

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 2-2010

20 Pirater på jakt
i nye farvann

28 Nordsjøcupen

Nå er det krav om
**obligatorisk
båtførerbevis**

16

Hvalfangstmuseet vil fortelle
førstereisenes historie

6



► Jotron Group, spesialist innen maritim kommunikasjon og sikkerhet

Besøk standene våre på:

ONS 2010

Stand nr: B-258/15



Nor-Fishing

Stand nr: F-526

Besøk våre nye websider for mer informasjon:
www.jotron.com



www.jotron.com

innhold

- 4 Leder: Kunnskap gjer auka trykkleik til sjøs
- 6 Hvalfangstmuseet ønsker din hjelp til å fortelle førstereisens historie
- 12 Båtførerprøven
- 16 Politiet og Sjøfartsdirektoratet deler kompetanse for bedre etterforskningsarbeid ved sjøulykker
- 20 Piratene på jakt i nye farvann
- 22 Langsiktig sikkerhetsarbeid gir resultater
- 41 Norge er et foregangsland innen maritim sikkerhet
- 42 Skipsmedisin – Sjøfolk og legar
Ship medicine – Seafarers and Doctors
- 45 Får erstatning ved søl av skadelege stoffer
- 46 Kunnskap gir bedre transportsikkerhet
- 48 Sjøfartsdirektoratet utvikler nytt tilsynssystem (TA2)
- 50 Sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy
- 51 Nytt fra IMO – Polarkode og utfasing av livbåter
Krav til flammepunkt og rømningsveier
- 52 Kontaktskader ved manøvrering til kai skal reduseres
- 54 Lover sjøsikkert program
- 56 Satsar på nett og Facebook



FØRSTEREISGUTTER. Hvalfangstmuseet ønsker kontakt med sjøfolk som vil fortelle om sine opplevelser som førstereis.

Velferden/Leisure and cultural activities

- 26 Forberedt på fremtiden/Prepared for the future
- 28 Nordsjøcup i nordsjøvær
- 31 Pensjonert fotballentusiast
- 32 Filmtjenesten – Eventyrlige helter og 80-talls nostalgi/
Film service – Fairy tale Heroes and Eighties Nostalgia
- 36 Slutt tørsten på The Grill
- 37 17. mai feiring i Aberdeen
- 38 Velferden 60 år siden – Premiekonkurransen for fotografer
- 39 Ferske norske aviser i Skottland
- 40 Fotoduell mellom Sjøkurs og Gann



DEN EVIGE HELT. Robin Hood 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 bрт. og over tildeles 3 eksemplarer per fartøy utenriks, 1 per fartøy innenriks, foruten 1 til rederiet. 1 eksemplar tildeles kontrollpliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

Sirkulasjon om bord:

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

Sjøfartsdirektoratet:

Besøksadresse/Visiting address:
Smedasundet 50A

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

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Arnt Skiftestad

Redaksjonen avsluttet: 01.06.10

ISSN-nr 0804-4589



Kunnskap gjer auka tryggleik til sjøs

Tryggleik heng saman med kompetanse – også på sjøen. Difor vart det frå 1. mai innført krav om obligatorisk båtførarbevis for alle som er fødd i 1980 eller seinare.

Sjøen er ikkje ein fristad, men eit område der både fritidsbåtar og yrkestrafikk skal gå side om side. Sjølv om enkelte kritiske røyster meiner dei nye krava ikkje vil gjere skilnad, så kan det ikkje vera tvil om at betre kunnskap gir betre tryggleik. Difor håpar me også at dei som ikkje er omfatta av ordninga tilegnar seg denne kunnskapen.

Farlegare enn bil

Hadde ferdsel til havs vore ufarleg hadde sjølsagt dette ikkje vore eit problem. Diverre er sanninga ei heilt anna. Time for time er det ni gonger farlegare å vere i fritidsbåt enn å køyre bil. Dette talet er basert på talet omkomne for fem år sidan. Situasjonen er noko betre i dag. Talet på omkomne er halvert dei siste tjue åra. Samstundes som dette er gode nyheiter, er det framleis meir enn 30 menneske som mistar livet i ulykker til sjøs kvart år. Det er eit tal me aldri kan slå oss til ro med. Eg meiner at dette talet skal halverast nok ein gong, utan at det førebyggjande arbeidet skal råka fritidsbåteigarane unødvendig.

Ei triveleg utfordring

Fyrste mai vert båtførarbevis obligatorisk for alle som er fødd i 1980 eller seinare.

Om lag hundre tusen personar må ta beviset om dei har tenkt å fortsetja å køyre båt. Etter kvart som tida går vil ein større og større del av landets båtførarar bli omfatta av kravet. Denne modellen blei óg brukt når ein skulle innføra "mopedlappen".

Føremålet med båtførarprøva er å teste om personane har den nødvendige kunnskapen som skal til for å føre ein båt over 8 meters lengde, og med meir enn 25 HK, på forsvarleg vis i norske farvatn. Prøve og kurs består av tre delar; sjømannskap, lover og regler, samt navigasjon og kartlesing. Sjømannskap handlar om fortøying av båt, tryggleiksutstyr, brannvern, førstehjelp, båttypar, motorkunnskap, god skikk og bruk og miljøomsyn. Blant lovar og reglar er sjøeisreglane dei viktigaste. Desse inneheld mellom anna "trafikkreglene" til sjøs og reglar for lanterneføring. Fritids- og småbåtlova har alkoholavgjerder og avgjerder om bruk av vannskuter. Tema under navigasjon og kartlesing er kartsymbol, sjømerke, fyrlykter, kompass med korrigering og elektroniske navigasjonshjelpemiddel. Det kan sjå ut som det er mykje å lære, men for dei fleste byr ikkje dette på noko anna enn ei triveleg utfordring. Eg trur mange vil få

ei positiv oppleving av å ferdast trygt til sjøs. Kunnskapen som den enkelte tileigner seg gjennom båtførarkurs og båtførarbevis bidrar til å auke tryggleiken for oss alle.

Har effekt

Nokon stiller framleis spørsmål om opplæring hjelper. I Noreg er det ikkje gjort nokon undersøking om korleis opplæring påverkar ulykkestatistikken til sjøs. I USA derimot, har den amerikanske kystvakta USCG (United States Coast Guard) gjort omfattande undersøkingar som kaster lys over denne problemstillinga. Tala frå amerikanarane viser at det var 43 prosent færre ulykker blant båtførarane som hadde fått opplæring enn kva ein kunne forvente dersom opplæring ikkje hadde noko effekt. Amerikanske forhold kan ikkje utan vidare overførast til norske fjordar og skjærgård, men eg meiner likevel at slike undersøkingar gir god grunn til å tro at kunnskap skaper tryggleik, også til sjøs. □

Increased skills lead to increased safety

Safety is closely related to competence. That is why Norway has introduced requirements for a mandatory boating licence.

Everyone born since 1980 will now need a licence to operate boats that exceed eight meters in length or with an engine of greater than 25 horsepower. The objective of the licence is to ensure that pleasure craft users will have the necessary skills needed to safely navigate through Norwegian waters.

Statistics show that it is nine times more dangerous to operate a boat than a car. The number of casualties in connection with pleasure boats has decreased by fifty percent over the last twenty years, and while this is good news, there are still more than thirty fatal accidents every year. I believe that the fatality rate can be halved once more without safety measures becoming too strict.

In Norway there has been no research on the effect that training has on the number of accidents, but the United States Coast Guard has conducted extensive studies which indicate that there

were 43 percent fewer accidents among pleasure craft operators that had received training.

American conditions cannot be directly compared to Norwegian coastal waters with our characteristic fjords and archipelago, however such studies

clearly show that increased skills lead to improved safety. Consequently, we hope that as many as possible of those who are not required by law will also obtain a boating licence in order to acquire the appropriate skills so they too can enjoy a safe summer at sea. □

Hvalfangstmuseet ønsker din hjelp til å fortelle førstereisens historie

Førstereisguttene er en kjent figur i fortellinger om sjøfart og hvalfangst. Nå skal Hvalfangstmuseet i Sandefjord sette i gang et dokumentasjonsprosjekt for å samle førstehåndsberetninger om hvordan dem som seilte ut i etterkrigstiden opplevde den første turen til sjøs.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

I etterkrigstiden hadde norsk sjøfart sin gullalder. Sjøen var en svært viktig næringsvei, og tusenvis av unggutter fra kysten, men også fra innlandet, tok hyre i handelsflåten eller på hvalfangst.

- Det var den gang. Nå er nok den norske sjømanns storhetstid ugjenkallelig over, sier konservator Dag Ingemar Børresen ved Hvalfangst-

museet i Sandefjord. - En tur til sjøs er ikke lenger det første møtet med yrkeslivet for norske unggutter.

Høsten 2009 startet Hvalfangstmuseet i Sandefjord et dokumentasjonsprosjekt som vil belyse førstereisguttens historie. - Målet er å få tidligere sjøfolk til å skrive ned det de husker av egne opplevelser fra første turen til sjøs, for-

teller Børresen. - I tillegg er det av stor interesse å samle inn brev som er skrevet av førstereiser.

Utstillinger

- Vi ønsker å dokumentere hvorfor ungguttene valgte å reise til sjøs, men også opplevelser fra den første sesongen eller hyreperioden, sier Børresen

som sammen med museumspedagog Inger-Lise Ackenhausen er ansvarlig for prosjektet.

Det innsamlede materialet skal legge grunnlaget for en utstilling på Hvalfangstmuseet om førstereisen, og i tillegg et undervisningsopplegg for ungdomsskoleelever i samme alder som førstereisguttene en gang var. - Målet er å fortelle dagens unge om hvilke valgmuligheter norsk ungdom hadde i etterkrigstiden, i kontrast til valgene de selv må gjøre i forhold til yrke og utdanning, sier Børresen.

Det skal også produseres en vandreutstilling som kan lånes ut til museer, biblioteker og andre institusjoner rundt om i landet. Hvalfangstmuseet samarbeider om prosjektet med Norsk Maritimt Museum, det som tidligere het Sjøfartsmuseet, på Bygdøy, som gjennomfører et omfattende rehabiliteringsprogram og vil gi førstereisen behørig plass i nye permanente utstillinger.

Bidra med din egen historie

Hvalfangstmuseet har allerede mottatt mange beretninger fra tidligere førstereisgutter, både fra hvalfangst og alminnelig sjøfart. - Det er bred geografisk spredning, men majoriteten av de som har svart er fra Vestfold, forteller Børresen. - For å komplettere og nyansere bildet ønsker vi oss flere beretninger også fra andre kanter av landet.

- Vi oppfordrer tidligere sjøfolk til å skrive ned egne historier og dele dem med oss. Fortell oss om både positive og negative sider av livet til sjøs. Du kan skrive akkurat så langt du vil. Selv et kort svar kan være av stor interesse, sier Dag Ingemar Børresen, og understreker at Hvalfangstmuseet også svært gjerne ønsker å få låne fotografier som viser for eksempel påmønstring, arbeid om bord, landlov, avreise eller hjemkomst. - Brev eller dagbøker er også av stor interesse, sier han.

- Og så må vi for all del ikke glemme jentene, smiler Børresen. - Det var jo et betydelig innslag av kvinner til sjøs i etterkrigstiden, blant annet i handelsflåten. Museet ønsker også at damene forteller om hvordan de opplevde å reise ut som førstereisjenter. □



ØNSKER SEG FØRSTEREISFORTELLINGER. - Bidra med din historie! oppfordrer museumspedagog Inger-Lise Ackenhausen og konservator Dag Ingemar Børresen ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord. FOTO: ØYVIND THURESSON

FORTELL OM DINE ERFARINGER

Hvalfangstmuseet ønsker svar på følgende:

- Hvor gammel er du?
- Hva er din familiebakgrunn? Hvor bodde du og hva livnærte familien din seg av?
- Hva slags forventninger ble du stilt overfor i forhold til yrkesvalg da du var ferdig med folkeskolen?
- Hvilke valgmuligheter og alternativer hadde du til å reise til sjøs?
- I hvilket rederi og i hva slags virksomhet fikk du hyre som førstereis?

Til slutt: Fortell fritt om erfaringer, episoder og opplevelser du husker.

Dokumentasjonen vil bli innlemmet i Hvalfangstmuseets arkiv og bevart for ettertiden. Det kan kanskje inneholde opplysninger du ikke ønsker offentliggjort. Etter avtale kan museet sperre deler av materialet for offentlig innsyn. Navn kan også anonymiseres når materialet brukes.

Kontaktinformasjon

- Konservator Dag Ingemar Børresen
Telefon: 33 48 46 63
E-post: dag.borresen@sandefjord.kommune.no
- Museumspedagog Inger-Lise Ackenhausen
Telefon: 33 48 46 61
E-post: inger-lise.ackenhansen@sandefjord.kommune.no

Hvalfangstmuseet, Postboks 396, 3201 Sandefjord
Telefon: 33 48 46 50

Mer informasjon om førstereisprosjektet finner du på www.hvalfangstmuseet.no



FØRSTEREISGUTTER om bord i hvalkokeriet "Søglimi" på slutten av 1930-tallet. FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

Førstereisfortellinger

Sjøfolkens fortellinger om sine opplevelser viser oss at ungdom for femti år siden levde i en helt annen virkelighet enn dagens unge.

14-åring på 18-måneders kontrakt

Ti tross for kakerlakker og konflikt med kokken, likte Grimstad-gutten seg godt til sjøs.

At det ofte kunne være tøffe tak for førstereiser forteller blant andre en kar fra Grimstad som reiste ut som 14-åring i 1950. Han mønstret som messegutt på en av Tønnevolds motortankere. Han var strengt tatt for ung, men overtalte for-

eldrene til å gi skriftlig samtykke til at han kunne ta hyre. Kontrakten lød på atten måneders sammenhengende tjeneste med rett til fri hjemreise etter avmønstring i nordeuropeisk havn.

Messeguttene forteller at mannskapsmessa han skulle holde styr på var for 18 deks- og maskinfolk. Den lå under dekk og var spartansk innredet. Kun fire bord og trebenker. Ingen stoler eller bilder. Dagrom eller oppholdsrom fantes ikke. Båten hadde verken friskluftanlegg eller aircondition og det krydde av kakerlakker. På tropene var det kakerlakker absolutt over alt. De befant seg på vegger og tak, bord og stoler, i køyene, i klærne og på maten. Proviantrommet var særlig utsatt. Etter en stund ble kakerlakkene en naturlig del av hverdagen.

Mannskapet om bord besto av folk fra Danmark, Sverige, England, Polen, Italia og Egypt. De fleste nordmennene var fra Grimstaddistriktet. Mange var

tidligere krigs- eller uteseilere. Messeguttene forteller at disse som regel ikke reiste hjem etter avmønstring, men stoppet i uthavnene for å søke ny hyre. Mange krigsseilere var preget av opplevelser fra konvoiene. Det kunne resultere i tøffe episoder både om bord og i land, forteller messeguttene. - Men alle var imidlertid greie mot meg og gav meg en fair og god behandling, forteller han. - En annen historie var kokken om bord. Av en eller annen grunn hadde han lagt meg for hat fra første dag. Han kjeftet og var ufin mot meg hver bidige dag. Han ga meg skylda for alt som var galt. Klaget mannskapet på kosten, var det min skyld. Likeledes hvis det var for lite mat, - min skyld. Han drev ren terror mot meg og jeg var så redd for ham at jeg ikke torde si det til noen andre om bord. Jeg led heller i stillhet og gruet meg til hver gang jeg skulle opp i byssa for å hente mat.

Årsaken til kokkens fiendtlige innstilling fikk han vite når han mønstret av. Førstereisen hadde vært storkjeftet og kritisert tilstanden i byssa når han kom om bord. □

UT Å SE VERDEN. Å besøke fremmede land var noe mange unge gutter ville. Her er A/S Thor Dabls "Thorsorient" i 1951.

FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

Brev fra førstereiser

I tillegg til beretningene Hvalfangstmuseet mottar fra tidligere førstereisgutter, er brev skrevet av førstereiser til sjøs verdifull dokumentasjon de gjerne skulle hatt mer av.

I en liten brevsamling skrevet av en førstereisgutt fra Ulefoss i Telemark om bord i et hvalkokeri på hvalfangst i Sydishavet i 1957-58, får vi mange interessante opplysninger om livet om bord. I brevene

hjem til foreldrene fortalte han om arbeidsoppgaver og ansvar som neppe ville bli pålagt en uerfaren 15-åring i dag.

Sjøsøyken plaget ham kraftig de første dagene, men det gikk heldigvis over. Som

lugargutt hadde han ansvaret for å holde ti lugarer rene. De ble vasket to ganger i uken og sopet de andre dagene. Han måtte rengjøre bad, klosetter, vasker og golv. Han hadde ansvaret for å holde orden i to store salonger og vaske dem to ganger i uken. Ifølge ham selv var det ikke noe å snakke om, det var gjort på to-tre timer. Alle brevene gir inntrykk av at han trivdes godt om bord. □



BREV HJEMMEFRA. Utdeling av brev på dekk om bord på hvalkokeriet "Kosmos III" i sesongen 1956-57. Mange hadde vært på sjøen lenge, og brevene skrevet på tynt blått luftpostpapir brakte nyheter om kjente og kjære.

FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

Hermetisk frukt – ren luksus

Etter år med matrasjonering hjemme, var god mat om bord en stor opplevelse for mange unge.

Mange sjøfolk framhever kosten til sjøs og hvor viktig god mat var for trivselen om bord. De fleste har gode minner fra måltidene og bare positivt å si om forpleiningen. Det er viktig å huske at i årene etter krigen og fram mot slutten av 1950-tallet var det fortsatt rasjonering av en rekke varer

i Norge, og det var enkle kår i mange norske familier. Til sjøs var det som regel bedre kost enn man var vant til hjemme.

- Når det gjelder kosten om bord var det mye godsaker, sier en som var messegutt om bord i hvalbåt på 1950-tallet. Han forteller at han kom

fra en helt alminnelig familie og var vant til enkle forhold. Hermetisk frukt var noe av det beste han visste. Det var som luksus å regne i Norge og noe de færreste hadde tilgang til. Om bord i hvalbåten var det nærmest daglig kost, og han var ikke redd for å forsyne seg. - Forbrenningen var på topp og jeg spiste utrolig mye, forteller han. - Hardt fysisk arbeid og kulden i Sydishavet gjorde også sitt til at matlysten var upåklagelig. □

Fire av ti mann tok bare én tur

Flere beretninger understreker at mange førstereiser slett ikke valgte sjømannsyrket som levebrød.

På slutten av 1950-tallet var det over 40 prosent av førstereisguttene som aldri reiste til sjøs igjen. Det var vanlig å ta en tur til sjøs, eller en sesong på hvalfangst, før man gikk over i andre yrker eller kanskje tok utdanning. Eventyrlyst var en viktig faktor som lokket unggutter til sjøs og sørget for at man fikk sett seg litt om i verden. I mange familier i kystbyer med

sjøfartstradisjoner var det trolig forventet av man skulle en tur til sjøs for å bli regnet som ekte mannfolk. Det markerte overgangen mellom barndom og voksen alder.

Et typisk eksempel på en førstereis som nøyde seg med kun én tur finner vi i en beretning fra Sandefjord. I 1953 arbeidet han som sveiser på Framnes mekaniske verksted. Han var, som han selv

skriver, begynt å bli trøtt av å sitte ute i all slags vær og fryse vinteren igjennom. En tur til sjøs, og gjerne til varmere strøk, fristet. Inspirert av en kamerat fikk han hyre som smører om bord på samme båt som kameraten, en motortanker som hovedsaklig gikk på Karibia og Philadelphia. Det ble et opplevelsrikt år med besøk i mange utenlandske havner og fremmede land, men da tolv-månederskontrakten løp ut, mønstret han av i Norge og fortsatte som sveiser på skipsverkstedet. □



HJEMKOMST. Hvalkokeriet "Thorsbøvdi" anløper Sandefjord for siste gang i 1965. Forventningsfulle hvalfangere er utålmodige etter å gå i land. FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

Alene til rors i den engelske kanal

Førstereisende ble ofte gitt uforholdsmessig stort ansvar.

De fleste førstereisguttene tilpasset seg raskt livet til sjøs. Noen ble tillagt større ansvar etter hvert som tiden gikk. En førstereis fra Stokke i Vestfold som var messegutt om bord på hvalbåt i 1959-60 ble satt ved roret da mannskapet ble

invitert på såkalt "hjemkomstfest" i skytterens lugar. Messeguttene likte å være på brua, så han hadde ikke noe i mot oppgaven

Han var snaut 16 år gammel, og måtte stå til rors hele natta gjennom den

engelske kanal. Styrmannen var bare oppe på brua av og til for å gi ny kurs. Resten av mannskapet var på rangel. Messeguttene forteller likevel at han alltid ble passet godt på av mannskapet, men også at det var hardt å reise ut og bli helt alene, når man var vant til å være hjemme hos familien. Som førstereis måtte man klare alt selv. □

På rangel i Cape Town

Det kunne gå hardt for seg da hvalfangere hadde landlov.

Mange forteller om opplevelser som førstereis i bunkringshavnene. Særlig Cape Town i Sør-Afrika får mye omtale. Byen var velkjent for mange norske sjøfolk. Om hvalfangerne fra Vestfold ble det ofte spøkefullt sagt at de kjente Cape Town langt bedre enn Oslo.

En dekksgutt forteller om et besøk i Cape Town i januar 1951: - Vi lå i Cape Town i et par uker. Dette var midt på sommeren og fin ferie for oss. Mannskapet var glad i å feste, men ingen var særlig gode i engelsk. Siden jeg kunne litt engelsk ble jeg populær. Vi var blant annet på "The Green Lantern" – en nattklubb som lå langt utenfor byen.

Det var mange forretninger i byen som hadde skilt i vinduene med beskjed om at her snakkes det norsk. Den nærmeste baren het visstnok Charlton Hotel, og ble kalt "Snubbel Inn" av nordmennene. Under et besøk i land endte



TABLE MOUNTAIN var et velkomment syn for sjøfolk som hadde vært mange måneder i på sjøen. I land ventet barer og nattklubber. FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

han opp på en bar som nettopp hadde hatt besøk av et norsk skipsmannskap som knuste nesten alt inventaret til pinneved. - Vi sto rundt det siste overlevende bordet i baren med hver vår øl, forteller dekksguttene.

Baren "Delmonico" i Cape Town er stedet som nevnes oftest, og det har nærmest legendestatus blant tidligere hvalfangere. Her var første sted det var tilgang til kaldt øl, fest og moro etter

mange måneder om bord i trange hvalbåter og illeluktende kokerier i Sydis-havet. Ikke rart det florerer av ville historier om folk som måtte bæres om bord etter endt sjøslag i land.

Hvalfangstmuseet har lenge, men uten hell, forsøkt å få fatt i fotografier av eller fra "Delmonico". Museet i er i det hele tatt interessert i alle slags fotografier som har med besøk på sjøfolkenes stamsteder i land å gjøre. □



MYE MORO. Det var ikke bare slit om bord. Her er det dansetilstelning på dekk om bord i et hvalkokeri under hjemturen fra feltet i 1937. De lekke bikinidamene var nok mer maskuline til daglig. FOTO: HVALFANGSTMUSEETS ARKIV

Båtførerprøven

Viktig kunnskap og masse sjøvett

Det er fortsatt mange som er pliktig til å inneha båtførerbeviset, og som ikke har tatt båtførerprøven. Disse risikerer bøter og avkorting på forsikring ved skade, om de fører bevispliktig fritidsbåt etter 1. mai 2010. Under slagordet "Vis sjøvett - ta båtførerprøven" arbeider Sjøfartsdirektoratet for å flere til å ta båtførerprøven.

Det skjer altfor mange ulykker med fritidsbåter. I 2009 omkom 31 personer i fritidsbåtulykker, av disse var 28 menn, en kvinne og to barn. I løpet av perioden 1993 til 2009 har det omkommet til sammen 590 personer i slike ulykker. Hovedgruppen av de som omkommer er menn i aldersgruppen 40 år og eldre.

- Det omkommer sjeldent barn og unge i slike ulykker og det forebyggende arbeidet i Sjøfartsdirektoratet "Vis

sjøvett", der arbeid har vært rettet mot barn og unge over flere tiår, har nok bidratt til dette, uttaler underdirektør Bjørn Reppe. Han leder underavdeling Sjøvett og Fritidsfartøy.

-Vår avdeling har en null-visjon, det vil si at arbeidet med tilsyn av båter og med forebyggende arbeid sikter inn mot null ulykker med fritidsbåter, forteller Reppe. - Båtførerprøven bidrar også til økt kunnskap og en sikrere båtturn og



Lorna Mannes
Dyrkolbotn
seniorrådgiver

prøven er en naturlig del av det forebyggende arbeidet. Fra 1. mai 2010 må alle som er født 1. januar 1980 eller senere og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller med motor med effekt mer enn 25 hestekrefter ha båtførerbeviset.

Omfattende kampanje

På oppfordring fra Nærings- og handelsdepartementet, har underavdelingen

arbeidet med en omfattende informasjonskampanje om båtførerprøven i vinter. Under tittelen "Vis sjøvett - ta båtførerprøven" er det blitt informert om viktigheten av å ha kunnskap om å ferdes til sjø, med en oppfordring om å ta båtførerprøven. Med god hjelp fra avdelingen Kommunikasjon og samfunnskontakt har kampanjen nådd ut til mange. 60.000 foldere er delt ut på messer og sendt ut til publikum og med sjøfartsdirektør Olav Akselsen som frontfigur for kampanjen, er det også blitt mange gode oppslag i media. Alle landets ungdoms- og videregående skoler har fått informasjon om ordningen, med en oppfordring om å bli test-senter. I tillegg er informasjonen oversatt til tysk og engelsk med tanke på fisketurister og andre utenlandske statsborgere. Det er blitt annonsert om båtførerprøven i diverse medier og informert om ordningen på vår hjemmeside.

Kurs og elektronisk prøve

-Selv om det ikke er obligatorisk å ta kurs i forkant av prøven, anbefaler vi likevel alle å delta på et kurs, sier Bjørn Reppe. Kurs arrangeres over hele landet i regi av båtskoler, studieorganisasjoner, ungdoms- og videregående skoler og mange andre.

Norsk Test as har driftsansvaret for avleggelse av båtførerprøven og utstedelse av beviset på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Det koster kr. 525,- for å ta prøven, inklusiv utstedelse av beviset. Fram til 31. desember i år vil det fortsatt være mulig å ta prøven skriftlig, men etter denne datoen faller sensorordningen bort og det vil kun være mulig å ta båtførerprøven elektronisk ved et av de mange testsentrene.

En av de mange som har gått kurs og tatt båtførerprøven i vår er Hedda Karin Grip, ansatt i Sjøfartsdirektoratet. -Jeg tok båtførerprøven for å lære mer om reglene til sjøs, det er viktig å kunne mer om emnet i forbindelse med jobben, sier hun.

For Grip er ikke båtførerbeviset obligatorisk, men hun har tilgang til båt, og i sommer vil hun praktisere noe av det hun har lært. -Kurset ga meg masse kunnskap om merking på sjøen,



HAR BESTÅTT PRØVEN. Hedda K. Grip har tatt båtførerprøven og har beviset på at hun klarte det.

Sertifisering av ISM revisorer

Quality Management Certification tilbyr akkreditert sertifisering av ISM revisorer. Akkreditering betyr at sertifikatene er autorisert og sertifiseringen er under overvåkning av norske myndigheter ved Norsk Akkreditering. Dette gir også sertifikatene internasjonal gyldighet.

Et akkreditert sertifikat er nyttig dokumentasjon på personlig kompetanse. Quality Management Certification er alene om å kunne utstede akkrediterte ISM revisor sertifikater i Norge.

For å bli sertifisert må man ha erfaring med revisjon, ha deltatt på et godkjent revisjonslederkurs og bestå ISM revisor eksamen. Nærmere detaljer finnes på WWW.QMCE.NO.

Quality Management Academy er foreløpig den eneste i Norge som tilbyr godkjent ISM revisjonslederkurs for akkreditert sertifisering. De neste kursene går i Oslo 18.10.2010 og på Tenerife 28.03.2011. Mer informasjon finnes på WWW.QMA.NO eller ta kontakt på OFF@QMA.NO.



lanterneføring og navigering, og jeg vil nok føle meg tryggere på sjøen etter at jeg har tatt båtførerprøven, mener hun.

Fortsatt 16 års-grense

For de som er under 16 år, gjelder fortsatt reglene om at disse kun kan føre båt med lengde inntil 8 meter og som har maks hastighet på 10 knop (med aktuell fører om bord) eller som har motor med maks effekt på 10 hestekrefter. Foreldre bør være oppmerksom på at selv en liten båt med liten motor kan oppnå en hastighet over 10 knop. De som er fylt 14 år kan ta båtførerprøven, men disse får ikke utstedt beviset før fylte 16 år.

Flere må ta prøven

Tall fra Norsk Test AS for perioden januar-mai viser at det har vært en oppgang i antall som har tatt båtførerprøven i 2010 i forhold til 2009. Likevel er det fortsatt mange innen gruppen som må ta prøven, og til sommeren vil politiet være på plass med kontroller langs kysten. Den som fører båtførerbevispliktig fritidsbåt uten båtførerbevis, risikerer en bot på kr. 5000,-.

Fortsatt er det mange innen gruppen som må ta prøven, og som nok venter i det lengste, men til sommeren vil politiet være på plass med kontroller langs kysten. Den som fører båtfører-

VISSTE DU DETTE?

Enkelte forsikringselskap har en rabattordning ved forsikring av fritidsbåt, men på den andre siden kan forsikringsutbetalingen bli avkortet om du ikke har påkrevd båtførerbevis og havner i en ulykke med båten.

Som eier av fritidsbåt er man ansvarlig for at fører av båten har båtførerbeviset.

For de som har båtførerbevis fra før, er dette fortsatt gyldig. Enkelte har fått utstedt et bevis uten bilde og må bytte dette inn om det skal være gyldig.

Båtførerbeviset er i kredittkortformat og du kan bytte inn ditt gamle bevis i dette plaskortet.

Har du mistet ditt gamle bevis, kan du sjekke om du ligger i båtførerregisteret hos Norsk test AS, www.norsktest.no

Det koster kr. 525,- å ta båtførerprøven, inkludert utstedelse av bevis.



For mer info se: www.sdir.no

bevispliktig fritidsbåt uten båtførerbevis, risikerer bot.

- Selv om det er en avgrenset gruppe båtførere som er bevispliktige, oppfordrer

vi alle til å ta båtførerprøven, slik at flest mulig tilegner seg kunnskap om sjømannskap og om de regler som gjelder til sjøs, avslutter Bjørn Reppe. □



-FOR MANGE OMKOMMER I FRITIDSBÅTULYKKER. Vi har en null-visjon, uttaler Bjørn Reppe.

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





Deler kompetanse for bedre etterforskningsarbeid ved sjøulykker

- Vi er opptatt av å finne løsninger som gjør politiet i enda bedre stand til å håndtere sitt ansvar i etterforskning av ulykker til sjøs.



Alexander Urrang Hauge
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Det sa førstestatsadvokat Harald Strand sin innledning til Sjøfartsmøte 2010 – Etterforskning og påtale. Etter at ordningen med sjøfartsinspektørene ble avsluttet og etterforskningsansvaret ble overlatt til politiet har både både politi og Sjøfartsdirektoratet etterlyst en arena for kompetanseutveksling.

Mange deltagere

Sjøfartsmøte 2010 ble avholdt ved Rica Maritime Hotell i Haugesund den 28. april. Arrangementskomiteen hadde på forhånd stålsatt seg for moderat oppslutning, men kunne med gledelig forbauselse se at hele 150 deltagere fant veien til den to dager lange konferansen. En rekke foredrag ble holdt og engasjementet og spørsmålene fra salen tegnet et klart bilde av det var behov for kompetanseutveksling mellom så vel Sjøfartsdirektoratet og politiet som jurister og etterforskere.

Politiadvokat Per Kristian Haaland fra Rogaland politidistrikt var meget fornøyd med både program og oppmøte.

- Statsadvokaten har oppfordret til møter som dette. Vi trenger en slik møtearena, og jeg tror vi gjorde det klokt i å arrangere møtet i Haugesund, hvor Sjøfartsdirektoratet holder til, sier Haaland.

- For politiet handler det om dra nytte av Sjøfartsdirektoratets kompetanse, slik at politiet står stødigere når uhellet først er ute, sier Haaland som noterte seg at de aller fleste politidistriktene med kyst var representert.

Overtredelsesgebyr

De mange foredragsholderne belyste den omfattende omgaven som både politi og direktorat står overfor. Karin Magrethe Vedø, rådgiver i Sjøfartsdirektoratet, orienterte blant annet om de nyinnførte overtredelsesgebyret som politiet kan ilegge rederiene.

-Overtredelsesgebyrene skal svi for rederiene, men ikke velte dem. Derfor vil vi legge vekt på rederienes økonomiske evne ved utmåling av overtredelsesgebyret, forklarte Vedø til den lydhøre forsamlingen og fortsatte. -Tanken er at vi skal få et mer effektivt sanksjonssystem. Sjøfartsdirektoratet tror at raskere reaksjonsevne vil virke preventivt. Overtredelsesgebyr skal bidra til å styre rederienes adferd i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

Hun mener hovedordningen i ligger nettopp i den nye ordningen, at politiet skal stå for etterforskningen i straffesaker: - Politiet har i utgangspunktet ikke spesialkompetanse i forhold til etterforskning av sjøfartssaker. Det betyr at politiet må bygge opp kompetanse internt. Videre må vi få til gode systemer



FORNØYD: - Vi ser et sterkt behov for slike møte og en samlokalisering av kompetansen. En vanlig politijurist opplever kanskje en eller to slike ulykker i løpet av hele sin yrkeskarriere, sier Per Kristian Haaland i programkomiteen.



PÅ GRUNN. Da det panamaregistrerte lasteskipet "Full City" gikk på grunn ve Langesund fikk politiet en omfattende etterforskningsoppgave som krever solid fagkompetanse.

SVART ARBEID: "Full City"-ulykken avdekket hvilken kompetanse som kreves, sier politiadvokat Siri K. Karlsen, ved Telemark politidistrikt. Her jobber frivillige fra WWF med oppryddingen.

for bistand og samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og politiet. Både politiet og Sjøfartsdirektoratet er i gang med dette allerede, men vi må nok gi det litt tid for at det skal få etablert seg ordentlig, sier Vedø.

Krever ressurser og kompetanse

Konferansens siste foredrag fungerte som et skremmende understatement av viktigheten i etterforskningsarbeidet. Politadvokat Siri K. Karlsen holdt et engasjerende foredrag om Full City-ulykken – lasteskipet som gikk på grunn utenfor Langesund i Telemark.

Karlsen fortalte om hvor omfattende en slik etterforskning er for et politidistrikt.

-En sak som "Full City"-grunnstøtingen krever store ressurser og solid kompetanse, sier Karlsen som fikk stort utbytte av konferansen.

-Det er svært mange interessante problemstillinger som kom opp. Slike møter er også bra for nettverksbygging, du møter folk og får faglige kontakter, sier Karlsen.

Hun ønsker hyppigere møter som dette. - Statsadvokaten har foreslått møte hvert andre år. Jeg synes det er i minste laget. Politiet trenger all denne kompetanseutvekslingen, avslutter Karlsen. □

FORSKJELLEN PÅ TVANGSMULKT OG OVERTREDELSESGEBYR

Tvangsmulkt kan brukes som et virkemiddel ved håndhevelsen av offentligrettslige regler når det finnes lovhjemmel for det. Skipssikkerhetsloven § 50 første ledd lyder: "Hvis rederiet ikke har etterkommet et pålegg etter den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet". Overtredelsesgebyr er en straffende reaksjon på en overtredelse av skipssikkerhetslovens regler. Her ser vi bakover og overtredelsesgebyret er en sanksjon for en overtredelse som har skjedd.



OVERTA ANSVAR: -På et eller annet tidspunkt forventer vi at politiet greier seg uten Sjøfartsdirektoratets bistand, ble det sagt fra talerstolen på Politimøtet i Haugesund. Bildet viser det Hong Kong-registrerte lasteskipet "Fedarl Kivalina" som gikk på grunn i Freifjord på Nordmøre i mai i fjor.

FOTO: REDNINGSELSKAPET



Sikkerhetsstyringssystem
tilpasset
Skipssikkerhetsloven § 7

Komplett Sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøyer

SIRKEL leverer et komplett sikkerhetsstyringssystem som benytter vedlikeholdssystemet **PreMaster Pro** fra **OCS AS**.

- Forebyggende Vedlikehold og Sikkerhet (FVS)
- Kontroll og evaluering av utført arbeid
- Løpende forbedring av arbeidsrutiner
- Dokumentstyring av Opplæringsmanualer

Kontakt oss for tilbud

SIRKEL

Solstrand, 9020 Tromsdalen
Telefon: 47 45 42 00
Email: post@sirkel-vs.no
Internett: www.sirkel-vs.no

OCS AS

Larsgårdsvegen 4, 6021 Ålesund
Telefon: 55 98 63 00
Email: sales@onsoft.no
Internett: www.onsoft.no

Piratene på jakt i nye farvann

Piratene i Adenbukta søker nye farvann og den asiatiske piratvirksomheten øker.

- Slik som situasjonen er nå, kapres det fortsatt cirka like mange fartøy. Men vi ser også en endring sier Lars Saunes, kommandørsjef for sjøseksjonen ved Forsvarets operative hovedkvarter i Bodø.

- Piratvirksomheten har flyttet seg lenger ut i Somalia-bassenget og ut i Det indiske hav. Vi har også sett en negativ utvikling i våpenbruk fra piratenes side, sier Saunes som har vært med den norske fregatten "KNM Fritjhof Nansen" på oppdrag ved Afrikas Horn og i Adenbukta.

Han peker på at et tilfelle der et russisk marinefartøy åpnet ild mot somaliske pirateri og drepte en mann.

- Russerne overlot den drepte til de andre piratene. Senere ble alle funnet omkommet, forteller kommandørsjefen.

Saunes mener at det beste sikkerhetsarbeidet er det preventive.

- Vi ser at det beste arbeidet er det som gjøres på forhånd. Følg retningslinjene som er utarbeidet av rederiene om økt sikkerhet ombord, følg sikkerhetskorridoren og meld fra til koalisjonsstyrkene. Slike forberedelser



Alexander Urrang Hauge
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

avverger de fleste angrepene, sier Saunes.

Men heller ikke korrekt oppførsel gir garantier. Saunes advarer mot at den militære tilstedeværelsen blir en hvilepute.

-Vi må huske hvor stort dette havområdet er. Det er svært vanskelig å skille mellom fiskere og piratere for koalisjonsstyrkene. Kontrollene blir derfor mer tilfeldige, vi har ikke kapasitet til å rekke over alt.

Forsvaret vil ikke mene noe om rederiene bør utstyre mannskap med våpen eller ha væpnede vakter om bord.

- Vi ser at ulike former for bevæpning kan slå begge veier. Vi har selv utstyrt fartøy som seiler for FNs matvareprogram med militært personell, først og fremst for å frigjøre egen kapasitet, forteller Saunes.

Ikke bare rundt Afrikas Horn

- Siden nyttår har det stadig tikkert inn meldinger om piratvirksomhet i Asia, sier Morten Alsaker Lossius, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, i avdelingen for internasjonal miljø- og sikkerhets-samarbeid. Lossius påpeker at piratangrepene har en annen form her.

-Det er spesielt Javahavet, utenfor Singapore og den sørlige delen av Sørkinahavet som fått flest angrep, sier Lossius og påpeker at piratene bruker andre metoder her.

-Her er det ofte såkalt "hit and escape". Piratene tar seg om bord og stjeler utstyr og verdier før de forsvinner igjen - gjerne etter mørkets frembrudd

og uten at mannskapet merker det, men også "armed robbery" - væpnet ran - forekommer. Skip som ligger til anker eller kai er spesielt utsatt.

Lossius påpeker at kapringer også forekommer her, gjerne mot skip som går sakte og har lavt fribord.

- Siden jul har minst tre slepebåter forsvunnet, for senere å dukke opp igjen med andre navn og andre farger. Gamle spor har ikke vært godt nok fjernet slik at båtene har latt seg identifisere, sier Lossius. □

SJØFARTSDIREKTORATETS ROLLE I KAMPEN MOT PIRATVIRKSOMHET

Sjøfartsdirektoratet har en rådgivende rolle i piratspørsmålet og bistår næringen i sikkerhetsspørsmål. Norge er en del av ReCaap-ordningen, og Sjøfartsdirektoratet er nasjonalt kontaktpunkt. ReCaap er et informasjonsutvekslingssenter som distribuerer informasjon og piratvarsler til de medlemlandenes nasjonale kontaktpunkt. RECAAP står for regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia, med hovedfokus på Asia, men sender piratvarsel også fra andre deler av verden. Norge er med FNs arbeidsgruppe som jobber for piratbekjempelse. Sjøfartsdirektoratet deltar i Kontaktgruppe 3, som utarbeider anbefalinger til rederi og skip om praktisk sikringstiltak og forebyggende arbeid.

Les mer på www.sjofartsdir.no

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



Langsiktig sikkerhetsarbeid gir resultater

I hele ti år har Studio Apertura samarbeidet med Statoil for å bedre sikkerheten på deres servicefartøy. Nå kommer resultatene.

Det er gjennomført undersøkelser, arrangert diskusjonsforum og gitt innspill til beslutningstakere. I 2009 intervjuet vi fartøy- og rederiansatte om tre tema – kapteinsrollen, spot-fartøy og vaktordninger.

- Mange har forventninger til kapteinen, og få kapteiner synes de klarer å håndtere alt som forventes av dem, sier forskerne ved Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning.

- Noen forventninger er også motstridende: Mannskapet mener at kap-

teinen alltid skal tale deres sak, mens rederiet ser kapteinen som sin forlengede arm.

Erfarne kapteiner virker best rustet til å løse rollekonfliktene, selv om også de kan prøve å unngå roller de finner vanskelige.

Funnene viser at vanlige strategier for å håndtere mange forventninger og rollekonflikter er sammensatte.

-Utelate noen oppgaver fordi det er for mange, unngå en rolle man mener ikke "passer", gjennomføre alle rollene,

Anniken Solem, Kristine Vedal Størkersen og Jørn Fenstad
Studio Apertura/NTNU Samfunnsforskning

men med ironisk distanse og bare velge én rolle og rendyrke den, forklarer forskerne ved Studio Apertura

Nedprioritering av roller kan resultere i utallige forhold som påvirker sikkerheten, for eksempel uklare beslutninger, manglende respekt fra underordnede, problemer med å påvirke løpende risikovurderinger, styrmenn som ikke kan ta over ansvaret.

- Det er derfor nødvendig med bevisstgjøring av og kompetanseheving rundt de mange rollene en så viktig

person som kapteinen må håndtere, forklarer forskerne i Trondheim.

Mer kontakt på kort kontrakt

Oljeselskapene inkluderer fartøy på fast kontrakt i sikkerhetsarbeidet, men har ikke samme mulighet med fartøy på spotmarkedet. Korte kontrakter får konsekvenser for sikkerhetsrelatert kommunikasjon mellom oljeselskap og fartøyansatte:

- På tross av oppfordringer fra oljeselskap rapporterer spotbåtmannskap sjeldnere nestenhendelser og småskader, blant annet fordi de opplever å ikke få respons på rapportene
- Underrapportering kan forekomme fordi spotbåtmannskap er opptatt av sitt fartøys omdømme. Omdømme-



HARDT VÆR: Kapteinenes mange roller og ansvarsområder kan føre til at noen oppgaver blir prioritert mens andre blir nedprioritert.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA



SPOTSIKKERHET: Oljeselskapene inkluderer fartøy på fast kontrakt i sikkerhetsarbeidet, slik er det ikke med spotmarkedet. Det kan få konsekvenser for sikkerhetsarbeidet på fartøy i spotmarkedet.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA



IKKE RAPPORTERT: Funnene viser at fartøy som er i spotmarkedet rapporterer nestenhendelser og småskader i mindre omfang enn fartøy som går på lang kontrakt.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA

fokuset kan også få betydning for sikkerheten når de som utfører oppgaver kjøpt og greit får det beste ryktet.

-God dialog med fartøyansatte øker oljeselskapets innflytelse på sikkerhetsarbeid ombord. Eksisterende møteplasser, som riggflytt- og lastemøter, bør derfor tilrettelegges for sikkerhetsdialog. I tillegg bør alt mannskap inviteres til oljeselskapenes sikkerhetsprogram, forklarer forskerne.

Vanskelige vaktordninger

Fatigue er et problem blant seilende, og søvnmønsteret ved tradisjonelle tovaktordninger har fått mye av skylden for dette. Noen mener at 8-8-4-4-vakter

bedrer søvnrytme, konsentrasjon og sikkerhet, og Statoil fikk i 2009 en del servicefartøy til å prøve ut dette. Vår evaluering viser at 8-8-4-4-vakter kan bedre sikkerheten så lenge vaktene er tilpasset fartøyets drift og personell. Dette innebærer at ved overgang til 8-8-4-4-vakter må mannskapet samlet

- se behov for ny vaktordning
- organisere vakttider, mattider o.l. etter fartøyets oppgaver og seilingstider
- gjøre stadige forbedringer

I tillegg må rederi og oljeselskap gi mannskapet handlingsrom, f.eks. ved grundig informasjon om andre fartøyansattes erfaringer med forskjellige tilpasninger.

Kunnskap som kan gi bedre fartøysikkerhet

Undersøkelsen om kapteinsrollen, spotfartøy og vaktordninger er oppsummert i konkrete tiltaksforslag til Statoil. Temaene er også diskutert på Kapteinforum (se undersak).

- Sikkerhetsarbeid må være fremme i bevisstheten hele tiden, og for å oppnå resultat trenger kapteinene både støtte fra rederiet og møteplasser hvor de kan møtes ansikt til ansikt, avslutter forskerne ved Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning. □

Les mer på:

www.ntnusamfunnsforskning.no/bedrefartøysikkerhet

Oppfordrer til nært samarbeid mellom kapteiner og oljeselskap

- Sikkerhetsarbeid har likheter med husarbeid; man ser betydningen av det først når det ikke blir gjort.

Det sier Trond Kongsvik. Han har jobbet med kapteinsrollen for Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning. Kongsvik jordnære sammenligning er også konklusjonen fra det årlige Kap-

teinformum, en årlig møteplass hvor kapteiner på servicefartøy og Statoil-ansatte har diskutert sikkerhets-spørsmål. Forumet ble etablert i 2001 og mye har skjedd på disse ni årene.

Trond Kongsvik
Studio Apertura/NTNU Samfunnsforskning

Utgangspunktet var en svært negativ sikkerhetsutvikling rundt 2000, med økning i både personskafer og kollisjoner mellom fartøy og installasjoner. Statoil-ledelsen ba Studio Apertura om å organisere samlinger der involverte i logistikkjeden fikk snakke sammen om hva som kunne bedre situasjonen. De første årene var preget av høy temperatur og klare meldinger fra de seilende. Resultatet var mange gode tiltaksforslag, og en stor del ble satt ut i live. Både antall personskafer og kollisjoner gikk i løpet av to år drastisk ned.

I de senere år har Kapteinforum vært preget av godt samarbeid for å bedre sikkerheten, og sikkerhetsresultatene holder seg stabilt gode.

-Tilbakemeldingen fra kapteinene er også entydig, sier Kongsvik.

- Kapteinforum bør bestå som en arena hvor man sammen fjerner hybelkaniner som truer sikkerheten. □



JAVEL, KAPTEIN: Studio Apertura ved NTNU i Trondheim viser at behovet for et eget kapteinforum er nødvendig og ønskelig.

FOTO: KRISTEN FAGRELAND (SOFF ASA)



HUSK

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2010

22. - 23. september

Tre temaer i fokus:

- Feiringen av sjømannens år
- Bemanningsutfordringer
- Ulykker på fiskefartøy

Delta på Sjøsikkekonsferansen! Det er en viktig møteplass for alle som er opptatt av sikkerhet til sjøs.

På året konferanse vil du blant annet møte disse foredragsholderne:



Rikke Lind,
Statssekretær NHD



Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Hans Sande,
Sjøoffisersforbundet



Pellegrino Riccardi
Pellegrino Consulting



Sjur Dagestad
NTNU



Sturla Henriksen
Rederiforbundet



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Forberedt på fremtiden

Velferden har gjort sin oppsummering av foråret, og planlegger de nærmeste årene.

2009 har vært et år preget av høy aktivitet og endring. I fjor startet omleggingen av avistjenesten og prosjektet fortsetter inn i 2010. Sjøfolk rundt omkring i verden har vært forsynt med aviser som ble sendt med fly to ganger i uken fra Gardermoen. Mottakere har vært Velferdens egne stasjoner, sjømannskirker og privatpersoner vi har hatt avtale med. For sjøfolkene ble ofte avisene mange dager gamle før de kom om bord på skipet.

Ikke mer gamle nyheter

I dag overfører vi dagferske aviser elektronisk til åtte ulike spesialprintere som er plassert rundt om i verden. I tillegg

til egne velferdsstasjoner, samarbeider vi med Sjømannsforbundet og med Sjømannskirker. I tillegg til at vi har plassert ut printere på fire sjømannskirker, har kirken selv supplert med printere på to kirker. På mange måter er det blitt et paradigmeskifte for lokalaviser levert på norske skip i utlandet. Tilbakemeldingene fra sjøfolkene er meget god. Om vi ser det hele i et miljøperspektiv unngår vi nå dessuten mye flyfrakt med ditto luftforurensning.

Bøker og filmer

Med glede observerer vi at bøkene og filmene fra våre tjenester fortsatt er like populære blant sjøfolkene. Det er mange

som lar seg overraske av den store litteraturinteressen vi finner hos sjøfolk. Antall bokbytter kan faktisk sammenlignes med biblioteket i en mellomstor norsk by.

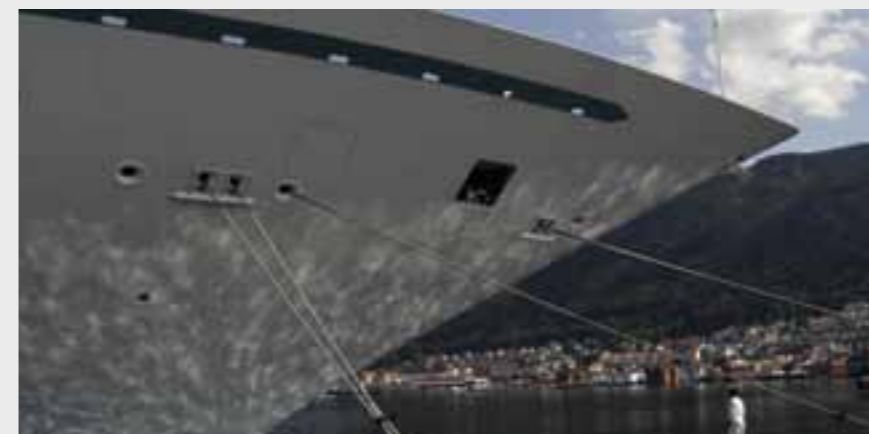
Til tross for dagens muligheter til selv å bestille film på nettet eller å kjøpe i den lokale butikken i havna, har den kvaliteten og det utvalget som Velferden tilbyr, fortsatt stor interesse blant sjøfolk. At deltagelse i Sjøfartsdirektoratets tjenester også hindrer juridisk kluss med visnings- og opphavsrettigheter er også av betydning for de fleste rederier.

Fortsatt populært med idrett

På idrettsfronten observerer vi en liten

nedgang i idrettsmerker, men våre arrangementer – det være seg golf eller fotball – holder stillingen. Spesielt Bergen Summer Cup i fotball er veldig godt likt blant cruiseskip som besøker Bergen i sommersesongen. Blant cruise-mannskaper er Bergen en av de mest populære destinasjonene på grunn av den aktiviteten som her tilbys.

2009 er et år hvor Velferden har hatt fokus på de utfordringer som Maritime Labour Convention (MLC 2006) vil gi oss som sjøfartsnasjon. Arbeidet med MLC vil fortsette i de to neste årene. Velferden skal være klar til å møte konvensjonens krav når den etter all sannsynlighet implementeres i slutten av 2011. □



POPULÆR HAVN. Bergen har mange gode velferdstilbud for mannskap som besøker byen.

POPULAR PORT. Bergen has many good welfare services for crews visiting the city.

Prepared for the future

The Welfare Service to seafarers looks back on last year's efforts and plans for the future.

2009 was a year characterized by lots of activity and change. Among other things, we started the reorganization of the newspaper service, a project which will continue in 2010. Seafarers on Norwegian ships have been supplied with newspapers that were sent from Norway by air twice a week. The recipients were our own welfare stations, the Norwegian Churches Abroad and individuals who help us deliver the newspapers. For the

readers this meant that the papers were most likely several days old before they finally came onboard.

No more yesterday's news

Today we are able to electronically transfer hot-off-the-press news to eight special printers placed around the world. We have placed four printers with the Norwegian Churches Abroad and in addition they have supplied two of their own.

For the readers this represents a huge improvement and the feedback from the seafarers has been very good. If we see it all in an environmental aspect, this also means that we are able to avoid much polluting air freight.

Books and films

I'm glad to see that our book and film services are still popular among the seafarers. Many are surprised to hear of the

great interest in literature among seafarers. In fact, the number of book exchanges is comparable to that of a library in a medium sized Norwegian town.

Despite today's opportunities to buy films online or the average assortment in local shops at the quay side, the quality and the selection offered by our film service still holds great interest for seafarers. Moreover, the fact that participation in our film service prevents any trouble with viewing and copyrights is significant to many ships owners.

Sports are still popular

Although we see a slight decline in the number of sport badges, our sports

activities – whether it is football or golf – maintain their popular positions. In particular, the Bergen Summer Cup is well-liked among the cruise ships that visit Bergen in the summer season. Among the cruise crews Bergen is one of the most popular destinations because of the activities offered there.

2009 is a year where the Welfare service has focused on the challenges that the Maritime Labour Convention (MLC 2006) will present to us as a seafaring nation. We will be ready to meet the requirements of the conventions when it in all probability will be implemented by the end of 2011. □



Torbjørn Husby
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

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



Nordsjøcup i nordsjøvær

LYKKE PÅ LØKKA: Laget Trans Ocean Arctic i hvitt jubler litt mer enn laget DOF United i rødt.

Det var ikke mye som mintes om vår og sommer da 14 lag var samlet i forblåste Hirtshals til Velferdens årlige Nordsjøcup. Vind og regn herjet over det flate lanskaperet.

Men det var heller ikke været som var hovedgrunnen til at over 250 fotballinteresserte sjøfolk la turen til Danmark. Velferdens fotballcup vekker til liv både konkurranseinstinkt og festhumør. Allerede da MS Bergensfjord seilte ut fra Bergen var det stor stemning om bord. Til glede for deltakere og medpassasjerer.

-Jeg legger alltid min årlige tur til Danmark samtidig som Nordsjøcupen går av stabelen, avslørte en 70-år gammel mann. -Da lever båten og jeg treffer

mange flotte "ungdommer" fra mange ulike skip.

Oppvarmingen om bord i MS Bergensfjord kom godt til nytte. Et meget tett kampskjema ventet nemlig på den andre siden av Skagerrak. I løpet av få timer, mens båten ventet ved Kai, ble hele 26 fotballkamper spilt på fire ulike baner. Arrangementets avvikling gikk smertefritt, mye takket være velferdens funksjonærer har alle vært med i en årrekke og har god ekspertise for å få et



Per Erik Nielsen
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

arrangement av denne størrelsesorden greit i havn.

Etter de innledende rundene var 8 lag klar for kvartfinalene og tilslutt stod lagene fra Transocean Arctic, som av alle ting kalte seg for Psycho Drilling, og DOF United foran en finale. Kampen mellom de to beste lagene utviklet seg til den rene thriller. Lagene fulgte hverandre gjennom nesten to omganger. Nesten på overtid scoret Psycho Drilling og vant med 3-2. Fjord I Fylkesbåtane med Roger Rivedal i spissen ble

bare bedre og bedre gjennom hele turneringen og vant hele 8-0 i bronsefinalen mot Stril United. Fjord 1 ble godt støttet av supportergruppen sin på sidelinjen og disse ble selvfølgelig belønnet med pokal for beste supportergruppe.

Hele 16 mål scoret Vegar Sognefest på Fjord 1 Fylkesbåtane og ble dermed beste måltjuv. Det var også liten diskusjon mellom dommerne når det gjaldt beste spiller. Trofeet ble gitt til Tom Erik Sandal fra Transocean Arctic. Den meget solide keeperen fra Tide Admiral - Kjetil Bondhus ble beste målvakt.

Den årlige vandrepokalen Hjallis Sportmanship Trophy har i alle år gått til det lag som har vist god innsats og sportmanship. Denne gang valgte juryen en annen vri. Den tidligere toppdommeren Svein-Inge Time har i alle år vært med på Nordsjøcupen som dommer. Verken dårlig rygg og dårlig hjerte setter en stopp for denne 70 årige



Kaare Hausken deler ut vandrepokalen "Hjallis Sportmanship Trophy" til dommer Svein-Inge Time.



COWGIRLS AND COWBOYS: Det var ingenting å utsette på innsatsen på sidelinja. Fjord 1 Fylkesbåtane ble kåret til beste supportergruppe og samlet inn 18212 kroner til Kreftforeningen.



VIKTIG VELFERD: Tide Maritime klubb i grønt til venstre og Bredford Dolphin til høyre viste solid kampvilje. Velferdens menn, Kaare Hausken og Per Erik Nielsen, holder dem fra hverandre.

”legenden” i norsk fotball. Han fikk trampeklapp fra samtlige og hadde en stor klump i halsen da han mottok trofeet av velferdens Kaare Hausken.

Etter intens og iherdig innsats hastet både lag, supportergrupper, arrangementskomite og dommere tilbake til MS Bergensfjord og trygg seilas nordover. Neste

år er vi klar igjen og gleder oss samtidig til 2012 da Fjord Line setter opp sine to nye ferjer. Da kan vi håpe på ennå større deltagelse også fra andre deler av landet. □

Pensjonert fotballentusiast

At Arne Njøten ble pensjonist for et år siden, hadde ingenting å si for hans engasjement til velferden for sjøfolk i Bergen by. Njøten har vært ansatt i idretten i 30 år, blant annet innenfor utdanning og utvikling og som fotballtrener på høyt nivå.

I sommer er han med på å arrangere fotballturneringen Bergen Championship for femte gang, og han gleder seg til det braker løs nok en gang.

- Drivkraften er at det er utrolig moro å få være med på å bidra til at sjøfolkene får bryte litt opp i rutine om bord og å se hvordan klaseskillene raskt utviskes på banen, sier Njøten. Enkelte ganger er både mannskap og passasjerer fra båtene med som heiajeng, og med skipsorkester, ”duskedamer” og høye glass er stemningen på disse kampene helt fantastisk.

I løpet av sommeren vil det bli gjennomført mellom 30 og 40 kamper, mellom sjøfolk arbeidende på cruiseskip som anløper Bergen. Njøten har etter mange år i idretten opparbeidet seg et verdifullt nettverk, som gjør han til en viktig bidragsyter for praktisk tilrettelegging i forhold til kommune, anlegg og transport. Han er til og med behjelpelig med å skaffe til veie utstyr til de som trenger det. – Det har en stor personlig verdi for meg å kunne være med på å tilrettelegge for slik aktivitet for sjøfolkene. Den takknemligheten som deltakerne viser, gjør at jeg får mye igjen, sier han. □



Anne K. Minde
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

RESULTATER

Gruppe A

1. Transocean Searcher	3	3-0-0	5 - 1	9 p
2. Bredford Dolphin	3	1-1-1	5 - 3	4 p
3. Aker Spitsbergen	3	0-2-1	2 - 3	2 p
4. Songa Trym	3	0-1-2	3 - 8	1 p

Gruppe B

1. Fjord 1 Fylkesbåtane	3	3-0-0	13 - 2	9 p
2. Farstad Shipping	3	2-0-1	15 - 5	6 p
3. Team Havila	3	1-0-2	3 - 12	3 p
4. Sjøstjernene	3	0-0-3	2 - 13	0 p

Gruppe C

1. DOF United	2	2-0-0	8 - 1	6 p
2. Stril United	2	1-0-1	7 - 4	3 p
3. Bourbon United	2	0-0-2	1 - 11	0 p

Gruppe D

1. Psycho Drilling	2	0-0-2	17 - 2	6 p
2. Tide Maritime Klubb	2	1-0-1	6 - 6	3 p
3. Deepsea Bergen	2	0-0-2	0 - 15	0 p

SEMIFINALER:

DOF Unite - Stril United	6 - 0
Fjord 1 Fylkesbåtane - Psycho Drilling	0 - 3

FINALER:

Psycho Drilling - DOF United	3 - 2
------------------------------	-------

PREMIERING:

Beste Supportergruppe	Fjord 1 Fylkesbåtane
Beste spiller	Tom Erik Sandal, Transocean Arctic
Beste målvakt	Kjetil Bondhus, Tide Admiral
Største måltjuv	Vegar Sognefest, Fjord 1 fylkesbåtane, 16 mål

Hjallis Sportmanship Trophy
70 år gamle Svein-Inge Thime leverte fire solide kamper til tross for dårlig rygg og hjerte.

Eventyrlige helter og 80-talls nostalgi



Kampen mot tyranniet fortsetter på mange arenaer

Mer enn femti filmer og TV-serier er laget om Robin Hood. Den første kom allerede i 1909. Kevin Costners fremstilling fra 1991 har kanskje stått seg best – inntil nå. For når Ridley Scott regisserer Russel Crowe i tittelrollen, åpner vi gjerne for et nytt filmeventyr om den lovløse helten fra Sherwood-skogen.



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

Robin Hood

Oscarvinner Russel Crowe gjenforenes med Gladiator-regissør Ridley Scott i det storslåtte actioneventyret om Robin Hood og hans vidgjetne bedrifter. Historien om denne legendariske skikkelsen er blitt gjenfortalt gjennom generasjoner av alle dem som deler hans umettelige behov for actioneventyr og utpreget rettferdighetssans.

I en liten landsby i 1200-tallets England er korrupsjon utbredt og innbyggerne lider. Robin Hood og hans menn utfordrer kronen og maner til opprør for å endre maktbalansen mellom kongen og hans undersåtter, – og for å gjøre inntrykk på en viss lady Marion (Cate Blanchett). Uansett om han var en fredløs eller en helt, denne mannen skal til evig tid forbli symbolet på frihet og rettferd for sitt folk.

Prince of Persia: Sands of Time

Det populære dataspillet har blitt tilrettelagt for det store lerretet i et fantasifullt eventyr lagt til det sjettede århundrets Persia. I sentrum for gode og onde krefter står en legendarisk dolk, kalt "Sands of Time". Den som besitter denne gaven fra gudene kan vende selve tiden, og har makt til å styre verden. En fryktet adelsmann vil ha kloa i dolken for å kunne



UNGDOMSKILDEN. Etter en fest i badestampen våkner gutta i "Hot Tube Time Machine" opp i 1986. FOTO: STUDIOKREDIT



DATASPILL BLIR ACTIONEVENTYR. Jake Gyllenhaal må gjennom mange prøvelser for å leve opp til dataspillheltenes bravur i "Prince of Persia". FOTO: WALT DISNEY PICTURES

slavebinde menneskene. Den eneste personen som kan redde verden fra tyranniet er prins Dastan (Jake Gyllenhaal). Med i følget er selvfølgelig en prinsesse (Gemma Arterton), og sammen gjør de alt for å hindre "Sands of Time" fra å falle i gale hender.

Wild Target

Victor Maynard (Bill Nighy) regnes for å være Europas dyreste og mest effektive leiemorder. Men, tross sitt uforlignelige rykte og dødelige effektivitet, bor han fremdeles hjemme hos sin myndige mor, Louisa (Eileen Atkins). Profesjonaliteten hans blir satt på prøve når vakre Rose (Emily Blunt) er neste bestillingsoffer. Hun er en vakker, snarrådig kunstsvindler som tjener penger på forfalskninger av kjente malerier. Når hun drar en svindel for langt, setter kunstkjøperen (Rupert

Everett) en pris på hodet hennes og gir Victor oppdraget. Men han utsetter stadig ekspederingen, og snart sendes en annen leiemorder for å fullføre jobben.

Hot Tube Time Machine

Denne filmen følger en gruppe beste venner som på hver sin måte har kommet til kort i voksenlivet: Adam (John Cusack) er dumpet av kjæresten, festglade Lou (Rob Corddry) er aldri der festen befinner seg, tøffelhelten Mick (Craig Robinson) hundes av kona og videospill-besatte Jacob (Clark Duke) rikker seg ikke fra kjelleren. Etter en sprø natt med festing i badestampen på et skianlegg, våkner mennene dagen derpå med kuppelhuer – og året er 1986. Gjensynet med 80-tallet er ikke bare traumatisk, det byr også på muligheten til å endre på fortiden...

The Runaways

Tilbakeblikk blir det også med rockejentene Joan Jett (Kristen Stewart) og Cherie Currie (Dakota Fanning). Musikkeventyret startet i Los Angeles 1975 der de to tenåringsjentene med punk i blodet møtes og blir hjertet og sjelen til alle jentebands mor "The Runaways". Med sitt tøffe image og ræ talent får bandet snart et navn. Det gjør jentene også: Joan er den tøffe rockejenta, mens Cherie, med sitt Bowie-Bardot-utseende er sexsymbolet. □

Filmomtaler og innmeldingsskjema på www.sdir.no/velferden



DEN EVIGE HELT. Robin Hood har trollbundet publikum i 800 år. Er det ideen med å ta fra de rike og gi til de fattige som stadig fascinerer? FOTO: UNIVERSAL PICTURES



JENTE MED TÆL. "Girls got balls... They're just a little higher up, that's all..." sa Joan Jett i "Runaways". FOTO: APPARITION



DET ENKLESTE ER PISTOL. Rupert Grint fortsetter å forville seg inn i forviklinger – men uten tryllestav denne gangen. Rollen som attentatlerling i "Wild Target" er langt fra Galtvort. FOTO: MAGIC LIGHT PICTURES

Fairy tale Heroes and Eighties Nostalgia

The Fight against Tyranny Continues on many Arenas

The story of Robin Hood has been told and retold through more than 50 films and TV series. The first was released already in 1909. Kevin Costner's interpretation from 1991 has been preferred by many cinematics – until now. When Ridley Scott directs Russell Crowe in the lead role, we are glad to welcome a new chapter in the saga of our favourite outlaw hero.



RIDES AGAIN. Robin Hood and Maid Marion must yet again face perils and trouble but the romance prevails.
PHOTO: UNIVERSAL PICTURES

Robin Hood

Academy Award winner Russel Crowe reunites with blockbuster Gladiator director, filmmaking legend Ridley Scott, for this epic action-adventure. They tell the story of the legendary figure known by generations as Robin

Hood, whose exploits have endured in popular mythology and ignited the imagination of those who share his spirit of adventure and righteousness.

In 13th century England, Robin and his band of marauders confront corruption in a local village and challenge the



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

Please find more
information
www.sdir.no/velferden

crown to alter the balance of power between the king and all of his subjects, and hoping to earn the hand of Maid Marion. Whether he was an outlaw or hero, one man from humble beginnings has become an eternal symbol of freedom for his people.

Prince of Persia: The Sands of Time

The popular video-game series of the same name gets adapted for the big screen in this sweeping fantasy adventure. The setting is sixth century Persia. A nefarious nobleman covets the Sands of Time, a legendary gift from the gods that allows its possessor to turn back time. Whoever owns the Sands of Time has the power to rule the world, and this villainous lord would use that power to enslave all of humanity. The only person capable of defeating this tyrant and saving the world is Dastan (Jake Gyllenhaal), a youthful prince. Now, with plucky princess Tamina (Gemma Arterton) by his side, Dastan will attempt to prevent the Sands of Time from falling into the wrong hands.

Wild Target

Victor Maynard (Bill Nighy) is Europe's most efficient and expensive assassin who, despite his own peerless reputation



BACK TO THE EIGHTIES. It wasn't all fun and ski babes for the guys in "Hot Tube Time Machine". However, the fashion style is worth a revisit.
PHOTO: METRO-GOLDWYN-MAYER STUDIOS INC.

for lethal efficiency, lives to please his formidable mother, Louisa (Eileen Atkins). His professional routine is interrupted when he finds himself drawn to one of his intended victims, Rose (Emily Blunt). She is a beautiful, quick-witted con artist, who is making a killing selling fake paintings. But when she pushes one scam too far, she finds the mob on her tail and a price on her head. Increasingly entranced by the spirited Rose, Victor spares her life. When he attempts to deal with his feelings for Rose and the murderous attentions of his unhappy client (Rupert Everett), another hitman is sent to finish the job.

Hot Tube Time Machine

This film follows a group of best friends who have become bored with their adult lives: Adam (John Cusack) has been



FAR FROM HOGWARTS. Rupert Grint as an apprentice assassin could do with a magic wand but must content himself with a gun in "Wild target".
PHOTO: MAGIC LIGHT PICTURES

dumped by his girlfriend, Lou (Rob Corddry) is a party guy who can't find the party: Mick's (Craig Robinson) wife controls his every move: and video game-obsessed Jacob (Clark Duke) won't leave his basement. After a crazy night of drinking in a ski resort hot tub, the men wake up, heads pounding, in the year of 1986. This is their chance to kick some past and change their futures.

The Runaways

Los Angeles 1975, Joan Jett (Kristen Stewart) and Cherie Currie (Dakota Fanning), two teenage valley girls with punk in their blood, meet and become the heart and soul of the seminal all girl band "The Runaways". Joan and Cherie fall under the influence of rock impresario Kim Fowley (Michael Shannon), who turns the group into an outrageous

success and a family of misfits. With its tough-chick image and raw talent, the band quickly earns a name for itself – and so do its two leads: Joan is the band's pure rock' n' roll heart, while Cherie, with her Bowie-Bardot looks, is the sex kitten. □



PRINCE CHARMING. No fairy tale is complete without a handsome prince. Jake Gyllenhaal fits the picture perfectly in "Prince of Persia".
PHOTO: WALT DISNEY PICTURES



WAYWARD GIRLS. These young runaways set the standard for all girl bands.
PHOTO: APPARITION

Slukk tørsten på The Grill



Per Erik Nielsen
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Navnet er kanskje misvisende, The Grill serverer nemlig kun flytende føde.



Til tross for det usannsynlige navnet "The Grill" er denne puben en av Skottlands mest kjente og berømte. Her får man nemlig ikke servert pubmat, men kun det flytende.

Må vite om stedet

Den ligger lokalisert i hovedgaten Union Street i Aberdeen, men mange har nok passert her uten å få øye på det lille og diskrete skiltet over døren. Den kjente Music Hall ligger rett over på den andre siden og det vil hjelpe beøkende til å finne frem.

Puben ble opprinnelig etablert som restaurant i 1870, derav navnet, og noen år senere omgjort til pub som er forblitt nesten uendret siden 1926. Mange generasjoner av Aberdonians har slukket tørsten i den komfortable og trivelige atmosfæren.

Invadert av damer

Helt frem til 1975 hadde ikke kvinner adgang til puben. Utenfor stod det skilt med "No Ladies, Please". Under en Trade Union Congress i 1973 ble puben invadert av kvinnelige delegater, men eieren av puben klarte å holde stand i to år til tross for overskrifter i landets

aviser og politi som måtte spre de tørste damene. Som en kuriositet til dette tok det ennå 23 år før det ble bygget et toalett for damer i The Grill. Damene måtte holde seg helt til 1998.

Stort utvalg

"The Grill" har en lang bardisk og er derfor mye en "stående" pub. Den ligger sentralt i restaurantdistriktet og blir mye brukt som et populært møtested før et måltid.

Men det som kjennetegner The Grill mest er for sin enorme utvalg av whisky. Det tilbys over 500 forskjellige whiskysorter, deriblant også mange fra andre land som Japan, Irland, India (!) og Amerika.

Gammel og god

Utvalget inneholder sannsynligvis den eldste whisky i salg noen sted i verden, nemlig en 72 år gammel Macallan, destillert i 1938.

Ettersom røyking er forbudt i alle spise og skjenkesteder i Skottland er den eneste røyk du nå kan nyte i baren er i whiskyen din, enten det er en intens Islay opplevelse eller en av de sjeldnere letttrøkte Higland maltwhiskyer. Valget er ditt. □

FLYTENDE FØDE. Navnet The Grill er misvisende. Her får du nemlig ikke noe å spise, men utvalget bak bardisken veier nok opp for mangelen på mat.

17. MAI FEIRING i Aberdeen



Erna Christie,
stasjonsleder
Aberdeen
Sjøfartsdirektoratet

Ved spesielle anledninger er Velferdens stasjon i Aberdeen et kjærkomment sted å møtes for sjøfolk. På 17. mai var dørene åpne og leseværrelset pyntet med flagg og blomster.

17.mai feiringen på velferdsstasjonen i Aberdeen gikk over all forventning i år. Det samlet seg over femti personer på vårt leseværrelse i løpet av kvelden. De besøkende kom fra de forskjellige båtene som var i havn akkurat da. Vi

holdt åpent fra kl.18.00 til kl. 22.00, men det ble nok litt senere enn som så. Det var best å ha arrangementet om kvelden, da vår nasjonaldag jo var en vanlig arbeidsdag her. Vi serverte forfriskninger og snacks samt kaffe og

kaker. Stemningen var på topp, og det ble både gitarmusikk og sang. Det er jo viktig for nordmenn å kunne samles på en slik dag, og alle var enige om at de hadde hatt en hyggelig kveld i lag. □



NORDMENN SAMLES. Det ble fort fullt rundt kaffebordet på velferdsstasjonen 17. mai. Mannskapene som besøkte stasjonen kom blant annet fra disse båtene: Sea Lynx, Island Constructor, Ocean Mainport, Ocean Spirit, Normand Vester, Skandi Caledonia og Far Sovereign.



STEMNING PÅ TOPP. Man gikk kanskje glipp av barnetog og hornmusikk, men det ble gitar og sang i stedet.

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!

Premiekonkurransen for fotografer

Dagens fotokonkurranse for sjøfolk har lange tradisjoner, som denne saken fra Frivakt nr. 6 – 1950 viser. Den gang ble det arrangert premiekonkurranse for både skribenter og fotografer. Her er vinnerbildene omtalt.

Reparatør Myrvold som en har gitt førsteprisen med bildet «Lyngenfjord i Nord-Atlanteren» står i en klasse for seg. Han har levert flere bilder til konkurransen, og de fleste viser at han er en våken og entusiastisk amatør fotograf. Skulle en bare ta fotografiske hensyn, er det trolig at han ville ha erobret hele premierekken. En har imidlertid funnet det riktig å gi 2ten og 3dje premie til henholdsvis Styrmann Sjur Esperahl fra «HØRDA» og Arne Wassilioff Nielsen fra «ROSEVILLE». Begge har klart i et lykkelig øyeblikk å innfange karakteristiske situasjoner i linsen med sine bilder «Neptun dåpen» og «Italiensk Karneval».



FØRSTEPREMIE. Lyngenfjord i Nord-Atlanteren.



ANNENPREMIE. Neptundåpen.



TREDJEPREMIE. Italiensk Karneval.



Ferske norske aviser i Skottland



Per Erik Nielsen
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Nå kan du få dagsferske aviser fra Erna Christie på Velferden i Aberdeen

Det er morgen på velferdskontoret i Aberdeen og Erna Christie er i full gang med å printe dagsferske aviser. Alle skip som anløper den tradisjonsrike havnebyen kan få papiraviser og nyheter fra bygd og by. Avisutvalget kan matche den mest velassorterte avisbutikk. Alt Erna trenger er å trykke "Print".

- Etter litt begynneproblemer med printeren virker alt som det skal og nyhetstørste seilende kan få både VG, Dagbladet og hjemmekjære lokalaviser, forteller Erna.

Ettersom Aberdeen har et så stort antall norske sjøfolk som ønsker sin egen

avis har Erna måtte starte dagen tidligere og besøket på skipene kan bli litt senere enn vanlig. Dekningen i Skottland er heldekkende. Jostein Handal i Sjømannskirkens Reisetjeneste tar seg nemlig av skipene som ankommer andre steder enn Aberdeen. Velferden og Erna har en oppfordring til alle skip:

- Ta kontakt på forhånd hvis dere vil være helt sikker på å få lokalavisen deres, sier Erna. □

LOKALNYTT: Erna Christie og Jostein Handal kan skilte med et velassortert avisutvalg. Nå kan sjømenn få dagens avis, rett fra printeren.



VSAT
Ku-Band VSAT (ESV)
FV-100

FURUNO



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

Fotoduell mellom Sjøkurs og Gann

Skoleduellen er en utvidelse av Fotokonkurransen for sjøfolk som Sjøfartsdirektoratet har arrangert siden slutten av 80-tallet. For andre år på rad ble skoleduellen arrangert, og mens M/S Sjøkurs gikk av med seieren i 2008 var det M/S Gann sin tur i 2009.

Det var skuffende å se så liten deltakelse fra skoleskipene i løpet av konkurransen som pågikk i 2009. Nå har imidlertid begge skip vunnet hver sin gang og vi håper dette trigger konkurranseinstinkt hos begge, slik det gjorde om bord i M/S Gann: - Vi skal være med også i år, og vi skal ha vårt navn på vandrepokalen – igjen, sier rektor og daglig leder Per Inge Veggeland.

Fornøyd vinner

For å skape litt stemning rundt mot-takelsen av vandrepokalen valgte ansatte i Velferden å overrekke pokalen til foto-

grafen av vinnerbildet, på vegne av skipet. Møtet ble avtalt, og da representantene fra direktoratet ankom skipet, ble de møtt av uniformerte skoleungdommer. For en flott gjeng!

Det ble holdt en kort tale før elev og innsender av vinnerbildet, Chris Martin Kleiveland tok imot pokalen. Han var fornøyd med utfallet av deltakelsen i konkurransen og ville gjerne delta en gang til dersom han kom inn på andreåret og dermed ble værende om bord. Vi krysser fingrene for det, og håper han blir en støttespiller for oss, og at han klarer å få med flere elever på årets konkurranse, som allerede er i gang.

Husk høy oppløsning

Vinnerbildet ble knipset en flott sol-skinnsdag ved skolestart i august i fjor. Mens skipet fremdeles lå til kai ved Tømmerodden, ble det så varmt at enkelte elever følte for å kjøle seg ned litt. De mest vågale stupte fra broen. Chris Martin Kleiveland sto på kaien og hadde flott skue over det hele. Han hadde kameraet klart og fikk foreviget en medelev i svevet. Vinklingen er spenstig og komposisjonen spennende. I tillegg er fargene fantastisk klare og flotte, og bildet er knivskarpt.

Det eneste som mangler her er høy oppløsning. Når bildet bare er på 23 kilobyte, er det veldig begrenset hva man kan bruke det til. Skal bildet på trykk i vanlig størrelse, burde man helst hundredoble den størrelsen.

Med så store minnebrikker som er tilgjengelig i dag, er ikke plassmangel noe



Line Myklebust
førstekonsulent
sjøfartsdirektoratet



VINNERBILDET. Flott komposisjon og fine farger sikret seieren.

problem. Derfor bør man alltid stille inn kameraet på høyeste oppløsning. Husk at man alltid kan forminske et bilde, men å forstørre en liten fil er umulig.

Enkelt å delta

Ved skoleårets slutt lager elevene ofte PowerPoint-framvisninger for å vise hva de har gjort i løpet av året, og da dukker det opp mange flotte bilder kan rektor Per Inge Veggeland fortelle. Det er jo vel og bra å vise medelever og lærere bilder, men hva med å få bildene på trykk og dele dem med Navigares lesere også? I tillegg får man mulighet for å vinne premier. Send bildet til velferden@sdir.no, og så er man med i konkurransen. Enklere blir det ikke.

Motiver som kan fange juryens oppmerksomhet er gjerne arbeidssituasjoner (husk verneutstyr) og livet om bord. Vi minner samtidig om Hat-trick i skoleduellen. Det skipet som vinner vandrepokalen tre ganger på rad får beholde den! □

- Norge er et foregangsland innen maritim sikkerhet

Sjøfartsdirektoratet fikk besøk av EUs leder for det maritime sikkerhetsarbeidet, Dimitrios Theologitis. Han ga ros til Norge for landets arbeid med maritim sikkerhet.



Eilif Fjon
kommunikasjonsdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Theologitis er leder for EU-kommisjonens avdeling for maritim sikkerhet. Han var i Haugesund for å besøke Kystverket region vest og Sjøfartsdirektoratet, hvor sjøfartsdirektør Olav Akselsen ga en innføring i direktoratets oppgaver. Sjøfartsdirektoratet er Norges kontaktpunkt inn mot internasjonale organisasjoner som IMO (FNs maritime organisasjon), EU og EMSA (EUs maritime organisasjon).

Theologitis fikk også en innføring i direktoratets arbeid opp mot de europeiske organisasjonene av Linda Bruås fra Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid. I tillegg orienterte Alf Tore Sørheim fra Avdeling for kontroll og inspeksjon om Norges arbeid med havnestatskontroller og om innføringen av nytt havnestatsregimet i Europa fra 2011.

EU-toppen var godt fornøyd med orienteringene og ga gode tilbakemeldinger til Norge som sjøfartsnasjon.

- Vi kan alltid stole på Norge når det gjelder fokus på sikkerhet til sjøs. Norge er et foregangsland når det gjelder maritim myndighetsutøvelse, sa Dimitrios Theologitis. □



FIKK BESØK (f.v.): Finn Martin Vallersnes og John Erik Hagen, begge Kystverket, Linda Bruås, Sjøfartsdirektoratet, Dimitrios Theologitis, Olav Akselsen, Alf Tore Sørheim og Eilif Fjon, alle Sjøfartsdirektoratet.



Alf Magne Horneland
Leiar av Norsk senter for maritim medisin og leiar av Fagnemnda
Director of NCMM, Head of the Appellate Body of NMD

Sjøfolk og legar

Legar har ulike roller, ansvarsområde, fokus og synsvinkel. Sjømannslegen sitt arbeid kan bli vanskeleg dersom han eller ho samstundes skal vera fastlege eller bedriftslege.

Du har sikkert vore hos sjømannslegen. Du har truleg også vore hos fastlegen, og du har kanskje også vore hos bedriftslegen. Det kan faktisk henda at du har vore hjå alle saman under konsultasjon med ein og same lege. Legar med fleire hattar på er ganske vanleg, men det er ikkje alltid heilt uproblematisk.

Ulik synsvinkel eller ståstad fører ofte til ulike oppfatningar av same sak. Slik er det også med legar. Veit du kva

for ein hatt legen har på – eller kva for ein hatt som er øvst av dei ulike hattane legen har på når du kjem på kontoret?

Ulike roller – ulike lover

Ulike legeroller er underlagt ulike lover. Dei har ulike forskrifter, ulike fokus, brukar ulike verktøy og har heilt ulike synsvinklar. Kva betyr det for deg som sjømann?

Bedriftslegen arbeider etter arbeidsmiljølova på land, men etter

skipssikkerhetslova og ASH-forskrifta (Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip) for arbeidstakarar til sjøs. Sjømannslegen sitt arbeid er også regulert av skipssikkerhetslova, men ikkje av ASH-forskrifta. Her er det helseforskrifta (Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip) som gjeld. Fastlegen opererer under kommunchelselova og helsepersonellova, med ulike forskrifter.

Ulik tilnærming til sjukdom

Kva betyr så dette? Når du møter legen, skal han vera konsentrert om arbeidsmiljøet ditt dersom han er bedriftslege,

om skipstryggleiken dersom han er sjømannslege, og om deg som individ og dine helseproblem dersom han er fastlege.

Vert du sjuk, skal bedriftslegen vera interessert i om dette har samanhang med jobben din, og om det er noko som må gjerast i arbeidsmiljøet ditt for å

hindra at andre får same sjukdom. Dersom han er fastlege, skal han vera oppteken av kva behandling du bør få, om han kan gjera det sjølv eller om du må til spesialist eller sjukehus. Er han sjømannslege, skal han vera oppteken av om du framleis er så frisk at du ikkje er ein tryggleiksrisiko til sjøs – det andre overlet han til bedriftslege og fastlege.

Ulik handtering av rehabilitering

Treng du rehabilitering eller attføring skal bedriftslegen interessera seg for tilrettelegging på arbeidsplassen. Fastlegen skal sjå på opptreningspotensialet og tiltak for å auka ytevna di. Sjømannslegen skal vurdere om han kan rekna med at du er frisk nok innanfor attestperioden, slik at det ikkje medfører ein tryggleiksrisiko å setja deg om bord.

Vert du kjend udyktig til sjøs er sjømannslegen ferdig med deg etter å ha signert udyktighetserklæringa. Fastlegen



*KVA SLAGS ROLLE er det egentleg legen din har når du kjem?
WHICH ROLE does your doctor have when you come for a consultation?*

Act relating to the municipal health services with its various regulations.

Differing approaches towards illness

What are the implications? When you consult your doctor, he should be

concerned with your working environment if he is a company physician, about ship safety and security if he is a seaman's doctor, and by your individual health problems if he is your family doctor.

If you fall ill, the company physician will be interested in a possible connection with your job and if something must be done in your work environment in order to prevent the same from happening to your colleagues. If he is your family doctor, he will be concerned with what sort of treatment you might need, if this is something he can provide himself or if you need to see a specialist or perhaps be admitted to hospital. If he is a seaman's doctor, he is concerned with possible safety or security risks related to your medical fitness level, leaving all other concerns to the family doctor or the company physician.

Differing approaches towards rehabilitation

If you are in need of medical or occupational rehabilitation, the company

Seafarers and Doctors

Different doctors have different roles, responsibilities, focus and points of view. The work of a seamen's doctor can be complicated if he or she also serves as a family doctor or a company physician.

You have most probably consulted a seaman's doctor. Very likely, you have at one time or another been to see your family doctor as well, and possibly a company physician. Perhaps you have even consulted them all on the same visit to one single doctor. It is after all not uncommon for physicians to wear different hats. However, it is not without problems, as different points of view often lead to different

opinions on the same matter. Do you know which hat your doctor is wearing at any one time?

Different roles – different legislation

A doctor's differing roles are regulated by various laws and regulations. They have a different focus, use different methods and have quite different points of view. What are the implications for you as a seafarer?

The company physician works under the Norwegian Act Relating to Working Environment, Working Hours and Employment Protection when on shore, but under the Ship Safety and Security Act and the Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ship when dealing with workers on board. The seaman's doctor is also working under the Ship Safety and Security Act, but not under the above mentioned regulation, rather under the Regulation concerning the medical examination of employees on ships. The family doctor's work is regulated by the

sytt for sjukemelding, søker om trygdeytningar og skriv attestar i høve til "loss of licence"-forsikring. Bedriftslegen vil sjå på om det er von om å omplassera deg til arbeid i land i reiarlaget, før han sender deg til NAV og fastlegen.

matisk. Det er tryggare å skilja desse rollene, slik at det ikkje er noko tvil om kva for ein hatt legen har på. Då blir både helseerklæringa og den medisinske behandlinga best. Då blir også arbeidsmiljøet teke best vare på. □

Hatteleiken

Klarer legen å ha alle desse kryssande omsyna i hovudet heile tida, slik at kvar og ein av desse rollene blir skikkeleg ivaretekne? Kjenner han deg så godt som fastlege at det er vanskeleg å vera kontrollør? Er han så oppteken av kontrollen av helsetilstanden din, at det blir vanskeleg å tru at han tek vare på deg som individ i neste omgang? Lager han eit kompromiss "midt på treet" i begge retningar? Er han så mykje oppteken av arbeidsmiljøet at han ikkje ser deg som individ – eller så oppteken av deg som individ at han ikkje ser arbeidsmiljøet?

At legen har fleire hattar på når du møter han eller henne, kan vera proble-

ULIKE LOVAR. Arbeidsmiljølova og skipssikkerhetslova er berre to av dei lovane og reglene som regulerer legars arbeid.

DIFFERENT LEGISLATION. A doctor's differing roles are regulated by various laws and regulations.

physician shall provide advice for adjustments of your working place. The family doctor will be concerned with your potential for medical rehabilitation and ways of improving your health, wellbeing and working capacity. The seamen's doctor will estimate whether you are healthy enough within the limited period of certification to avoid being a safety risk on board.

The seamen's doctor will finish his work by signing a declaration of unfitness. The family doctor will see to the documents for sick pay and other social benefits and write the necessary attestations for a loss of licence insurance. The

company physician will check whether or not you may be redeployed in the company onshore, and if not, will leave the rest to the Labour and Welfare Administration.

Hat trick

Are doctors really able to take all these differing considerations into account at the same time, so that each and every one of their different roles is attended to? Does your doctor know you so well that it becomes a problem for him to be a controller? Is he so concerned about your medical fitness level that it is difficult for him to take care of your indi-

vidual health requirements as well? Is he so busy with your work environment that he does not see you as an individual – or vice versa?

When you see your doctor, it may pose a problem if he or she is wearing multiple hats. To ensure the integrity of the system, it is better that the roles are delegated to different doctors, leaving no room for doubt about which hat the doctor is wearing. This would benefit the issuance of health certificates as well as decisions on medical therapy and surveillance of the work environment. □



Får erstatning ved søl av skadelege stoffer



Dag Inge Aarhus, netredaktør Sjøfartsdirektoratet

Endelig kjem regelverket som gjev erstatning når skip med farleg last forulykker. FN sin sjøfartsorganisasjon (IMO) har no vedteke at skade som oppstår når eit skip lek ut farlege stoffer, kan gi reiar eit erstatningsansvar.

Systemet er basert på eit tilsvarande internasjonalt system for ansvar og erstatning ved oljesøl etter skipsulykker. – Det er svært gledelig at me no får på plass eit internasjonalt system for ansvar og erstatning når skip som trans-

porterar farlege og forurensande stoffer forulykker. Konvensjonen omfatter både forureiningsskade og andre skader som for til dømes brann og eksplosjon, seier nærings- og handelsminister Trond Giske. □



SØL: Nytt regelverk skal sørge for erstatning ved til dømes oljesøl. FOTO: WWF

NYE UTGAVER FRA SJØFARTSDIREKTORATET!

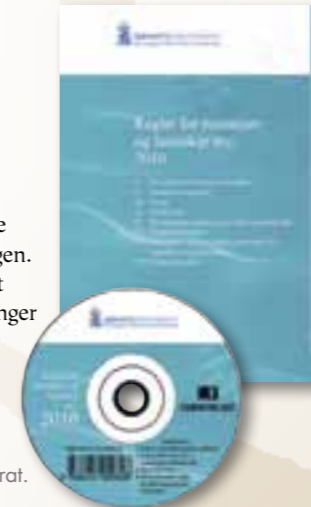
REGLER FOR PASSASJER OG LASTESKIP MV. 2010

Her finner du det gjeldende regelverket for skipsnæringen. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer per 1.1.2010.

Bok og CD-ROM selges samlet for Kr 613,-

Disse kan også kjøpes separat.
Kun bok: Kr 513,-
Kun CD-ROM: Kr 221,-

Prisene er oppgitt eks. mva., porto og ekspedisjonskostnader



EXCERPTS FROM THE NORWEGIAN PASSENGER AND CARGO SHIP LEGISLATION 2010

Dette er den engelske oversettelsen av *Regler for passasjer og lasteskip mv. 2010*.

Bok og CD-ROM kan kjøpes samlet eller separat. Pris er ikke fastsatt. Utgis i juli. Send gjerne inn forhåndsbestilling.



ordre@fagbokforlaget.no > www.fagbokforlaget.no > ordretelefon: 55 38 88 38



Risiko og sikkerhet i transportsektoren

Kunnskap gir bedre transportsikkerhet

Forskningsprogrammet Risiko og sikkerhet i transportsektoren (RISIT) er nå avsluttet. Som en fortsettelse av RISIT etableres et nytt program for forskning om transportsikkerhet. Sjøfartsdirektoratet vil fortsatt være engasjert i det kommende programstyret og håper på flere maritime forskningsprosjekter.



Anna Kari Rasmussen
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Hvert år omkommer nesten 350 mennesker i transportulykker, og mer enn 80 prosent av alle ulykker med mer enn fem drepte har inntruffet innen transportsektorene. Risikoen for å omkomme eller bli skadet under reiser og transport er fire til ti ganger så høy som for andre aktiviteter i boligen eller i fritidsaktiviteter.

Det er med bakgrunn i denne dystre statistikken at Norges forskningsråd i sin tid etablerte forskningsprogrammet Risiko og sikkerhet i transportsektoren (RISIT). Programmet som ble etablert i 2002 og avsluttet i 2009, har vært støttet av Samferdselsdepartementet, Fiskeridepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Jernbaneverket, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Avinor.

Målet med forskningsprogrammet har vært å frambringe kunnskap som kan gi en bedre forståelse av transportrisiko og ut fra dette gi et bedre grunnlag for risikohåndtering innenfor transportsektoren.

Nullvisjon

Sammenlikner man de ulike transportformene i Norge, er det uten tvil vegtrafikken som er farligst. Den står for omlag 90 prosent av det totale antallet

ulykker med dødsfall eller alvorlig personskade, og dette er noe av bakgrunnen for at den såkalte "nullvisjonen" ble innført i Nasjonal transportplan for 2002-2011.

Å innføre nullvisjonen betyr at det langsiktige idealet for transportsikkerheten er at ingen skal bli drept eller varig skadet i transportulykker. Nullvisjonen er ikke forenlig med en tanke om at det finnes et "optimalt" antall skadde eller drepte i transportulykker, og det betraktes ikke som etisk forsvarlig å ha noe annet langsiktig mål enn null drepte eller varig skadde. Viktige delmål innenfor RISIT-programmet har dermed vært å bidra til en konkretisering av nullvisjonen innenfor transportsikkerhet. Man har også vært opptatt av å analysere normative premisser for transportsikkerhetspolitikken og å studere transportrisiko i et videre samfunnsperspektiv.

Nullvisjonen har vært mye om diskutert, men den er faktisk nær ved å bli realisert innen både jernbane, fly og sjøtransporten, mens det er fortsatt er mye igjen å gjøre langs veiene.

Avslutningskonferanse

I og med at programperioden for RISIT gikk ut 2009, ble det gjennomført en

avslutningskonferanse den 29. april 2010. Under konferansen ble resultater fra prosjektene presentert under tre tematiske overskrifter: Styring og regulering, opplevd risiko og sikkerhetskultur samt læring og forebygging. Konferansen samlet i overkant av hundre deltakere, hovedsakelig fra departementene og ulike etater, og ble åpnet av statssekretær Lars Erik Bartnes.

Sjøfartsdirektoratet har vært engasjert i RISIT hele programperioden og anser forskningsarbeidet som er gjort som både viktig og nødvendig. Selv om forskningsresultatene ikke alltid gir like og entydige svar, gir de viktig informasjon som kan benyttes i justering av strategi og tiltak for bedring av sikkerheten.

Sikkerhetsforskningen fortsetter

I det RISIT avsluttes, er det fremdeles store kunnskapsmessige utfordringer på sikkerhetsfeltet i transportsektoren. Samferdselsdepartementet har bedt Norsk forskningsråd om å etablere et nytt forskningsprogram som skal etterfølge RISIT. Samtlige av transportetatene har sagt seg villig til å være med på finansieringen. I det nye programmet vil sikkerhetskultur bli et spesielt viktig område. Det vil også bli



TAR OVER. Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen ser fram til å overta som Sjøfartsdirektoratets representant i det nye programstyret etter avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen.

lagt vekt på nye teknologiske muligheter og deres innvirkning på risiko, i tillegg til de ventede klimaendringene som kan medføre nye utfordringer for både transportnæringen og beredskaps-

etatene. Man er også opptatt av at forskningen skal være framtidsrettet med et langsiktig perspektiv.

Sjøfartsdirektoratet håper et videre engasjement innen for transportforsk-

ningen vil fremme flere samfunnsvitenskapelige forskningsprosjekter innenfor problemstillinger som er relevante for sjøfartsnæringen. □

We have the knowledge you need.

You are invited to our upcoming courses in Norway. Please see: www.lr.org/marine-training

- ISM and ISPS
- Hull Inspection: Damage and Repair
- Dry Docking
- Classification & Statutory Surveys
- ILO Awareness
- Risk Management & Incident Investigations

For further information, pricing details and registration, please contact Annette Kleven at Bergen@lr.org (T +47 5512 2000), or Kari Klein at Oslo@lr.org (T +47 2328 2200).

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS

Sjøfartsdirektoratet utvikler nytt tilsynssystem (TA2)

Det nye systemet skal være enklere, mer effektivt og bedre tilpasset både næringen og direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet er nå inne i sluttfasen i utviklingen av et nytt tilsynssystem. Dette til erstatning for eksisterende løsning som har en del teknologiske og funksjonelle mangler som blant annet vanskeliggjør elektronisk samhandling både med interne og eksterne systemer.

-Det nye tilsynssystemet vil være tilpasset vår organisasjonsstruktur, våre arbeidsprosesser og nye teknologiske muligheter, sier Sverre Rossebø, underdirektør ved it-avdelingen i Sjøfartsdirektoratet

- Systemet skal blant annet støtte saksbehandlere og inspektører i følgende, sier Rossebø og trekker pusten.

Omfattende system

- Dokumentasjonskontroll i forbindelse med nybygg, ombygging og inn-

flagging, gjennomføre og følge opp tilsyn, utstede og fornye fartøys sertifikater til rett tid, revisjon av rederier, skip, klasseselskap, godkjente foretak og tekniske kontrollorgan, hjemling av vedtak direkte mot regelverk, oppfølging og søk etter gjeldende forvaltningspraksis, utstedelse av gebyrer (førstegangsgebyr, faste og variable gebyr) samt oppfølging av rettsbrudd (tvangsmulkt og overtredelsesgebyr).

I tillegg skal prosjektet også levere en ny Næringsportal som vil bli innørt på vår eksterne webside.

- Mange av dagens skjema vil da bli tilgjengelig i Næringsportalen for elektronisk innrapportering, sier Berner Koldal, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet. Næringsportalen skal tilby næringen mulighet for elektronisk



Alexander Urrang Hauge
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

innsending av skjema (søknader, begjæringer med mer.)

Skal gi innsyn

- Portalen vil også gi autentisering av innsender via Altinn pålogging, preutfylling av data i skjema fra Sjøfartsdirektoratets fartøyregister, Enhetsregisteret og Folkeregisteret, kontroll av skjemaet før innsending, samt enhetlig brukergrensesnitt på skjema lagd etter offentlige retningslinjer (ELMER II)

Næringsportalen vil også gi brukerne mulighet til å se, via tilgjengelige rapporter, hvilke data Sjøfartsdirektoratet har om fartøyene (fartøysoversikter, data om det enkelte fartøy, sertifikater med mer)

Enhetlig saksbehandling

Prosjektet har som mål at systemet skal gi fordeler både internt i direktoratet og for næringen vi betjener.

-Det er et mål å spare tid i saksbehandlingen og gi støtte for en mer enhetlig saksbehandling. For eksempel vil bruk av elektroniske skjemaer medføre at innsendte opplysninger er tilgjengelig for saksbehandling umiddelbart når de er sendt, sier Rossebø.

Ved å bygge systemene basert på en tjenesteorientert arkitektur legges det til rette for økt samhandling mellom ansatte på tvers av avdelinger.

-Vi får et mer konsistent datagrunnlag som følge av dette, noe som blant annet er viktig for utvikling av rapporter, stati-

stikk og øvrig beslutningsstøtte til ledelsen, sier Rossebø og fortsetter.

God samfunnsøkonomi

- Samfunnsøkonomisk har det overordnet sett vært en målsetting prosjektet skal legge grunnlag for bedre service, nye tjenester, mindre omfattende skjemavelde og økt tilgjengelighet for Sjøfartsdirektoratets brukere. Dette oppnås blant annet ved å ta i bruk elektroniske kanaler for innsending av skjema og statusrapportering via web, samt elektronisk utveksling av data med samarbeidspartnere/andre etater.

Det er et mål å gi næringen en forenklet innrapportering til Sjøfartsdirektoratet, og sannsynligvis en hurtigere saksbehandling som følge av at kvaliteten på innkommende opplysninger forbedres i forhold til dagens løsning.

Status gjennomføring

Prosjektet er nå inne i avslutningen av selve utviklingsarbeidet. Første versjon

PROSJEKT	Skjema	Beskrivelse	Kategori	Språk	Yr	Fyll ut
45-0100	Declaration on crew's control	Fartøy	ENG	15	15	15
45-0101	Spesialte rederis egenkontroll	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0102	Helding av utstedt fartøyskilt NIS	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0103	Begjæring om inspeksjon	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0104	Post State Control - Payment Guarantee Statement	Fartøy	ENG	15	15	15
45-0105	Amendement av notis	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0106	Notification of rebuilding - Mobile Offshore Unit	Fartøy	ENG	15	15	15
45-0107	Søknad om deponiløst	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0108	Prosjekt for survey - Mobile Offshore Unit	Fartøy	ENG	15	15	15
45-0109	Søknad om tilrette til Begjæring om inspeksjon	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0110	NOTICE OF SHIP ARR. FOR MANDATORY EUP, BOP	Fartøy	ENG	15	15	15
45-0111	Søknad om NIS-gebyr	Fartøy	NOR	15	15	15
45-0112	Søknad om akkreditering, på pass. eller landskip	Fartøy	NOR	15	15	15
45-Example	Passert av operatør og personell	Utløst	NOR	15	15	15
45-Example	Reporting accident at sea	Utløst	ENG	15	15	15

av systemet forventes trolig levert til godkjenning i løpet av juni 2010. Etter sommeren skal systemet gjennom en godkjenningssprøve som i utgangspunktet er beregnet å ta tre måneder.

-Dersom resultatet av godkjenningssprøven tilsier at systemet aksepteres, vil det trolig bli satt i produksjon i november 2010, avslutter Rossebø. □



MER EFFEKTIVT. Målet er å få et mer effektivt system, både for næringen og direktoratet, sier Seniorrådgiver Berner Koldal (til venstre) og underdirektør Sverre Rossebø i Sjøfartsdirektoratet.



Shipboard handling excellence

TTS Ships Equipment AS +47 55 11 30 50 info@tts-se.no>

Marine cranes • Offshore side doors/platforms • Offshore moon pool hatch covers
RoRo equipment • Side loading systems • Hatch covers and doors
Cruise equipment • Global service solutions

www.ttsgroup.com



Sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy

Sjøfartsdirektoratet opphevet 1. april 2010 forskrift av 18. juni 2007 nr. 675 som fritok fiskefartøy fra kravet om sikkerhetsstyringssystem. Nå skal alle norske fiskefartøy, uavhengig av størrelse, ha et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med skipssikkerhetslovens § 7.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

- Dette sikkerhetsstyringssystemet må ikke forveksles med ISM-sikkerhetsstyringssystem i henhold til ISM-koden, påpeker senioringeniør Bjørn Vik Mjeltebakk i Sjøfartsdirektoratet, og forteller at direktoratet samtidig arbeider nettopp med ISM-krav på større fiskefartøy.

- Hvor størrelsen og grensene vil bli lagt er under vurdering, sier Yngve Folven Bergesen i direktoratets underavdeling for fiskefartøy. Dette vil bli fastsatt senere i forbindelse med revisjon av nåværende forskrift om sikkerhetsstyringssystem, forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger.

- Den nye forskriften om sikkerhetsstyringssystem vil omfatte både norske skip, flyttbare innretninger og fiske- og fangstfartøyer, sier Mjeltebakk. Men den vil klart skille sikkerhetsstyringssystem med krav i henhold til ISM-koden og sikkerhetsstyringssystem der det ikke er krav i henhold til ISM-koden, men et sikkerhetsstyringssystem beregnet for mindre fartøyer og i henhold til beskrivelsen i Skipssikkerhetsloven § 7.

- Forskriften vil gi detaljerte beskrivelser om krav, forsikrer han. □



UNDER UTARBEIDELSE. Bjørn Vik Mjeltebakk og Yngve Folven Bergesen forbereder sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøyer. FOTO: HEDDA GRIP



Turid Stemre,
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Polarkode og utfasing av livbåter

Underkomiteen "Ship Design and Equipment" avholdt møte 22.-26. februar 2010.

Polarkoden

Det ble besluttet at en bindende kode for skip som opererer i Arktis og Antarktis skulle utvikles med en risikobasert tilnærming, fortrinnsvis med funksjonskrav. Der det er nødvendig skal disse suppleres med preskriptive krav. Koden skal bygges opp med en A del som er bindende og en B del som vil inneholde mer utfyllende retningslinjer

der dette er nødvendig. Norge fikk i oppdrag å lede korrespondansegruppen som skal påbegynne arbeidet.

Utfasing av ustabile livbåtkroker

Vedrørende livbåter og kroker, ble det enighet om endringer i krav til prototypetesting. De foreslåtte endringene oversendes MSC 87 for godkjenning. Det ble også besluttet å oversende ret-

ningslinjer for evaluering og utskifting av eksisterende kroker til MSC 87 for godkjenning, selv om det ikke kan sies å være enighet om disse. Uenigheten går på at det tillates en enkel om bord test etter vedlikehold. Dette vil etter Norges mening ikke avdekke om kroken er ustabil. Resten av retningslinjene er ok sett med norske øyne. □

Krav til flammepunkt og rømningsveier

Underkomiteen "Fire Protection" avholdt møte 12.-16. april 2010.

Utvikling av krav om inerting av laster med lavt flammepunkt

Under FP 54 fortsatte kampen om nedre grense for å kreve inerting. Det ble igjen understreket at vi bare skal se på nye skip. Norge ønsker at kravene skal gjelde for eksisterende skip også. I det norske dokumentet ble det foreslått en nedre grense på 500 GT (SOLAS-skip). Det ble ikke fattet noen endelig beslutning, men grensen ser ut til å bli enten 5000 dwt (et kompromiss Norge kunne gå med på) eller 8000 dwt, noe Norge ikke støttet. I tillegg ble det diskutert alterna-

tive metoder for inerting utover installasjon av inertgass-systemer, men ingen endelig beslutning ble fattet. Arbeidet skal avsluttes på neste møte.

Ferdigstilling av revidert FTP-kode (Fire Test procedure Code)

De utarbeidede endringene ble godkjent og oversendes MSC 87 for godkjenning.

Krav til rømningsveier fra lukkede rom i maskinromsområdet

Danmark hadde sammen med Sverige,

Norge og Chile utarbeidet forslag til endringer i SOLAS for å innføre krav om 2 uavhengige rømningsveier fra alle rom i maskinromsområdet. Forslagene tok hensyn til kommentarene fra forrige møte. Endringene ble ikke godkjent denne gangen heller og det vil være et uformelt samarbeid mellom forslagsstillerne og de delegasjonene som hadde motforestillinger fram mot neste møtet. Det er enighet om prinsippet, men ikke ordlyden. □

kontaktskader ved manøvrering til kai skal reduseres

Faggruppen fra passasjerskiprederiene og Sjøfartsdirektoratet har i et år jobbet sammen for å få redusert skadene på passasjerferger ved manøvrering til kai.

Samarbeidet startet med at alle rederienes fartøyer oppdaterte sine manøvreringsprosedyrer. Fartøyenes navigatører og rederienes ledelse har vært aktive i dette arbeidet, som er en lang prosess og enda ikke er i mål for alle. Samarbeidet er unikt, fordi tilsyn og rederier jobber

sammen i strategiarbeidet. Man får ingen byråkratisk korrespondanse med behandlingstid som kan forsinke det videre arbeidet.

Manøvreringsprosedyrer betraktes som en av ISM-sikkerhetsstyringssystemets viktigste prosedyrer om bord i passasjer-

skipferger. Deltakere i faggruppen har vært om bord i utvalgte fartøyer i rederiene for verifisering og samtaler med navigatørene, simulatortreningsbesøk med videre.

Sjøfartsdirektoratets ISM-fokusområder i 2009 og 2010 har vært



Bjørn Vik Mjeltebakk,
senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

manøvreringsprosedyrer og sikkerhetsinformasjon. Ved ISM-revisjoner om bord vil disse områdene fortsatt bli fokusert på, og navigatørene vil bli intervjuet. Deres respons vil bli vektlagt i forhold til videre tiltak.

Både Sjøfartsdirektoratet og rederiene vil være spesielt aktive med kontrolltiltak og utvidet samarbeid med navigatørene. Felles mål er kvalitetsheving og at kontaktskader i forbindelse med manøvrering til kai skal reduseres. □



FORTELLER OM RESULTATER. Bjørn Vik Mjeltebakk fra Sjøfartsdirektoratet er møteleder, mens Jon Olaf Klodiusen fra Hurtigruten ASA orienterer om selskapets gode statistikk vedrørende kontaktskader til kai etter at de satte fokus på manøvreringsprosedyrer.



DISKUTERTE FREMTIDIG SAMARBEID. Faggruppen var samlet til strategimøte på Gardermoen 25. mai, der veien videre ble lagt opp. Etterlevelse, holdninger og stress er temaer som faggruppen vil arbeide med videre sammen med navigatørene om bord. Sittende rundt bordet fra venstre: Aage Rykkje, John Ramøy, Torleik E. Haneferd (alle Sjøfartsdirektoratet), Odd Torkildsen, Leif Almås (begge Veolia Transport Nord AS), Svein Solheim (Fjord1 Fylkesbaatane AS), Karstein Holm (Fjord1 MRF AS), Arvid Økland (Tide Sjø AS), Reidar Johnsen (Torgbatten Nord AS) og Terje Sagebakken (Sjøfartsdirektoratet).

Foto: Fred Olsén

**EN KONKURRANSEDYKTIG
SAMARBEIDSPARTNER**

www.veristar.com / tlf. 24 06 91 00

Move Forward with Confidence

Lover sjøsikkert program

Vi vil særlig utfordre rederiene til å sende offiserer og mannskap til årets Sjøsikkerhetskonferanse, sier Bjørn E. Pedersen, avdelingsdirektør for strategisk sikkerhet i Sjøfartsdirektoratet.



Alexander Urrang Hauge
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

- Men selvsagt også alle andre aktører i bransjen, legger han til.

Den årlige Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund går av stabelen 22.-23. september og programmet er klappet og klart.

- Det er spesielt tre temaer som går igjen i årets konferanse; feiringen av sjømannens år, bemanningsutfordringer og ulykkesituasjonen blant fiskefartøy, sier Pedersen.

FNs organ, IMO – International Maritime Organization, har nemlig

bestemt at 2010 skal være sjømannens år og hva er vel mer naturlig enn at en slik markering blir inkludert i årets program?

- Vårt mål er at Sjøsikkerhetskonferansen skal gi matnyttig informasjon til den operative delen av bransjen, som bidrar til økt sikkerhet, sier Pedersen.

Kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon legger til at årets program har mange solide navn på listen.

-I år har vi fått med oss en rekke meget dyktige foredragsholdere.

Pellegrino Riccardi og Sjur Dagestad er blant andre to inspirerende og svært underholdende foredragsholdere. I tillegg har vi med sterke navn som statssekretær Rikke Lind, Hans Sande fra Sjøoffisersforbundet, Sturla Henriksen fra Rederiforbundet og sjøfartsdirektør Olav Akselsen, bare for å nevne noen, forteller Fjon.

Sjøfartsdirektoratet regner med 200-300 at deltakere finner veien til Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund. □



SIKKER GJENG: Fra venstre: Bjørn E. Pedersen, Torbjørn Husby, Anna Kari Rasmussen, Arild Viddal, Elisabeth Forland, Lars Alvestad og Eilif Fjon.

Spring og fangstdagbok

Nye forskrifter spring fra 1. juli, fangstdagbok fra 1. oktober

VHF
Data

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



FOR ET GODT KAMPANJETILBUD:

Tlf: 800 888 77

vhfdata@telenor.com

www.maritimradio.no

Satsar på nett og Facebook



Dag Inge Aarhus, nettrektor Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet heldt fram med si satsing på nettutvikling og Facebook. Eit meir synleg og tilgjengeleg direktorat er målet med satsinga.

Sjøfartsdirektoratet har blant anna vore på Facebook sidan februar i 2009. Dette har til no resultert i om lag 1 300 tilhengjarar. Noko av målet med satsinga på Facebook har vært å visa ei meir uformell side av direktoratet. – Eg føler at me har lykkast med deler av satsinga på Facebook. Me har vorte meir synlege for dei som bruker sosiale medier aktivt. Samstundes har me meir å gå på med tanke på oppdateringar og bruk av dei moglegheitene som Face-

book gjev oss, seier kommunikasjonsdirektør Eilif Fjøn.

Nettsida til direktoratet, www.sjofartsdir.no, er framleis den viktigaste portalen. Her fekk direktoratet full score i kvalitetsundersøkinga for offentlege nettsadar i 2009, men har ikkje tenk å stoppa med dette. – Me ser eit klart behov for å gjera informasjonen på nett enda meir tilgjengeleg. Difor startar me i 2010 eit prosjekt for å endre på strukturen på nettsida vår, seier Fjøn.

Det er nettrektor Dag Inge Aarhus, i samarbeid med firmaet Epinova AS, som kjem til å drive hovud delen av dette arbeidet, i dialog med leiinga og fagavdelingane i Sjøfartsdirektoratet. Fyrste fase av prosjektet vert gjennomført i 2010 og er ein rein teknisk omlegging som brukarane ikkje kjem til å merke så mykje til. Når direktoratet byrjar å arbeida med innhaldet og organiseringa av dette til neste år, så kjem brukarane i større grad til å merke ei forbetring.

Nettsida til direktoratet vil også verte inngangen til den nye portalen for elektronisk innrapportering frå næringa (TA2-prosjektet), som vert omtale i ein eigen sak i denne utgåva av Navigare. □

PÅ FACEBOOK: Antal tilhengjarar har auka jamt og trutt sidan Sjøfartsdirektoratets side vart introdusert i fjor.

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 Bodo

Postboks 325, 8001 Bodo
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

Beredskapstelefon

Ringer man Sjøfartsdirektoratet, tlf. nr.: 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 fartøyer og utenlandske fartøyer i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid. Denne er som følger:
Fra 15.09 til 15.05: 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)

Green ship
Waste Handling Systems

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

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

Delitek as

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

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

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



Kurs 2010:

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

- Repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene. Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell.
- Tidspunkt: 7. september og 9. november 2010

ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 39, 41 og 47

HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: Uke 33 og 49

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

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

- 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