

International Cooperation

NCMM were successful in establishing an editorial committee with prominent

Marita Scott årets WISTA-vinner

kunnskapsbase måtte være tilgjengelig for alle, til enhver tid, og at den burde være gratis. Fordi en trykket bok ikke ville møte disse kravene, ble det raskt klart at dette måtte bli en nettbasert publikasjon, forteller professoren.

Fordelene med en nettside er åpenbare: Læreverket blir dynamisk og kan korrigeres fortløpende. Deler kan oppdateres etter behov og nye deler kan legges til. Såframt man er tilkoblet nettet er det tilgjengelig for alle overalt, til enhver tid.

Internasjonalt samarbeid

NSMM fikk etablert en redaksjonskomité med fremstående representanter for de viktigste sjøfartsnasjonene i Europa, og inviterte en rekke meritterte fagfolk til å bidra med sine kunnskaper. – Responsen var gledelig stor, smiler Schreiner. – Alle gikk med på å bidra uten noen form for kompensasjon.

representatives of the most important seafaring nations in Europe and invited outstanding professionals to contribute their knowledge. “The response was amazing”, says Schreiner with a smile. “Everyone consented to contribute without any form of compensation.”

“The Norwegian Association for Maritime Medicine has generously offered the use of their web server”, he continues. “And the International Maritime Health Association has endorsed the product. Their members are also to be found on the editorial board as well as on the list of authors”.

MARITIME MEDICINE ONLINE

You will find the textbook at www.nfmm.no/tmm. You are required to submit your e-mail address for registration.

– Norsk forening for maritim medisin tilbød oss sjenerøst å bruke deres nettsider, sier han videre, – og International Maritime Health Association har godkjent læreverket. De har også vært sterkt representert i redaksjonskomitéen for nettsiden og på forfatterlisten.

– Vi ønsket dessuten å gjøre nettstedet til mer enn et læreverk ved å inkludere et faglig diskusjonsforum og et sosialt nettverk, forteller Schreiner. – Allerede nå er det folk fra hele verden som har meldt seg på nettverket.

Også for sjøfolk

I skrivende stund er omtrent tre fjerdeparter av læreverket publisert på nettsiden. – Vi regner med at det hele skal være komplett i løpet av mars i år, sier Aksel Schreiner, og legger til at han og de andre legene ved NSMM er veldig stolte av at dette er det første internasjonale læreverket som er produsert ved Haukeland universitetssjukehus.

“We also wanted to make the website more than just a teaching aid by including a discussion forum and a social network”, Schreiner says. “Already people from all over the world have joined”.

Even for seafarers

At present approximately three quarters of the knowledge base has been published on the website. “We expect to complete the publication by March this year”, says Aksel Schreiner and states that he and his colleagues at NCMM are very proud that this is the first international teaching aid published by Haukeland University Hospital, where the NCMM is based.

He thinks that the website will become a knowledge base that will not only attract the interest of doctors and health personnel, but will also cover aspects of interest to the officers and crew of all kinds of ships in the merchant

nale læreverket som er produsert ved Haukeland universitetssjukehus.

Han mener at nettsiden er en kunnskapsbase som ikke bare vil ha interesse for leger og helsepersonell, men at den dekker en rekke områder som bør ha interesse både for offiserer og mannskap på alle slags skip, både i handels- og fiskeflåten og i offshore-virksomhet.

– Hvis du har lyst å se hva vi har fått til så langt, er du velkommen til å besøke nettsiden, oppfordrer Schreiner. □

THE TEXTBOOK COVERS THESE AREAS

- The Shipping Industry
- Introduction to Maritime Medicine
- Organisations of Importance to Maritime Medicine
- International Conventions and Regulations of Importance to Maritime Medicine
- The Sea as a Working Place
- Health Requirements for Working at Sea and the Fitness Examination
- The Maritime Physician
- Systems for Handling Medical Conditions on Board.
- Medical Challenges on Board
- Maritime occupational Medicine
- Cruise Medicine
- Port Medicine
- Ship Control
- Shipwreck and Survival at Sea
- Terrorism and Piracy
- Crisis Intervention
- Research in Maritime Medicine

and fishing fleet, as well as in the offshore industry.

“If you would like to see what we have achieved so far, you are most welcome to visit the website”, Schreiner invites. □

WISTA (Women's International Shipping and Trading Association) har utnevnt Marita Scott til årets shippingnavn 2009.

Prisen tildeles Scott som en anerkjennelse for hennes innsats for WISTAs internasjonale paraplyorganisasjon, men også for hennes aktive innsats for å gjøre den maritime næringen mer attraktiv for kvinner både i Norge og internasjonalt.

I sin begrunnelse for valg av kandidat skriver WISTA Norge at Marita Scott har gjennom sitt arbeid og engasjement for WISTA International lykkes å gjøre organisasjonen mer synlig og anerkjent i den maritime industrien. I hennes tid som president for den inter-

nasjonale organisasjonen har medlemsmassen økt fra 484 i 15 land i 2005 til over 1 200 fordelt på 25 land i 2009. Marita Scott har arbeidet systematisk for å øke kvinners mulighet til å utvikle seg gjennom å fokusere spesielt på nettverksbygging og kompetanseutvikling.

– Maritim næring har tradisjonelt vært mannsdominert, og det er mange kvinner som vegrer seg for å velge denne yrkesveien. Marita har gjennom sitt arbeid bidratt til å gjøre næringen mer attraktiv for kvinner, sier Bjørg Ekornrud,



ÅRETS SHIPPINGNAVN. – En ære, sier Marita Scott om tildelingen.

WISTA Norge

president for WISTA Norge. – Gjennom sine stillinger og verv innen maritim næring og sitt engasjement for kvinner i shipping generelt, er Marita en flott rollemodell både for kvinner i næringen og for dem som ønsker å søke seg til den.

– Det er en ære å bli tildelt denne prisen. I tillegg er det en stor inspirasjonskilde til å jobbe videre for å vise frem hvor interessant og lærerik denne næringen er, også for kvinner, sier Marita Scott, som i dag jobber for DNV i Bergen. □

WISTA

WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) er en internasjonal organisasjon for kvinner med ledende stillinger i maritim næring. Målet er å bidra til å gjøre næringen mer attraktiv for kvinner og styrke medlemmenes faglige og karrieremessige utvikling gjennom nettverksbygging og kompetanseutvikling. WISTA har over 1 200 medlemmer i 25 land. I Norge har WISTA rundt 70 medlemmer med hovedtyngde i Oslo og Bergen.

WISTA Norge utnevner årets shippingnavn. Kandidater fremmes av organisasjonens medlemmer og presenteres på generalforsamling. Prisen tildeles personer som har bidratt til utviklingen av den maritime industrien. Egenskaper som profesjonalitet, driftighet, åpenhet, engasjement, ledelse og forretningsutvikling vektlegges. Kandidater som tildeles årets shippingnavn i Norge, nomineres også til den internasjonale WISTA-prisen.

Aktiv i Norge igjen

Etter flere stille år har den norske avdelingen av Nautical Institute planene klare for en revitalisering. Avdelingen vil blant annet jobbe for å fremme forskning og sette søkelys på maritime utfordringer.

Nautical Institute er en internasjonal organisasjon som arbeider for styrking av nautisk kompetanse. Organisasjonen har hovedkontor i London, men medlemmene er spredt i 110 land, og det finnes lokale avdelinger i mer enn 70 land over hele verden. Den norske avdelingen ble stiftet i 2003, men har ikke vært aktiv de siste årene.

Fremme økt kompetanse

- Organisasjonen har ligget litt brakk i Norge en del år, men nå er vi i ferd med å få opp dampen igjen, forteller Helle Oltedal, doktorgradsstipendiat ved Høgskolen Stord Haugesund, som er valgt til leder for den norske avdelingen.

I 2009 ble det valgt et nytt styre med representanter fra både sjøfartsmyndigheter, rederier, opplærings-

institusjoner og konsulentfirmaer., samt både landbasert og seilende personell. - Vi har et styre som favner den maritime bransjen bredt, sier Oltedal.

Den norske avdelingen har fokus på økt kompetanse og vil jobbe for å fremme forskning og sette søkelys på aktuelle maritime utfordringer, samt se på forholdene til de seilende. Det er et mål å bygge opp et forskningsmiljø.

Diskusjon

- Formålet med vår avdeling er å være med på å fremme kunnskap og kompetanse til alle som arbeider innenfor maritim næring, og bygge bro mellom de ulike aktørene, forteller Oltedal. - Dette vil vi gjøre gjennom å arrangere en rekke korte seminarer hvor vi vil skape en arena for diskusjon og sette



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

søkelys på ulike utfordringer og problemstillinger innen skipsfart. Spesielt med fokus på forhold om bord knyttet til mannskap og sikkerhet.

- Gjennom disse seminarene vil vi ikke søke å finne løsninger på utfordringene eller plassere ansvar, forklarer hun, - Ønsket er å skape en debatt for å bidra til økt bevisstgjøring om hvilke utfordringer som eksisterer, og av hvilken karakter disse er. Vi tror at dette vil bidra til å gi sektorens aktører et bedre grunnlag for å forstå problemstillingene, slik at de selv kan ta tak i utfordringene.

Seminarer

Det første seminaret, som går av stabelen i HSHs lokaler i Haugesund 14. april, omhandler samhandling mellom los og brobesetning. Man vil diskutere erfaringene fra forskjellige ulykker som har skjedd i forbindelse med losing. Både en havariinspektør, en losinspektør og en representant for brobesetningen vil presentere sine erfaringer og perspektiver.

- Vi ønsker å skape debatt rundt problemstillinger til sikker navigering med skipets brobesetning og los om bord, slik som ansvarsfordeling, hvordan det tilrettelegges for at los skal være en del av teamet, opplæring, trening og så videre, sier Oltedal, - slik at mulige løsninger forhåpentligvis blir tydeligere.

Man er også i planleggingsfasen av seminar nummer to. Dette vil bli



FØRSTE STYREMØTE: Fra venstre: Inge Ingvaldsen (Sjøfartsdirektoratet), Modstein Hanssen (Kystverket), Helle Oltedal (HSH), John S. Ainger (Royal Navy), Vignleik Storesund (HSH), Ingvald Tangen (Tide), Nils Støva (Teekay) og Hilmar Andersen (KnutsenOAS). I tillegg består styret av Svein Lokna Vold (Østensjø/HSH), John Kristian Lønning (Kystvakten), Øyvind Bårdsen (maritimt opplæringskontor) og Irene Valen (I.V. Nautical Consult).

FOTO: TERJE RUDE

avholdt etter sommeren, i Kystverkets lokaler i Haugesund, og temaet er utfordringer knyttet til e-navigering.

Ideell organisasjon

Seminarene vil utvikles i løpet av en kveld, og det skal være gratis for alle å delta. - Det er viktig for oss, sier Oltedal, - for vi ønsker at flest mulig skal kunne delta.

Nautical Institute er en ideell organisasjon. - Som sådan er vi uavhengige av næringsinteresser, men vi har begrenset

økonomi, smiler hun. - Derfor er vi avhengig av at næringen sponser våre arrangementer, slik at de kan avholdes uten deltakeravgift.

Det er mulig å melde seg inn i Nautical Institute. Medlemmer vil få magasinet Seaways en gang i måneden, samt rabatt på en rekke andre maritime publikasjoner og fagbøker. Ved plassmangel på seminarene vil medlemmer bli prioritert, forteller Helle Oltedal, som er opptatt av at flest mulig skal få kjennskap til organisasjonen. - Nautical

Institute er en svært anerkjent og respektert organisasjon internasjonalt, sier hun. - I fjor sommer fikk vi status som NGO (Non Governmental Organization) i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Den norske avdelingen har også opprettet en egen gruppe på Facebook, som heter "The Nautical Institute Norway Branch". □

Les mer om Nautical Institute på www.nautinst.org

Green ship
Waste Handling Systems

Waste handling solutions for ships and offshore installations.
Indoor and outdoor waste compactors, balers, shredders etc.
DnV unit certification & EeX versions available

We can help you customize your onboard waste handling system.
Please contact us for more information



Moloveien 1 • N-8432 Alsvaag • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77
E-mail: mail@delitek.no • Web: <http://www.delitek.no>



Ny sjøfartsbok

Den tradisjonelle sjøfartsboken har fornyet seg.

Sjøfartsboken er forbeholdt sjøfolk med norsk statsborgerskap og har to funksjoner: For det første er den et ID-bevis for sjøfolk i tråd med ILO-konvensjon nr. 108. For det andre er den et redskap for å holde oversikt over egen fartstid. Sjøfolk med norsk statsborgerskap har krav på å få utstedt en sjøfartsbok, og skipsfører er forpliktet til å føre inn fartstiden i denne.

Anbudskonkurranse

Da lageret av sjøfartsbøker var i ferd med å gå tomt, ble det i fjor vår utlyst en anbudskonkurranse i hele Europa for produksjon av sjøfartsbøker de neste årene. Det er ikke mange trykkerier som har det tekniske utstyret, kompetansen og graden av sikkerhet som skal til for å kunne produsere denne type sikkerhetsdokumenter. Sjøfartsboken har passstandard, og kan følgelig kun produseres ved et sikkerhetstrykkeri som også er i stand til å produsere reisepass.

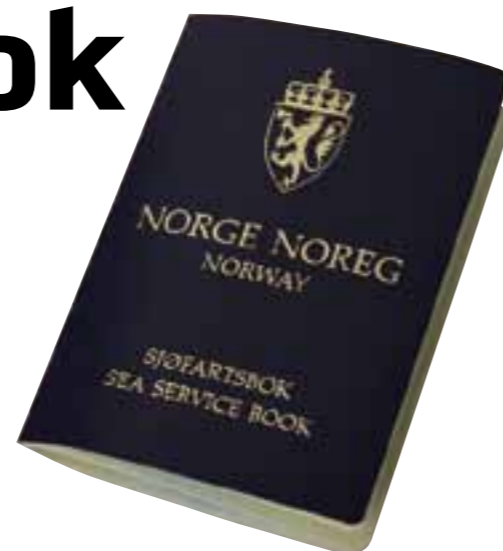
Litauiske JSC Lodvila vant anbudskonkurransen, og den nye sjøfartsboken ble levert høsten 2009 med noen mindre endringer. Innholdsmessig er den lik dagens utgave, men med to flere sider for innføring av fartstid på bekostning av to visasider.

Den norske sjøfartsboken ble for øvrig kåret til årets trykkeriprodukt i Litauen i 2009.

Sikkert ID-bevis

Sjøfartsbokens utseende er for en stor del også lik den forrige, men med noen justeringer. Blant annet endres bakgrunnsdesignen på sidene noe, og Sjøfartsdirektoratets logo vil være synlig på omslagets innside. Sjøfartsboken beholder for øvrig alle de samme sikkerhets-elementene og vil også i fremtiden fremstå som et sikkert ID-bevis for sjøfolk, i tråd med ILO-konvensjon nr. 108.

Overgangen til det nye partiet vil innføres gradvis etter hvert som de ulike



NAV-kontorene som utsteder sjøfartsbøker bestiller nye. I en periode vil det derfor parallelt utstedes sjøfartsbøker av begge typer. Det er ikke nødvendig for sjøfolk å fornye sjøfartsboken før den man allerede har går ut på dato. □



Helge Thime Iversen
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet



På TRYKKERIET. John-Kristian Vatnem og Helge Thime-Iversen fra Sjøfartsdirektoratet med Mindaugas Mizaras og Jurgis Rakstelis fra Lodvila ved maskineriet som trykker den nye sjøfartsboken.



SIKKER. Sikkerhetselementene i sjøfartsboken er fremdeles ivaretatt.

Opphør av kjenningsmåling og utstedelse av identitetsbevis for fartøy

Sjøfartsdirektoratet har frem til 1. januar 2010 hatt bestemmelser om at det skulle kunne foretas kjenningsmåling av lengde, bredde og dybde av ikke-målepliktige fartøy og at det på grunnlag av dette skulle kunne utstedes identitetsbevis. Hensikten med identitetsbeviset har alt vesentlig vært å kunne dokumentere fartøyets mål slik at det kunne bli registrert i Skipsregistrene.

Fra januar i år har ordningen med kjenningsmåling og utstedelse av identitetsbevis opphørt. Ved registrering i Skipsregistrene skal måldataene sendes

direkte til registrene og dokumenteres ved byggebrev eller bilbrev fra produsent, generalarrangementstegninger, godkjent CE-dokumentasjon, erklæring fra produsent eller tilsvarende dokumentasjon som registrene finner å kunne godta. Fritidsfartøy bygget 16. juni 1998 eller senere må i tillegg fremlegge svarsrklæring som viser at fartøyet er CE-merket og HIN/CIN nummer.

Når det gjelder fiske- og fangstfartøy er denne ordningen ikke gjennomført. Det vil her være Sjøfartsdirektoratet eller foretak godkjent av Sjøfartsdirek-

toratet, som dokumenterer måldataene. Eier av fiske- og fangstfartøy som ønsker bekreftelse av måldata må ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet. Det er viktig å fremheve at det i denne sammenheng ikke vil bli utstedt noe identitetsbevis.

Nærmere informasjon om registrering finnes på Skipsregistrenes hjemmeside www.nis-nor.no. □

Bodil Rafner, seniorrådgiver sjøfartsdirektoratet

KOMPLETT SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM



FOR FARTØYER

Forebyggende vedlikeholdsplan og oppfølging av denne.

Kontroll og evaluering av utført arbeid.

Løpende korrigerende av arbeidsrutiner

Dokumentstyring av manualer.

SIRKEL: Besøksadresse: Solstrand 9020 Tromsdalen

Telefon: 47 45 42 00 - Mobil: 90 02 15 38 - Fax: 77 61 10 80 - post@sirkel-vs.no



STW 41

STCW-konvensjon står foran en ny revisjon, og Norge har flere saker å kjempe for.

Underkomiteen Standards of training and Watchkeeping møttes i London 10.-15. januar 2010. Norge stilte med en bredt faglig sammensatt delegasjon på hele 13 representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Nærings- og handelsdepartementet, Kystverket, Høyskolen i Ålesund, Telenor Maritim Radio og Det norske Veritas. Den store delegasjonen skyldtes først og fremst at dette møtet skulle avslutte et større arbeid med revisjon av STCW-konvensjonen; en konvensjon som fastsetter minstekrav til opplæring av sjøfolk og hviletid for disse. Arbeidet har pågått i flere år og revisjonen har hatt som mål å oppdatere konvensjonen i forhold til utviklingen i næringen. Det skulle også tas hensyn til Maritime Labour Convention (MLC) som omhandler sjøfolks arbeids- og levevilkår. Endringene skal vedtas på en diplomatkonferanse i Manila i juni så dette var siste innspurte.

Følgende prinsipper er lagt til grunn for revisjonen:

- Beholde strukturen og målene fra 1995-revisjonen.
- Ikke nedskalere eksisterende standard.
- Ikke revidere artiklene i konvensjonen.
- Ta opp uoverensstemmelser, fortolkninger, MSC-instrukser, avklaringer som har vært utgitt siden siste revisjon, utdaterte krav og teknologisk utvikling.

- Ta opp krav til effektiv kommunikasjon.
- Gi rom for fleksibilitet med hensyn til krav til nivå på opplæringen og tilfredsstillelse av opplæringskrav.

Norske hjertesaker

Norge har vært aktivt i med i hele prosessen og har hatt noen hjertesaker, blant annet krav til opplæring av offiserer og mannskap på ankerhåndteringsfartøy. Dette er en oppfølging etter ulykken med Burbon Dolphin, der mangelfull opplæring var ett av elementene som ble påpekt av undersøkelseskommissjonen. Norge fikk støtte for forslaget og i revidert konvensjon kommer det inn retningslinjer for opplæring.

Hviletidsbestemmelsene i revidert konvensjon er fornuftige, men EU kom med forslag til unntak som var helt uakseptabelt for Norge. Vi kom derfor med et motforslag. Det ble ingen løsning i denne saken på møtet, så saken går til avstemming på diplomatkonferansen. Dersom ingen av forslagene får flertall, blir det ingen unntaksbestemmelser.

Opplæring av mannskap og offiserer på skip som opererer i Arktis og Antarktis har også vært svært viktig for Norge. Områdene er meget sårbare og en ulykke kan få svært alvorlige konsekvenser både



Turid Stemre, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

for mennesker og miljø. Foreløpig er det kun retningslinjer, men det er enighet om at opplæringen skal gjøres obligatorisk når sikkerhets- og miljøarbeidet som pågår i andre komiteer i IMO er avsluttet.

Norge har også vært aktive for å gjøre krav til opplæring for tjenestegjøring på tankskip obligatoriske. Det er de blitt i revidert konvensjon.

Retrening

Norge forsøkte dessuten å få inn obligatoriske krav til retrening på sikkerhet på land. Konvensjonen krever at man skal opprettholde kompetansen, men det er mye i opplæringen som man ikke møter i dagliglivet og som det ikke kan trenes på om bord. Vi lyktes ikke med dette, men det er kommet inn en liste over hva som kan trenes på om bord. Underforstått: resten må gjøres på land, men det er ikke krav til godkjente kurs, så det blir opp til hver administrasjon hvordan de vil tolke dette. Det vil ikke gi en enhetlig implementering og Norge er ikke fornøyd med utfallet, men det er slik det er i internasjonalt arbeid; man vinner noen slag og man taper noen, og vi vant tross alt noen viktige slag.

En oversikt over de viktigste endringene i revidert konvensjon finnes på www.sdir.no i rapporten fra STW 41.

Det må også nevnes at på en høytidelig tilstelning på mandagen, erklærte IMOs generalsekretær Mitropoulos at år 2010 er utpekt til sjøfolkens år. Dette vil bli markert i ulike sammenhenger gjennom året. □

STOR NORSK DELEGASJON. Bak fra venstre: Haldor Sæther, Kystverket; Terje Hernes Pettersen, NHD; Rune Vikse, Sjøfartsdirektoratet; Bent Christian Christoffersen, NR; Torill Overvåg Leirbekk, Telenor Maritim Radio; Finn Erik Olsen, Sjøfartsdirektoratet. Foran fra venstre: Karen Louise Nørø, Kystverket; Karen Sunde, DNV; Elin Sjørusen og delegasjonsleder Turid Stemre, begge fra Sjøfartsdirektoratet.

Harald Eide og Astrid Stølan fra Høyskolen i Ålesund er ikke med på bildet.



Adresse
Smedasundet 50A
Postboks 2222
5509 Haugesund

Telefon: (+47) 52 74 50 00
Telefaks: (+47) 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no

Region sør

Stasjon Oslo

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

Stasjon Larvik

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

Stasjon Kristiansand S

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

Stasjon Stavanger

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

Stasjon Haugesund

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

Stasjon Bergen

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

Stasjon Florø

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

Stasjon Ålesund

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

Stasjon Kristiansund N

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

Region nord

Stasjon Trondheim

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

Stasjon Rørvik

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

Stasjon Sandnessjøen

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

Stasjon Bodø

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

Narvik

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

Stasjon Svolvær

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

Stasjon Harstad

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

Stasjon Tromsø

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

Stasjon Hammerfest

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

Båtsfjord

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



HØGSKOLEN I ÅLESUND

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

Maritime kurs

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

- DP - Basis og avansert kurs
- Hurtigbåt - grunn- og retreningskurs
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer inkl AIS
- CRM / BRM
- Lastehåndtering IMDG
- Diverse kurs for offshorefartøy

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

Internett: maritim.hials.no

Beredskapstelefon

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

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 0800 til 1545
Fra 15.05 til 15.09: 0800 til 1500.

Emergency telephone

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

These are as follows:

From 15th of September to 15th of May:
0800 hrs. to 1545 hrs. (l/t)
From 15th of May to 15th of September:
0800 hrs. to 1500 hrs. (l/t)

Har du ditt på det tørre?

Ta et kurs på Sikkerhetssenteret og få dine nødvendige sertifikater!

Sikkerhetssenteret Rørvik (SSR) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW-95 konvensjonen og vi er ISO 9001-godkjent av Bureau Veritas. Vi har lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi utvikler nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder kurs der det passer best for rederiene. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.

Nyheter fra Sikkerhetssenteret Rørvik:

Har du tatt utdanning, men ikke løst ut sertifikat?

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

- Kursets varighet: 180 timer
- Kursinnhold: Navigasjon. Undervisning i lasting og lossing. Styringssystem, ISM og revisjon. Human factor, ledelse og krisehåndtering. ISPS
- Planlagt oppstart: Høst 2010

Rederier og privatpersoner (Matros/motormannkurs)

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

- Kursets varighet: 3 måneder
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Oppstart: 6. september 2010

Er du navigatør med Kystskippersertifikat klasse A, B eller Fiskeskipper klasse A?

Da vil vi informere om at vi starter et nytt oppgraderingskurs i august 2010. Bestått kurs fører til D3 sertifikat. Er det noen som er interessert, hører vi gjerne fra dere.

- Kursets varighet: 4 måneder
- Kursinnhold : Ta kontakt med SSR
- Kursstart: 16. august 2010

SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK

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

STCW-95
CONVENTION

Kurs 2010:

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

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

- Tidspunkt: 20. april og 8. juni 2010

ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 11, 15, 17, 21 og 25

HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: Uke 15

IMO 60 • IMO 80 • IMO 68/66 • Medisinsk behandling • Redningsfarkoster • Hurtiggående mobbåt • Crowd & Crisis • GOC • ROC • ASH (HMS - kurs)

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



- et ansvar for FYLKESTINGET
i Nord-Trøndelag

SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK

Adresse: YNVS
7900 Rørvik
Norway



B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

HOLD KONTAKTEN



HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

SP3550 inngår i en serie radioer fra Thrane & Thrane som bla.a inneholder påbudt GMDSS VHF og to andre VHF modeller. Felles for alle disse radioene er at de bruker samme tilleggsutstyr. GMDSS radioen har i tillegg Litium batteri.

SAILOR SP3550 UHF 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.
- Kan også levers som ATEX radio.



NAVYkjedeleverandør

- ✓ **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

SATELITT TERMINAL

De nye terminalene fra Thrane & Thrane, SAILOR Fleet Broadband, gir brukere til sjøs en helt ny hverdan med kontinuerlig global Internett oppkopling, epost og telefonforbindelse - samtidig!

SAILOR FleetBroadband kommer i tre versjoner, FB500, FB250 og FB150, som alle har små dimensjoner, er enkle å installere og utrolig enkle å bruke.

SAILOR Fleetbroadband har følgende spesifikasjoner:

	FB500	FB250	FB150
Standard IP	opp til 432 kbps	opp til 284 kbps	opp til 150 kbps
Streaming IP	32, 64, 128, 256	32, 64, 128	-
ISDN	64 kbps	3,1 kHz Audio	-
Tale	Standard AMBE-2 og 3,1 kHz Audio		Standard AMBE-2
Fax	Gruppe fax via 3,1 kHz Audio		-
SMS	Standard 3G (opp til 160 tegn)		



Eneren i Maritim Elektronikk