

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

1 / 2012

A photograph of two men standing on the deck of a boat. The man on the left is wearing a purple jacket with green accents and grey trousers. The man on the right is wearing a black jacket with grey accents and black trousers. They are both looking towards the camera. The background shows the sea and a cloudy sky. There are some pieces of equipment on the deck, including a white bucket and a red lifebuoy.

8 Ferjemannskap i redningsaksjoner

12 Ingen nedgang i skipsulykker

14 Ønsker flere skip under norsk flagg

29 Færre skip holdt tilbake

FURUNO

VSAT

Ku-Band VSAT (ESV)

FV-100

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



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

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

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

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



SafeComNet™
FURUNO Mobile Satellite Services

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



www.safecomnet.com



FURUNO NORGE A/S
Sjømannsveien 19 - N-6008 Norway
Tél. +47 70 10 29 50 - fax. +47 70 10 29 51

www.furuno.no



Innhold

Innhold

- 4** Leiar: Ein attraktiv flaggstat
- 8** Ferjemannskap i redningsaksjon: Gjorde bare det vi måtte
- 11** Ferjemannskap i redningsaksjon: Én reddet - én omkom
- 12** Ulykkestallene for 2011: Ingen nedgang i skipsulykker
- 14** Ønsker flere skip under norsk flagg
- 20** Nytt avansert simulatorsenter
- 23** Nye nettsider og ny profil
- 24** Haugesundkonferansen
- 28** PSC: Nytt kontrollsystem sikrer lik behandling
- 29** Færre skip holdt tilbake
- 32** Nordic shipping after 1960
- 37** Nye byggeforskrifter for skip under 24 meter
- 38** Europeiske standardkrav til fritidsfartøy
- 40** Helseteneste med stort potensial
- 44** Ny kvalifikasjonsforskrift
- 45** Norsk fotokonkurranse for sjøfolk
- 50** Nordisk fotokonkurranse for sjøfolk
- 53** Ny sommer med cruise-fotball i Bergen
- 54** Velferdstjenesten i støpeskjeen
- 57** Bergen Sjøfartsmuseum byr på ramsalt historie
- 60** Film Service for Seafarers
- 63** Godbiter fra bokhøsten 2011

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Ein attraktiv flaggstat

Den maritime næringa er ei av dei viktigaste næringane i Noreg. Få land har ei så komplett maritim klynge som Noreg. Mange norske maritime verksemdar er verdsleiande på sine fagfelt. Næringa skaffar inntekter til landet og sikrar sysselsetting og busetting langs kysten.

Noreg er også ein av dei store flaggstatane i verda. Norske styresmakter ønskjer å ta vare på dei maritime næringane og i regjeringa sin maritime strategi heiter det at Noreg skal vera ein attraktiv flaggstat og ein verdsleiande maritim nasjon.

Strategien handlar sjølvstekt mykje om konkurranse-dyktige rammevilkår, men gode offentlege tenester er også viktig dersom Noreg skal halda sin posisjon som verdsleiande maritim nasjon.

Som eit ledd i arbeidet med å gjera Noreg til ein attraktiv flaggstat, vart Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistra slått saman frå 1. januar 2012. Føremålet med samanslå-

inga er å etablera ein heilskapleg sjøfartsadministrasjon. Tanken bak samanslåinga er at dei to etatane vil stå sterkare samla enn kvar for seg, og at det vert lettare for brukarane om ein har færre offentlege instansar å forholde seg til.

Som eit resultat av samanslåinga er det mellom anna no felles telefonnummer og nye felles nettsider. Desse er gjort temabaserte og er difor meir brukarvennlege enn dei gamle nettsidene. Målet er at ein på desse sidene skal finna nødvendig informasjon om dei oppgåvene Sjøfartsdirektoratet utfører.

Sjøfartsdirektoratet jobbar heile tida for å gjera tenestene våre meir brukarvennlege. Som ein lekk i det arbeidet vil me mellom anna tilby fleire tenester på nett. Alt i dag kan ein via skjemaportalen vår be om inspeksjon av skip i samband med sertifikatfornyng. I løpet av året håpar me også å kunna tilby fornyng av personsertifikat via digitale løysingar. Denne utviklinga vil gjera det enklare for brukarane.

I år er det 25 år sidan Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) vart etablert. Det er ikkje mi oppgåve å skriva historia, men eg trur likevel eg tør påstå at dette registeret har vore heilt avgjerande for å oppretthalda Noreg sin posisjon som leiande skipsfartsnasjon.

Diverre har me dei siste åra sett ein nedgang i talet på skip som er registrert i NIS. Dette har skjedd i ein periode der den internasjonale flåten har auka. Me

veit også at Norges Rederiforbund har hatt oppgang i medlemsmassen i same periode. NIS har med andre ord nedgang i talet på registrerte skip i ein periode med vekst i næringa. NIS sin relative storleik er svekka. Det burde bekymra fleire enn meg.

Ei av Sjøfartsdirektoratet sine viktigaste oppgåver er å jobba for sjøtryggleik. Det gjer me på fleire vis. Direktoratet har eit stort internasjonalt engasjement. Gjennom aktiv deltaking i IMO jobbar me for eit regelverk som skal gje sikre skip og dyktige sjøfolk. Gjennom ILO jobbar me for gode arbeidsvilkår om bord, og gjennom Paris MOU for gode og føreseielege reglar for hamnestatskontroll.

Personleg er eg ikkje i tvil om at norske reiarar har stor nytte av felles internasjonale kjørereglar og av den innsatsen direktoratet legg ned for å oppnå dette. Noreg si påverknadskraft er sjølvsagt av-

hengig av innsatsen som vert lagt for dagen, men ein skal heller ikkje undervurdere verdien av å ha eit stort flagg i ryggen. Dersom nedgangen til NIS held fram kan vår påverknad bli svekka svekka i dei fora der internasjonale rammer vert sett. Det vil norske reiarlag tape på.

For å sikra skipsfartsnæringa internasjonal konkurransekraft har næringa fått rammevilkår andre næringar ikkje har. Refusjonsordninga for sjøfolk og særlege skattereglar for reiarlag er døme på det.

For å sikra oppslutnad om desse ordningane og for å sikra heilskapen i den maritime klynga er det viktig å snu utviklinga i NIS, slik at nedgangen i talet på registrerte skip stoppar.

Eg håpar ein meir samla norsk sjøfartsadministrasjon kan vera eit bidrag, men eg vil også utfordra skipsfartsnæringa til å vurderer kva den kan bidra med for å snu utviklinga. ■



Som eit ledd i arbeidet med å gjera Noreg til ein attraktiv flaggstatt, vart Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistra slått saman frå 1. januar 2012.

FOTO: SCANPIX

An attractive flag state

The maritime industry is one of the most important industries in Norway. Only a few countries have such a complete maritime cluster as Norway. Many Norwegian maritime companies are world-leading in their special field. The industry brings income to the country and ensures employment and settlement along the coast.

Norway is also one of the world's greatest flag states. Norwegian authorities wish to safeguard the maritime industries and the Government's maritime strategy states that Norway shall be an attractive flag state and a world-leading maritime nation.

The strategy is of course much about competitive terms, but also good public services are important if Norway shall maintain its position as a world-leading maritime nation.

As part of the work to make Norway an attractive flag state, the Norwegian Maritime Directorate and the Norwegian Ship Register merged on 1 January 2012. The purpose of the merger is to establish one united maritime administration. The thought behind the merger is that the two administrations will stand stronger together than separate, and it will be easier for the users to have fewer public bodies to deal with.

As a result of the merger, we now have a common phone number and a new joint website. The website is theme based and is therefore more user-friendly than the old website. The goal is that one on these web pages will find necessary information on all the tasks of the Norwegian Maritime Authority.

The Norwegian Maritime Authority works continuously to make our services more user-friendly. As part of this work, we will, among other things, offer more services on line. Already today, one can, through our form gateway, request an inspection of a ship in connection with renewal of certificates. In the course of the year, we hope to be able to also offer renewal of personnel certificates through digital concepts. This development will make things easier for the users.

This year, it is 25 years since the Norwegian International Ship Register (NIS) was established. It is not my place

to write history, but I will nevertheless venture to say that this register has been crucial for maintaining Norway's position as a leading maritime nation.

Unfortunately, we have over the later years, seen a decline in the number of ships registered in NIS. The decline has happened in a period during which the international fleet has expanded. We also know that the Norwegian Shipowners' Association, in the same period, has had an increase in number of members. In other words, NIS has had a decline in number or registered vessels in a period with growth in the industry. NIS' relative size has been diminished. This situation should be a concern to more people than me.

One of the Norwegian Maritime Authority's most important responsibilities is the work for safety at sea, which we do in a number of ways. The Authority is strongly committed internationally. Through active participation in IMO, we work for regulations which will ensure safe ships and skilled seafarers. Through ILO, we work for good working conditions on board, and through Paris MOU for good and predictable regulations on ports state controls.

Personally, I do not doubt that Norwegian shipowners benefit greatly from common international ground rules and the effort put down by the Authority to obtain them. Norway's power to influence is naturally dependent on the effort put in, but the value of having a great flag behind you, should not be underestimated. If the decline in NIS continues, our influence may be weakened in the forums where the international terms are set, which in turn will affect Norwegian shipowners.

In order to ensure that the maritime industry is competitive internationally, it has been given terms other than those

given to other industries. Examples are the net wage scheme for seafarers and other special tax rules for shipowners.

To gain support for these schemes and to ensure a totality in the maritime cluster, it is important to turn the development in NIS, so that the decline in number of ships registered stops.

I hope that a more united Norwegian maritime administration may be a contribution, but I would also like to challenge the maritime industry to consider what they can contribute with to turn the development. ■



FOTO: BJARNE SKOGVÅG



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

**Selges hos
våre forhandlere**

Veiviseren for alle som ferdes på sjøen!

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

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

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

For mer informasjon www.sjokart.no



STATENS KARTVERK

NAVIGASJON 1 - 2012 | 7



INNTRYKK: Ulykken i Langenuen 27. november gjorde sterkt inntrykk på mannskapet. Fra venstre matros Even Laukhamar, overstyrmann Leif Inge Steinsbø, kaptein Tore Årland og matros Arne Johan Vik.

FOTO: BJARTE AMBLE

Ferjemannskap i redningsaksjon november 2011:

- Gjorde bare det vi måtte

- Vi handlet på ren rutine, og gjorde bare det vi måtte, sier de to ferje-matrosene Arne Johan Vik (58) og Even Laukhamar (27), som i et forrykende uvær plukket en fisker opp fra sjøen i Langenuen ved Stord.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Som matroser på Tide Sjø (nå Norled) sine ferjer mellom Jektevik, Hodnanes og Huglo driller de hver uke på å gjøre klar MOB-båten, få på seg overlevingsdrakter og komme seg på sjøen så fort som mulig. Når det virkelig gjelder, går operasjonen automatisk – som denne

dramatiske ettermiddagen 27. november i fjor.

SØNDAG ETTERMIDDAG

M/F Hordaland lå fortøyd ved kai i Jektevik på Stord. Den ti minutter lange ruten over Langenuen var innstilt på grunn av dårlig vær.

Klokka var 14.10. Det blåste sterk storm fra nordvest, med orkan i kastene. Kaptein Tore Årland (49) og overstyrmann Leif Inge Steinsbø (42) står på broen og blir oppmerksom på den 29 fots sjarken som slingret kraftig da fiskeren prøvde å gå til lands ved den gamle ferjekaien.



Huglo. Den legger seg kraftig på siden, og det blir stadig verre. Han fikk nok vann om bord. Plutselig hører vi på VHF'en: "Hordaland, no fær eg!"

MF Hordaland setter kurs for sjarken, og gir full fart. Men båten forsvinner av syne.

– Vi måtte da prøve å lokalisere mannen, og tilfeldigvis fikk lærling Erik Mundheim her om bord øye på noe oransje i sjøen, forteller de.

MOB-BÅTEN KLAR

Det var ingen selvfølge at MOB-båten kunne låres på sjøen. Vinden blåste fra nordvest, og i Langenuen samler den seg da som i en trakt og blir ytterligere forsterket. Samtidig går strømmen nordover, slik at det bygger seg opp krapp strømsjø. Dybdeforholdene gjør forholdene enda verre. Med 200 meter på det dypeste, og brå stigning opp til bare 40-50 meters dybde, bygger bølgene seg opp til å bli enda høyere og krappere.

Leif Inge Steinsbø har seilt denne strekningen i seks år, og har aldri tidligere opplevd så krapp og høy sjø.

Kaptein Årland sier at han ikke kunne kommandere matrosene i mob-båten i dette været. Men Vik og Laukhamar hadde gjort klar båten, fått på seg overlevingsdrakter og ble låret ned av chiefen. Årland manøvrerte ferja slik at skuteseiden ga litt ly for uværet i det øyeblikket båten ble satt ned på den opprørte sjøen.

TEAMARBEID

Med Årland på brua, Steinsbø med kontroll på VHF-sambandet, Laukhamar til rors på mob-båten og Vik klar til å plukke opp fiskeren, var redningsaksjonen i gang.

– Fra brua kunne vi tidvis se mob-båten forsvinne ned i bølgene. Jo, det var på kanten av det forsvarlige, innrømmer den rutinerte kapteinen.

Om bord i mob-båten var Laukamar fullt konsentrert på å manøvrere i retning med bølgene. Det ville vært umulig å gå

– Vi kjente båten igjen, og visste at fiskeren pleide å fortøye her når han greidde opp garna sine. For at han lettere skulle kunne manøvrere sjarken til lands gikk vi litt fra kai med ferja, sier Årland. Men etter flere forsøk på å fortøye, ga fiskeren opp. Han var tydeligvis redd for at båten skulle bli knust mot kaien i de store bølgene.

RADIODKONTAKT

– Vi hadde kontakt med fiskeren på VHF da vi fikk melding om at han ville forsøke å gå over fjorden til Huglo. Vi anbefalte at ham heller å gå til Hodnaneset, der det var mer le for den sterke nordavinden, forteller Årland.

MF Hordaland gikk inn i rute igjen litt over kl. 15.00, med kurs for Hodnaneset. Årland og Steinsbø forteller videre:

– Vi så ikke mer til sjarken, og tenkte at fiskeren var kommet seg i sikkerhet. Men så får vi øye på sjarken nord for



UVÆR: Leif Inge Steinsbø har seilt strekningen mellom Jektevik, Hodnaneset og Nord-Huglo i seks år, men har aldri tidligere opplevd så krapp og høy sjø som denne dagen. Dette bildet tok han med mobiltelefonen før ulykken.

FOTO: LEIF INGE STEINSBØ



RUTINE: Hver uke driller vi på å gjøre klar mob-båten og få den på sjøen så fort som mulig. Når det virkelig gjelder, går alt automatisk, sier Even Laukhamar og Arne Johan Vik. I bakgrunnen stedet der de plukket opp fiskeren fra sjøen.

FOTO: BJARTE AMBLE

opp mot sjøen i dette været. Særlig måtte han passe på at ikke vinden fikk tak under den lette båten. Da kunne det gått ille.

SKUFFET

Matros Arne Johan Vik er eldstemann om bord, men han er sterk og i god form. Slik forteller han:

– Jeg følte ingen frykt eller redsel. Fokus var kun på å få fatt i personen i sjøen snarest mulig. Han kunne fremdeles være i live. Først prøvde jeg å få han opp i båten med bare hendene, men det ble alt for tungt. Bruk nettet! roper Even. Redningsnettet var lett å få ut. Det har vi begge øvd mye på. Etter få sekunder er nettet på plass uti vannet, med flyteelementer ytterst, og vekt i midten, slik at personen i sjøen kan ledes oppi nettet langs siden av båten. Da vi fikk han om bord i båten snudde jeg ham rundt og så

straks at det var lite håp om å redde livet. Jeg ble skuffet og litt satt ut.

Mens Laukhamar satt full fart mot land, startet Vik med gjenopplivingsforsøk. De fikk den forulykkede opp på en flytebrygge, der de gjorde ytterligere forsøk på gjenoppliving. Men forgjeves. Ambulanserbåten kom til Huglo noen minutter senere, men livet lot seg ikke redde.

Den omkomne 74-åringen fra Stord hadde hverken redningsvest eller overlevingsdrakt på seg.

IMPONERT

Vi sitter i messa på MF Folgefonn et par måneder senere og snakker om redningsaksjonen. Folgefonn har tatt over dette sambandet etter MF Hordaland.

– Jeg er mektig imponert over det de to karene gjorde den dagen, sier overstyrmann Steinsbø.

– Alle gjorde det de skulle, og vel så det. Vi gjorde absolutt det som var mulig. Alt ble gjort rett, og ikke noe kunne vært gjort annerledes, sier Arne Johan Vik, som har gått gjennom hendelsen i hodet mange ganger etterpå.

Ulykken gjorde sterkt inntrykk på mannskapet, men de klarte seg uten kripspsykiatere. Lensmannsbetjent Jarle Matre kom og tok en de-briefing med om bord. De mente det var best å snakke ut om opplevelsen sammen med kollegaene som hadde deltatt i dramatikken. Rederiet tilbød dem å få avløsning, men de takket nei. De foretrakk å komme seg i gang igjen snarest mulig.

En oppfordring kommer hele mannskapet med til slutt:

– Bruk redningsvest – da vinner du tid, og har i alle fall en sjanse til å bli reddet. ■

Ferjemannskap i redningsaksjon juni 2010:

Én reddet – én omkom

16 måneder før den dramatiske søndagen i november 2011, var Even Laukhamar og Leif Inge Steinsbø aktører i en annen redningsaksjon i Langenuen. Da var de del av mannskapet på MF Utstein, som på den tiden trafikkerte strekningen Jektevik-Huglo-Hodnaneset. En åpen fritidsbåt hadde gått rundt, og to mann ligger i sjøen.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Leif Inge Steinsbø var kaptein på MF Utstein da de den 16. juni 2010 gikk fra Jektevik kl. 18.50 i rute. Tre minutter senere oppdager de fra broa at det ligger en båt med kjølen i været i Langenuen. De observerer også at to menn ligger i sjøen. Kaptein Steinsbø forandrer straks kurs og går mot havaristen. Han melder samtidig fra til Rogaland Radio om hva som skjer.

Allerede kl. 18.56 er matrosene Even Laukhamar og Rasmus Lunde klar – med mob-båten på sjøen. Værforholdene er gode, og situasjonen en helt annen enn den de kom til å oppleve 16 måneder senere, omtrent på samme sted.

Laukhamar styrer mot havaristen. En av mennene ligger i sjøen og holder seg fast i båten. Han har redningsvest på, og vinker Laukhamar og Lunde videre til den andre mannen som etter alt å dømme forgivevis har prøvd å svømme mot land. Noen tyskere holder ham flytende til Lunde får ham om bord i mob-båten ca. kl. 19.00. Livløs. Han hadde allerede ligget i sjøen i 10-15 minutter.

Tre minutter senere har de fått ham om bord i ferja, der en lege blant passasjerene umiddelbart starter gjenopplivningsforsøk. Lensmann Jarle Matre er også tilfeldigvis en av passasjerene.

TRENING, TRENING...

Men livet lar seg ikke redde, og den 73 år gamle mannen blir konstatert død av legen kl. 19.10. Den andre mannen, som fremdeles lå i sjøen med redningsvest, blir plukket opp ca. 19.10, i tilsynelatende god form. Han blir likevel tatt hånd om av ambulanspersonell da MF Utstein legger til kai i gjen i Jektevik noen minutter senere.

For matros Even Laukhamar var dette første gang han var med på en reell redningsaksjon:

– Jeg hadde aldri deltatt på noe slikt før. Tenkte ikke så mye på det vi gjorde der og da, men etterpå gikk jeg gjennom hendelsen – tenkte på om det var noe vi kunne

gjort annerledes for å redde livet til mannen. Men jeg kom ikke til noe annet enn at vi gjorde alt riktig.

VIKTIG BEREDSKAP

Even Laukhamar er overbevist om hva som er viktigst for å kunne håndtere slike situasjoner på riktig måte: Trening, trening og atter trening. Hans kollega Arne Johan Vik legger til:

– De to redningsaksjonene i 2010 og 2011 viser etter min mening hvor viktig ferjene og ferjemannskapene er for ulykkesberedskapen langs kysten. Men da må det være nok folk om bord til å kunne bemanne mob-båten med to personer, sier han.■



LANGENUEN: Skipsleden mellom Stord og Tysnes kalles Langenuen. På 16 måneder var ferjemannskap som trafikkerer området involvert i to alvorlige redningsaksjoner. Under ulykken i november 2011 gikk en sjark ned ved punkt merket A. Fiskeren ble plukket opp av mannskapet ved punkt B. Krysset ved 2010 viser stedet for redningsaksjonen i juni 2010.

KART: BENTE AMANDUSSEN

Ulykkestallene for 2011:

Ingen nedgang i skipsulykker

Den langsiktige nedgangen i antall arbeids- og personulykker til sjøs fortsatte i 2011.
Men antall skipsulykker fortsatte å stige, og havnet på 268 mot 250 året før.





Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Dette viser tallmateriale som Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet. Direktoratet mottar rapporter etter skipsulykker og arbeidsulykker på norske skip, samt skipsulykker på utenlandske fartøy i norske farvann. Direktoratet har også mottatt noen rapporter om ulykker med fritidsfartøy, men disse er ikke inkludert i tallene som omtales her.

Den dominerende typen skipsulykke var også i fjor grunnstøtinger og kontaktskader med kaier, broer o.l. Statistikken viser 113 grunnstøtinger, mens 50 skip kjørte i en kai eller bro. Dette er omtrent på samme nivå som året før.

Fordelt på fartøytyper fordelte grunnstøtingene seg slik: Passasjerskip (ferger, hurtigbåter, andre passasjerfartøy): 39, lasteskip: 47, fiskefartøy: 27.

Antall kollisjoner mellom fartøy er halvert i forhold til 2010, det vil si en nedgang fra 24 til 13.

– De aller fleste skipsulykker som rapporteres til Sjøfartsdirektoratet resulterer i begrenset materiell skade. Dette tyder på at de mange barrierer som regelverket krever for å avverge eller begrense omfanget av skade på liv, miljø og materiell, har effekt.

TAP AV LIV

Når det gjelder ulykker som har medført tap av liv, viser tallmaterialet at 13 personer

omkom på skip i fjor, ni av disse som følge av en skipsulykke som forlis, brann etc.

I 2010 ble det registrert 15 omkomne, der tre av disse mistet livet som følge av skipsulykker, mens 12 døde som følge av arbeidsulykker om bord.

Det er i 2011 ikke registrert såkalte storulykker, det vil si ulykker med flere enn fem omkomne. Derimot krevde to hendelser mer enn ett menneskeliv. Blant disse var sjarken Marion i mars, der to omkom, og brannen på hurtigruteskipet Nordlys i september, også den med to omkomne.

FORLIS

I fjor havarete 19 fartøyer, mot 16 året før. Fiskefartøy står for økningen på tre forlis fra 2010 til 2011. I tillegg viser statistikken at tre lastefartøy sank. Det betyr at i overkant av 80 prosent av forlisene utgjøres av fiskefartøy. Når vi ser på hele perioden fra 2000-2010 sto fiskefartøyer for hele tre fjerdedeler av forlisene. Vi ser at samme tendens fortsatte i 2011.

Som en del av forklaringen, pekte direktoratet i fjor på det faktum at det er i overkant av 5.000 aktive fiskefartøy. Dette er om lag dobbelt så mange som det er lasteskip og passasjerskip til sammen.

ÅRSAKER

Statistikken viser at de fleste ulykkene resulterer i mindre alvorlig eller ingen skade på fartøyet. Om årsaker til skipsulykkene ser vi at såkalt "overhendig vær"

er registrert som direkte årsak til 28 ulykker. I 2010 var været bare direkte skyld i fire ulykker.

En annen hyppig årsak i fjor var at navigatører sovnet på vakt. I fjor sovnet hele 15 personer, mot ni i 2010 og ni i 2009.

ARBEIDSULYKKER

Ved utgangen av 2011 var det registrert 230 arbeids- og personulykker, mot 246 året før. Tallet på såkalte støt/klemskader viser en oppgang, fra 86 i 2010 til 104 i 2011. Når det gjelder stikk/kuttskader er det derimot en nedgang fra 31 i 2010, til 18 i 2011.

For øvrige kategorier personskader er det små eller ingen endringer. Vi tar med at det var totalt 70 fallulykker om bord, som dermed er den nest største ulykkeskategorien.

ARBEID GJENSTÅR

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sier i en kommentar at det er gledelig med en fortsatt nedgang i arbeids- og personulykker. Han skulle gjerne sett den samme nedgangen i antall skipsulykker.

– Dette viser at fartøyeiere og driftselskaper fremdeles har mye ugjort i å bedre sikkerheten om bord, og at det arbeidet Sjøfartsdirektoratet gjør med tilsyn og kontroll er helt nødvendig. Særlig er det viktig at vi setter fokus på de områdene der risikoen for ulykker er størst, sier Akselsen. ■

UTENLANDSK: Det islandske containerskipet Godafoss var et av de utenlandske skipene som havnet i den norske ulykkesstatistikken for 2011. Skipet gikk på et skjær utenfor Hvaler i Østfold 18. februar.

FOTO: MARTIN ZEIFFERT/KYSTVERKET

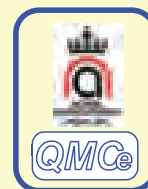
QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 19/03-23/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, sertifisering
- 16/04-20/04: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, sertifisering
- 25/04: Oppdateringsdag QA, QSM og ISM
- 26/04: Oppdateringsdag Risk Manager
- 07/05-11/05: Risk Manager kurs, Oslo, sertifisering
- 21/05-25/05: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, sertifisering
- 03/09-04/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 05/09-07/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

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





NIS: Takket være Spar Shipping AS, Bergen, ble bulkskip den eneste fartøytypen som økte i NIS-registeret i 2011. Her et av deres skip, Spar Mira.

FOTO: SPAR SHIPPING

Ønsker flere skip under norsk flagg

Den norske flaggstaten framstår som mer helthetlig, brukervennlig og konkurransedyktig etter at Skipsregistrene fra nyttår ble en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Den nye samlede administrasjonen ønsker å få flere redere til å seile under norsk flagg.

Aiming for an expansion of the Norwegian flag

A new, more cohesive, user-friendly and competitive Maritime Administration is the result of the merger between the Norwegian Ship Registers NIS/NOR and The Norwegian Maritime Directorate as of 1 January this year.

The goal is for more shipowners to choose the Norwegian flag.

Registration in the Ship Registers NIS/NOR ensures legal protection for owners and ship-mortgages. It is also a part of the public's control of vessels and their ownership.

Norway's comprehensive code of maritime law symbolizes security and professionalism and applies to all vessels flying the Norwegian flag.

Norway has Embassies and Consular representation available to assist ships and their crew in 164 countries world-wide. The stations assist with endorsement of certificates

and are also much involved upon change of flag/ delivery of vessels.

A highly competitive shipping taxation along with Norway's status as low-risk in the Paris MoU's Port State Control regime qualifies Norway as a very attractive flag state.

THE FLAG - A SYMBOL OF QUALITY

Great emphasis has been placed on maintaining a quality register which ensures that Norwegian flagged vessels hold a high level of security and good working conditions.



Tone Olsen Risnes
Ole Johannes Kamlund
Avdeling
Skipsregistre
Sjøfartsdirektoratet

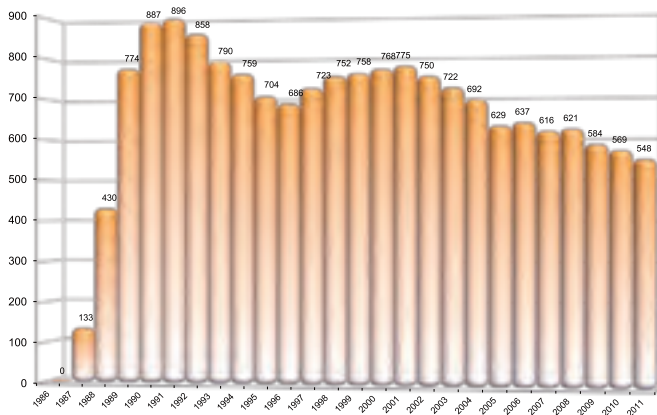
Registrering i Skipsregisteret NIS/NOR sikrer rettsvern for eierskap og panteftelser og er et ledd i den offentlige kontrollen med skip og skips eierforhold. Norsk maritim skipslovgiving symboliserer sikkerhet og profesjonalitet og gjelder for alle fartøy som seiler under det norske flagget.

Med konsulær representasjon i 164 land er norske fartøy og dere mannskap godt ivaretatt også i utlandet. Våre ambassader og konsulater bistår både med utstedelse og påtegninger av sertifikater og er ofte også involvert i forbindelse med overleveringer og flaggskifter.

Med en svært konkurransedyktig rederiskatteordning og status som lavrisiko i Paris MoU sitt nye regime for havnestatskontroll, er Norge en attraktiv flaggstat.

FLAGGET - ET SYMBOL PÅ KVALITET

Det er lagt stor vekt på å opprettholde et kvalitetsregister som sikrer at skip registrert i NIS



NIS-flåten 1987-desember 2011.

har høy sikkerhet og gode arbeidsbetingelser. Lovgivningen er bygget på forpliktelser som Norge har akseptert, spesielt overfor International Maritime Organization (IMO) og International Labour Organization (ILO).

Mannskap som ikke omfattes av norske eller europeiske trygderettigheter ivaretas gjennom lønnsgarantiordningen, som gjelder for NIS-registrerte fartøy. Ordningen sikrer arbeidstaker lønn og hjemreise ved arbeidsgivers eventuelle konkurs. Utenlandsk mannskap om bord på NIS skip er ansatt på hjemlandets lønnsvilkår.

”Tidligere måtte rederne forholde seg til to instanser når de skulle registrere skip og ordne med sertifikater. Nå kan de finne alt på én plass. Dette vil gi en forenkling, som vi håper skal bidra til å gjøre det enda mer attraktivt å seile med norsk flagg, sier Akselsen. Et viktig mål er å snu utviklingen og få flere skip registrert i NIS, legger han til.

(Sjøfartsdirektør Olav Akselsen til Bergens Tidende 9. januar 2012)

HVA SKJER MED NIS-FLÅTEN?

Pr. 31. desember 2011 talte flåten totalt 548 skip med en bruttotonnasje på 13.857.917.

Slettingen av det stolte skipet BERGE STAHL 28. november 2011 reduserte tonnassen med hele 175.720 bruttotonn. Årsak til at skipet ble slettet fra NIS for overføring til Isle of Man var salg til utenlandsk eier.

Det har vært en negativ utvikling for NIS-registeret de senere år. I 2011 ble flåten redusert med 21 skip. Totalt for året ble 66 skip ført inn i registeret mens 87 ble slettet.

The legislation is based upon commitments accepted by Norway, especially with regards to the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO).

Crew that are not covered through Norwegian or European social security rights are protected through the special guarantee scheme which applies specifically to the employees on board NIS-ships. The scheme ensures wages and homeward journey in the event of employer's bankruptcy. Employment of foreign

crew on their homeland's pay conditions is possible in the NIS.

“Previously, owners had to deal with two bodies when they were registering ships and arranging for certificates. Now they can find everything in one place. This will allow for a simplification, which we hope will help make it even more attractive to fly the Norwegian flag, says Mr. Akselsen. An essential goal is to reverse the current trend and get more ships registered in NIS, he adds.” (Director General of Shipping and Naviga-

tion, Mr. Olav Akselsen to Bergens Tidende 9 January 2012)

WHAT IS THE LATEST TREND FOR THE NIS-FLEET?

As of December 31st 2011, the fleet counted a total of 548 ships with a gross tonnage of 13 857 917.

Deletion of “BERGE STAHL” on November 28th last year led to a reduction of the fleet's total tonnage with as much as 175 720 grt. The reason for deletion was change of flag

Det er likevel positivt at utflaggingen ble langt mindre enn det som var forventet i kjølvannet av den mye omtalte skattesaken for polske sjøfolk på NIS-skip.

Det at ratene er generelt svake bidrar nok også sitt til den negative trenden.

15 skip i 2011 er slettet for hugging. I tillegg er 12 skip overført til NOR.

UNNTAK: OFFSHORE OG BILFRAKT

Norge er en stor aktør i offshore og den betydelige norskregistrerte delen av flåten er jevnt fordelt mellom NIS og NOR.

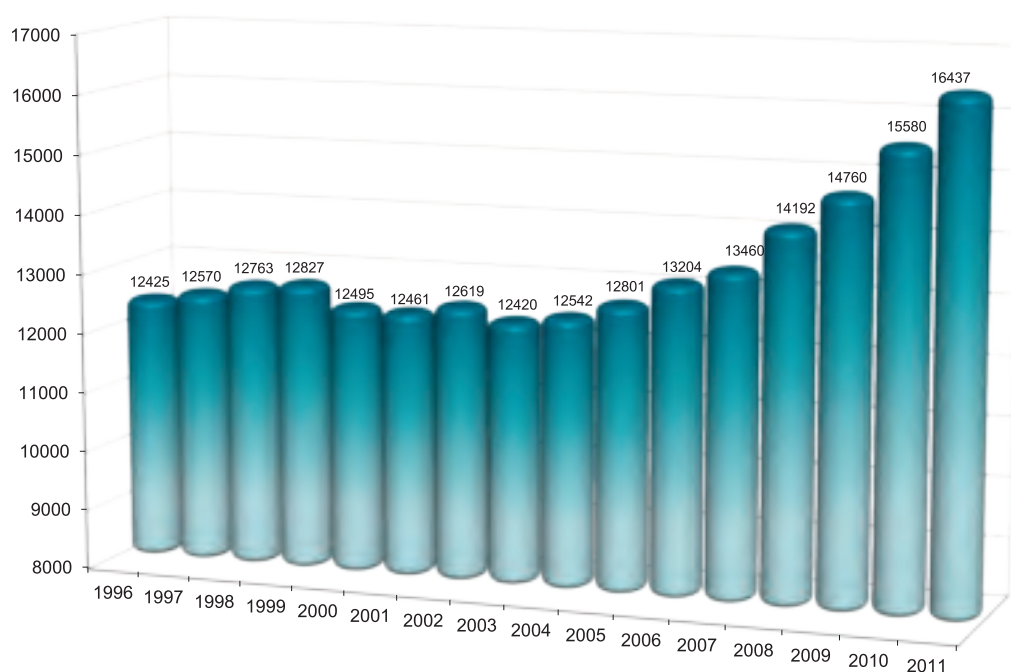
I Skipsbyggingsregister-BYGG er det frivillig å registrere fartøy under byggeperioden i Norge. I løpet av 2011 ble åtte nybygg overført fra BYGG til NIS. De aller fleste av disse skipene var offshore relaterte.

Det er veldig hyggelig å kunne følge disse fartøyene helt fra byggestart på det norske verftet og til ferdig skip. Ikke minst er det gledelig når de ferdige skipene får seil under det norske flagget.

Markedet for bilfrakt har tatt seg opp igjen etter en nesten fullstendig stopp. De to store norske bilfraktrederiene Höegh og Wilhelmsen har en stor flåte registrert i NIS.

BERGEN PÅ TOPPEN

Rederier plassert på Vestlandet representer



NOR-flåtens utvikling fra 1996-2011

størstedelen av NIS-flåten. Bergensrederiene har vært spesielt "trofaste" de siste årene og byen mellom de syv fjell beholdt førsteplassen også i 2011. Hele 241 av NIS-skipene var i fjor registrert med Bergen i hekken mens hovedstaden var representert med 93.

Takket være Spar Shipping AS, Bergen, ble bulkskip den eneste fartøytypen som økte i NIS-registeret i 2011.

Utvidelsen av flåten med åtte nye "supramax" bulk-carriere, tørrlastskip på 58.000 tonn dødvekt, var årsak til oppgangen i forhold til 2010. Rederiet, som for øvrig er et av de største privateide

i Norge, har oppkalt alle skipene etter stjerner. Fornavnet er likt for hele flåten: Spar.

Tankskipene ble alle bygget ved det kinesiske verftet Yangzhou Dayang Shipbuilding og overført til NIS ved levering.

NOR MOT NYE HØYDER

I 2011 var det registrert totalt 16.437 fartøy med en bruttotonnasje på 3.386.917 i det nasjonale registeret.

Veksten i NOR fortsatte, og med hele 1.153 nyregistreringer ble rekorden fra 2008 slått med så mange som 55 fartøy.

to Isle of Man upon sale to a foreign owner.

There has been a negative development of the fleet in recent years. In 2011 the fleet was reduced by 21 vessels. 66 vessels entered the register and 87 were deleted throughout the year.

It is, however, encouraging that far less vessels were re-flagged in the wake of the much discussed renegotiation of the tax treaty regarding Polish seafarers on board NIS vessels than first expected.

Generally low rates are probably also to blame for the negative trend.

All in all, 15 vessels were deleted for scrapping throughout 2011. An additional 12 vessels were transferred to Norway's traditional register NOR.

OFFSHORE AND CAR CARRIERS MAKE UP THE EXCEPTIONS

Norway is a major player in offshore and the considerable Norwegian-registered portion of this fleet is evenly distributed between the NIS and NOR registers.

Vessels under construction and contracts for construction in Norway may voluntarily

be registered in a separate part of the NOR register: The Shipbuilding Register. It is a condition that the estimated length of the completed newbuilding is 10 meters or more.

In 2011 a total of 8 newbuildings were transferred from the Shipbuilding Register to the NIS and most of these vessels were related to the offshore industry. We are pleased to be able to follow these vessels from the construction period at the Norwegian shipyard to a finished vessel flying the Norwegian flag.

The market for car carriers also seems to be back on track again after a long halt. The

DETTE ER SKIPSREGISTRENE NIS, NOR OG BYGG

- Funksjonen til skipsregistrene NIS/NOR tilsvarer tinglysingen av fast eiendom og luftfartsregister.
- Alle tre registre er såkalte realregistre. Et realregister er et offentlig rettighetsregister der rettigheter til, i vårt tilfelle fartøyene, kan registreres slik at de oppnår rettsvern. Det vil si rettsbeskyttelse overfor tredjemenn som gjør gjeldende konkurrerende rettigheter i fartøyet.
- Det som særpreger et realregister er at rettighetene er ordnet etter den enkelte gjenstand (fartøy), og ikke etter den fysiske eller juridiske personen som innehar rettighetene.
- Registeret inneholder informasjon om fartøyene, deres eierforhold og tilhørende panteheftelser. Det er vår Avdeling for skipsregistrenes jobb å holde en korrekt oversikt over prioriteten mellom rettighe-

tene, noe som er svært viktig ved realisasjon av pantekrav. Korrekt registrering sikrer rettsvernet og hindrer tap av prioritet.

- Utover det å registrere skjøter og pantedokumenter utsteder registrene også Continuous Synopsis Records – CSR-dokumenter for alle passasjer- og lasteskip over 500 bruttotonn i internasjonal fart.
- Samarbeidet mellom de norske skipsregistrene og andre flaggstater er svært viktig. Ved flaggskifter må det være en tett dialog registrene imellom. Skip skal kunne overføres fra en flaggstat til en annen uten ugrunnet opphold. På grunn av tidsforskjeller har Skipsregistrene NIS/NOR vaktordning fra 07:00 til midnatt, noe våre brukere opplever som svært dynamisk og serviceorientert.

THE NORWEGIAN SHIP REGISTERS: NIS, NOR AND THE SHIPBUILDING REGISTER

- The functions of the Ship Registers NIS/NOR correspond to those of the real estate and aviation registers.
- All three are assets registers. An asset register is a public rights registry in which the rights to, in our case the vessels, can be recorded in order to achieve legal protection. In other words, protection against third parties claiming competing rights to the vessel.
- An asset register is characterized by the fact that the rights are assigned to the individual object (vessel), and not the natural or legal person possessing the right.
- The Ship Registers contain information about the vessels, their owners and mortgages. The Department of Ship Registration's main task is to keep correct and updated records of the priorities

between the rights. This is especially important for realization of mortgages and other security interests. Proper registration ensures legal protection and prevents the loss of priority.

- In addition to registering title documents and mortgage deeds, the Ship Registers also issue Continuous Synopsis Records – CSR documents for passenger and cargo ships of 500 grt. and more engaged in international trade.
- Close co-operation between the Norwegian Ship Registers and foreign flag states is essential. Change of flag should take place without unnecessary delay. Due to the fact that our users are very often in different time-zones, the Department of Ship Registration has an officer on duty from 7 a.m. until midnight. This service is regarded to be highly dynamic and service oriented.

Det er fritidsfartøy og mindre arbeidsfartøy som utgjør den største tilveksten, men også for handelsflåten (NOR) har det vært en god utvikling. Blant de nye, litt større fartøyene er det spesielt offshore som skiller seg positivt ut med 31 nye fartøy i 2011. 27 av nyregistrerte

ringene ble overført fra skipsbyggingsregisteret og har tilknytning til offshore.

Den store tilgangen til NOR de senere år har også ført med seg en tilsvarende økning i saksmengden. Eier-skifter alene steg med ca. 36 prosent i løpet av fjoråret.

two major Norwegian shipowners within this segment, Höegh and Wilhelmsen, both have large fleets registered in the NIS.

BERGEN TOPS THE STATISTICS

Shipowners situated on the west coast of Norway represent the largest portion of the NIS-fleet. These companies appear to have been most loyal to the flag over the last years and topped the list again in 2011. As many as 241 of the NIS-registered vessels were last year registered with Bergen as their home port. Our capital, Oslo, came in second with 93 vessels in 2011.

The only vessel type increasing in number of registrations last year were bulk carriers. The reason for this growth: The acquisition of eight new bulk carriers by the Bergen-based shipowner Spar Shipping AS.

The shipping company's entire fleet is named after stars. The first name is the same for every ship: Spar.

Each of the newbuildings were built at the Chinese shipyard Yangzhou Dayang Shipbuilding and transferred to the NIS upon delivery.

Through its company West Coast Invest AS the founder bought "Smedasundet Sjøfart-

hus", Haugesund, in 2010. Incidentally, this is the building housing the Norwegian Maritime Authority's head office.

TOWARDS NEW HIGHTS

A great number of 16 437 vessels with a gross tonnage of 3 386 917 were registered in Norway's national register NOR in 2011.

The growth continued, and the record from 2008 was beaten with as many as 55 new registrations. The year ended with a total of 1.153 new vessels in the NOR.

The majority of this increase came from

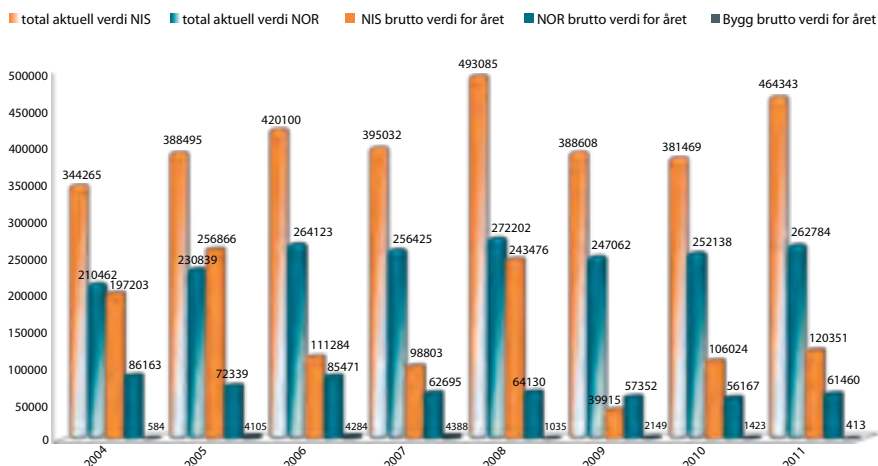
Saker knyttet til registrering av frivillige panteheftelser og tvangspant, f.eks. utlegg, utgjør med sine ca. 40 prosent en betydelig del av den totale saksmengden. Alt i alt er det likevel nyregistreringer og eierskifter som øker mest i omfang.

STORE PANTEVERDIER I NIS OG NOR

Registeret forvalter store verdier. I 2011 økte verdien på registrerte heftelser i NOR og NIS.

Samlet totalverdi for registrene var i fjor på rundt 727 milliarder NOK.

Valuta er omregnet til norske kroner (NOK). Svingninger i valuta får derfor store konsekvenser på den totale verdien. Den mest brukte lånevalutaen er USD. ■



Tabellen viser fordelingen mellom NIS, NOR og BYGG. (Verdi i mill. NOK).



NOR: Fritidsfartøy og mindre arbeidsfartøy utgjør den største tilveksten i NOR-flåten. Her fra Bergen havn.

FOTO: VIDAR PEDERSEN

pleasure vessels and smaller work-boats. A positive development was, however, also noted for the NOR-registered part of the merchant fleet.

Among the larger vessels that entered the NOR register in 2011, offshore related vessels stand out with 31 new additions. 27 of these new registrations were transferred from our Shipbuilding Register.

The great expansion in the NOR-register the last years also means an equivalent increase

in our portfolio. Change of ownership alone increased with approximately 36% last year.

Around 40% of our registrations are related to mortgages.

Nevertheless, it is still new registrations and change of ownership that have experienced the greatest growth.

SUBSTANTIAL ASSETS

The Ship Registers NIS/NOR manage substantial assets and the value of registered en-

cumbrances increased in 2011. Overall total value was last year at around 727 billion NOK. Currency loans have been converted to Norwegian kroner (NOK). Fluctuations in foreign currency will be a major impact on the total value. The most commonly used loan currency is USD. ■

FORSKJELL PÅ NIS OG NOR

NOR:

- Norsk fartøy med lengde på 15 meter eller mer må registreres dersom fartøyet ikke er registrert i annet lands register.
- Eier må være norsk eller EØS person/selskap.
- Fiskefartøy og fritidsbåter kan kun registreres i NOR

NIS:

- Frivillig registrering.
- Ingen nasjonalitetskrav knyttet til eier: Registeret er åpent for eiere av alle nasjonaliteter.
- Det stilles krav til representant og drift for eiere som ikke

tilfredsstiller nasjonalitetsvilkårene i Sjølovens § 1.

- Garanti for lønn og hjemreise. For ansatte utenom EØS-området må rederiet stille garanti for lønn og hjemreise ved arbeidsgivers konkurs ((norske/ EØS-borgere er omfattet av norske og EØS-avtalens trygdeordninger).
- Skipene kan ikke føre last eller passasjerer mellom norske havner eller gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn.
- Maskindrevne passasjerskip, lasteskip og luftputefartøy samt boreplattformer og andre flyttbare innretninger kan registreres.

MAJOR DIFFERENCES BETWEEN THE NIS AND NOR REGISTERS

NOR:

- Norwegian owned vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration provided they are not registered in the ship registry of another country.
- Norwegian or EEA citizens/companies may be registered as owner.
- Fishing- and pleasure vessels can only be registered in the NOR.

NIS:

- Voluntary registration.
- The register is open to owners of all nationalities
- If the owner does not fill the nationality requirements set out in the Norwegian Maritime Act S.1: A Norwegian Representative/Process Agent must be appointed.
- Guarantee for wages and homeward journey must be

placed for employees that are not covered through Norwegian or EEA welfare schemes.

- When the shipowner does not satisfy the nationality requirements set out in § 1 no.1 of the Norwegian Maritime Code the technical or commercial management must be carried out by a Norwegian shipping company with its head office in Norway or by one of its management offices abroad.
- Ships registered in the Norwegian International Ship Register are not permitted to carry cargo or passengers between Norwegian ports or to engage in regular scheduled passenger transport between Norwegian and foreign ports.
- Types of vessels that may be registered: Self-propelled passenger and cargo ships, hovercrafts, drilling platforms, other movable installations.
- Self-propelled passenger and cargo ships



Foto: Solstad Offshore



Foto: Eidesvik

ÅLESUNDKONFERANSEN 22. - 23. mai 2012, Rica Parken Hotel

SERVICESKIP I OFFSHORE TJENESTE

Møt sentrale nøkkelpersoner til diskusjon og faglig oppdatering på viktige tema. Handelshøyskolen BI og Norwegian Centre of Expertise Maritime setter fokus på aktuelle problemstillinger for næringen.

Tema på konferansen:

- Aktualitetsforedrag
- Politikk, marked og økonomi
- Personellplanlegging
- Teknologi og innovasjon
- Internasjonal virksomhet
- Kompetanse
- Markedsanalyse og utsikter
- HMS og miljø

Mer informasjon og påmelding
www.bi.no/alesund2012



Norwegian Centre of Expertise
MARITIME

TYNGDEN DU TRENGER

BI



TESTER: Adm. dir. Johan Rokstad i Østensjø Rederi AS nærmer seg en plattform i en av de sju simulatorene.

FOTO: BJARTE AMBLE

Simsea i Haugesund:

Avansert simulatorsenter tatt i bruk

Etter en lang prosess med forberedelser, er det maritime simulatorsenteret Simsea AS i Haugesund i full drift. Bak senteret står blant annet fem rederier fra Rogaland og Hordaland.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Simsea AS ble etablert i 2010, og er en fortsettelse og utvidelse av Haugesund Simulator Centre, som var knyttet til Høgskolen Stord/Haugesund (HSH). Høgskolens simulatorer er nå fysisk plassert hos Simsea, som leier disse når de ikke brukes av skolens studenter.

Det nye simulatorsenteret er i verdensklasse når det gjelder teknologi, og byr på en rekke muligheter for tørrtrening i viktige operasjoner. Med en simulatorpark

på 1.300 kvadratmeter i topp moderne lokaler, er dette Norges største i sitt slag, konstaterer senterets leder, adm. dir. A. Rune Johansen.

STORE OG SMÅ

Totalt er det foretatt investeringer for i overkant av 30 millioner kroner, og kapasiteten ligger på 1.500-2.000 kursdeltakere i året. Blant kundene finnes både store og små rederier.

– Simsea tilbyr etter- og videreutdanningskurs for sjøfolk, men utvikler også opplæringsprosjekter for kunder etter behov, opplyser adm. dir. A. Rune Johansen til Navigare. Han legger til at også privatpersoner søker seg til kurs, spesielt i DP (Dynamisk Posisjonering) for å kvalifisere seg til jobber offshore.

REALISTISK TRENING

Ved senteret kan deltakerne skaffe seg grundig trening i blant annet ankerhåndtering, løfteoperasjoner, bruk av ROV og bøyelasting. Det trenes på kritiske situasjoner, med simulatormodeller av virkelige skip som ruller i sjøgang, og kranlast som

svaier i vind og sjøgang når du lærer å sette lasten rolig ned på et urolig skipsdekk.

Navigasjon langs norskekysten er et nyutviklet kursopplegg, tilpasset den nye losforskriften som trådte i kraft 1. januar 2011. Kurset, som er akkreditert av Kystverket, tilbys tre ganger i året.

SAMHANDLING

Senteret har sju enkeltsimulatorer, blant annet en kransimulator, ROV-simulator og flere DP-simulatorer. To offshore brosimulatorer var blant utstyret som vakte stor interesse da sjøfartsdirektør Olav Akselsen foretok den offisielle åpningen av Simsea

i begynnelsen av februar. På senteret kan en drive med individuell trening eller med trening i samhandling, og Akselsen la under åpningen særlig vekt på begrepet samhandling – hvor viktig dette er for å ivareta høy sikkerhet for skip, mannskap og miljøet til sjøs.

– Jeg er veldig positiv med tanke på framtiden, og tror at trening på simulatorer vil bli mer og mer brukt for å dyktiggjøre sjøfolk i et av verdens mest krevende yrker, sier Johansen.

Simsea AS eies av ResQ, DOF Mangement, Kongsberg Maritime, Høgskolen Stord/Haugesund og Rogaland fylkeskommune. Rederierne Knutsen OAS Shipping, Eidesvik,

NAVIGERER: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er her i ferd med å legge til kai i Malmø, godt assistert av instruktør Lars Eigil Sørensen.

FOTO: BJARTE AMBLE





KLIPPET: Det var sjøfartsdirektør Olav Akselsen som fikk æren av å klippe snoren under den offisielle åpningen av Simsea AS i Haugesund i februar. En rekke representanter fra rederier og den maritime næringen for øvrig var til stede.

FOTO: BJARTE AMBLE

Solstad Offshore ASA og Østensjø Rederi AS er deleiere gjennom sitt eierskap i ResQ.

BLANT AVANSERTE

Simsea AS plasserer seg selv i klasse med de mest avanserte og

største maritime simulatorsentra i Norge. Om de ikke her helt like i sine tilbud, mener adm. dir. A. Rune Johansen at et par sammenlignbare simulatorsentra er: Ship Modelling & Simulation Centre AS (SMSC) i Trondheim og Offshore Simulator Centre AS (OSC) i Ålesund. ■



NSHC 2012

NORWEGIAN SEA HEALTH CONFERENCE 2012

Scandic Hotel Bergen City 18th to 19th April 2012

How will the flag states implement MLC 2006?

The approaches of different flagstates regarding the implementation of MLC 2006 will be presented. Presentations from flagstates (Liberia, Marshall Islands, Isle of Man, Cyprus and Norway), international organisations (ICS, ITF, IMHA), the class societies represented by DNV, and P&I Clubs will form the basis for discussions on how MLC will influence the shipping industry.

We welcome participants from fleet management, personnel administration, HSE, technical operations and project management from all parties in the shipping industry.

Detailed information can be found at our website: www.ncmm.no (English) or at www.nsmm.no (Norwegian).

Co-organisers:



Sjøfartsdirektoratet:

Nye nettsider og ny profil

Da 2012 startet, presenterte Sjøfartsdirektoratet seg med flunkende nye nettsider. Da var det seks år siden siste store ansiktsløftning. Samtidig framstår direktoratet med helt ny grafisk profil.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har vært på nett med egne sider helt siden 2001. Da direktoratet flyttet fra Oslo til Haugesund i 2006, bygget nettstedet Dag Inge Aarhus opp nettsidene som har eksistert til nå.

– Grunnen til at den store endringen måtte gjøres nå, henger sammen med at Skipsregistrene fra årsskiftet ble en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Det ble da helt nødvendig å lage helt nye felles nettsider, sier kommunikasjonsrådgiver Dag Inge Aarhus.

– Hva er den største endringen?

– De gamle sidene var bygget opp med utgangspunkt i hvordan Sjøfartsdirektoratet er organisert. Det forutsatte at brukerne måtte ha en viss kjennskap til direktoratet for å kunne finne fram. De nye sidene derimot, er bygget opp etter tema, og skal derfor være enklere å finne fram i, sier Aarhus.

MYE ARBEID

Det har vært mye arbeid med omleggingen. Hele 4.500 forskjellige nettsider skulle overføres fra den gamle til den nye nettløsningen, noe som krevde flere måneders jobbing. I tillegg kom sidene til Skipsregistrene, med sine skjema og veiledninger.

– Men nå skal det meste være på plass, sier Aarhus.

Planleggingen begynte forsiktig i juni i fjor, i en prosjektgruppe med deltakere fra Sjøfartsdirektoratet, Skipsregistrene og nettutviklingselskapet Epinova. I tillegg har Nærings- og handelsdepartementet vært inne i bildet. Avdeling for Kommunikasjons og samfunnskontakt i direktoratet har hatt hovedansvaret for omleggingen, som startet for fullt i august i fjor.

Kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon sier Nærings- og handelsdepartementet bestemte at navnet Sjøfartsdirektoratet skulle beholdes, etter sammenslåing med Skipsregistrene. Den engelske betegnelsen av Sjøfartsdirektoratet ble imidlertid endret fra Norwegian Maritime Directorate til Norwegian Maritime Authority.

– Hovedpoenget med omleggingen er at det skal bli enklere for brukerne å benytte sidene våre. Da håper vi det vil bidra til at Norge fortsetter å være en attraktiv flaggstat, sier Fjon.

Dag Inge Aarhus opplyser at Sjøfartsdirektoratets sider har mellom 20.000 og 25.000 treff i måneden. De fleste brukerne er sjøfolk og rederier.

– Hva søkes det mest etter?

– De mest besøkte sidene er de som handler om personlige sertifikater, båtførerbevis for fritidsbåter, regelverk, rund-

skriv og selvfølgelig nyhetsstoffet vårt, sier Dag Inge Aarhus.

NY GRAFISK PROFIL

I løpet av de siste månedene har også Sjøfartsdirektoratets grafiske profil endret seg. Farger, skrifttyper, logoer og grafiske elementer har gjennomgått en justering.

– Også denne prosessen har bakgrunn i at Skipsregistrene er kommet inn i direktoratet. Målet har vært å bygge en felles visuell identitet, uten for store kostnader. “Merkevaren” NIS/NOR er samtidig fått sin egen logo, med elementer som er hentet fra Sjøfartsdirektoratets logo. NIS/NOR-logoen skal markedsføre Norge som attraktiv flaggstat, sier kommunikasjonsrådgiver Steinar Haugberg, som har hatt ansvar for prosessen i samarbeid med designfirma Cox.

Endringene vil gradvis på direktoratets nettsider og trykksaker. ■



MYE ARBEID: Kommunikasjonsavdelingen har hatt ansvar for å koordinere prosjektet. Her representert ved, fra venstre: Lorna M. Dyrkolbotn, Hedda G. Vikse, Eilif Fjon, Steinar Haugberg og Dag Inge Aarhus.

FOTO: BJARTE AMBLE



STRATEGI: Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen inviterer til dialog om hvordan mer gods kan flyttes fra veg til sjø. Her da hun presenterte planene under en pressekonferanse sammen med nærings- og handelsminister Trond Giske.

FOTO: BJARTE AMBLE

Haugesundkonferansen:

Mer gods må gå sjøveien

Norsk nærskipfart skal bli et bedre alternativ til veitransport. Hvilken strategi som skal benyttes for å oppnå dette, vil fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen i løpet av våren diskutere med aktuelle aktører og organisasjoner.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det var under Haugesundkonferansen i februar Berg-Hansen presenterte planene sammen med nærings- og handelsminister Trond Giske. De appellerte til myndigheter, havner, transportører, rederier og vareeiere om å bidra i diskusjonen.

– Hensikten med å få mer gods over fra lastebil til skip, er at sjøtransport er billigere enn veitransport – det er også mer pålitelig og miljøvennlig å benytte sjøen. Samtidig vil presset på veiene, antall ulykker og belastningen med støy bli redusert, sa Lisbeth Bergh-Hansen. Hun konstaterte at godsmengden vil øke formidabelt i årene framover, og at det ikke vil være mulig å bygge seg ut av problemet ved å satse på veinettet.

Trond Giske støtter initiativet om å meisle ut en bredt forankret strategi for nærskipfarten, med et mål om å øke konkurranseevnen for sjøtransporten, og ikke minst for å gjøre veiene mer framkommelige.

– Vi må legge opp til mer bruk av kystens motorvei, oppfordret Giske, som slo fast at dette også er regjeringens politikk i forhold til Nasjonal Transportplan (NTP).

15 MILL. TONN

I dag står sjøtransporten for om lag 40 prosent av den interne handelen i Europa. I Norge regner man at ca. 15 millioner tonn gods er aktuell for overføring fra trailere til sjø og jernbane.



CONTAINERHAVNER: Direktør Erling Sæther i LTL mener det bør etableres et fåtall knutepunkter langs kysten som kan håndtere store mengder containere.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Men hvordan skal vi gjøre sjøtransport mer attraktiv, spurte Lisbeth Berg-Hansen.

Hun viste til avgiftene på sjøtransport langs kysten er redusert med omlag 90 millioner siste tre år, samtidig som den økonomiske rammen til maritim infrastruktur i Nasjonalt Transportplan er økt med 77 prosent sammenlignet med forrige NTP. Regjeringen vurderer også en ytterligere reduksjon i avgiftene på sjøtransport.

– Strategien for nærskipfart skal være ferdig sommeren 2012, slik at vi kan innarbeide den i Norsk Transportplan 2014-2023. Nå har vi en kjempemulighet, slo fiskeri- og kystministeren fast. Samtidig var hun helt klar på at valg av transportform ikke bare handler om tid, men også om penger.

REELL VILJE?

Adm. dir. Toralf Ekrheim i Nor Lines AS, hevdet i et innlegg at norsk godstransport har vært på full fart i feil retning.

– Er det reell vilje til å få mer gods over fra vei til sjø, eller er det bare en politisk fløskel, spurte Ekrheim.

Han hevdet at det bare er små midler som skal til for å sette havner i stand til å håndtere økt godsmengde. Men for å snu trenden med stadig økende veitransport, må avgiftsordningen gjennomgås, både den statlige og de lokale havneavgiftene. Varig avgiftsfritak på LNG som skipsdrivstoff vil også være et virkemiddel.

– Men vårt rederi har tro på at dette skal skje. Derfor har vi kontrahert to naturgassdrevne godsskip for levering i oktober 2013 og 2014. Selskapet har også opsjon på bygging av ytterligere to skip, opplyste Toralf Ekrheim.

CONTAINERHAVNER

– Store godsmengder kommer i dag fra det fjerne Østen, via store lagre i Europa og derfra med bil til blant annet Norge. Til nå er det kommet få virkemidler for å få denne transporten over til sjøen, sa Erling Sæther, direktør i Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL).

Etter hans mening er det ikke bare statens ansvar at dette skjer – de store transportørene må tas med i samtalene – som Schenker, DHL, Bring og Tollpost.

Sæther tok til orde for at det langs kysten bør etableres 4-5 knutepunkter som kan håndtere et stort antall containere per dag. Prisene for sjøtransport av gods bør etter hans mening ligge 20-30 prosent under transportkostnaden med bil, for å være konkurransedyktige. Det er lettest å velge bil fordi det er mest fleksibelt, hevdet Sæther.

Hans Kristian Haram er daglig leder i Shortsea Promotion Centre Norge:

– Hvis det etableres store containerhavner må det kombineres med bruk av kystferjer som kan frakte trailere med containerlast nærmere bestemmelsesstedet, sa Haram og la til:

– Ellers vil lokaltrafikken med lastebiler øke enda mer her til lands. ■

Miljø i maritim næring:

Betydelig forretningsmulighet

Jan Fredrik Meling har troen på betydelige forretningsmuligheter i fremtiden, så fremt forbrukere og politikere sørger for å skape et behov for miljøvennlig teknologi.



Bente Amandussen
redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Som dere ser så er det hverken utropstegn eller spørsmålstegn etter tittelen på mitt foredrag, sa Jan Fredrik Meling til tilhørerne på Haugesundkonferansen i februar. Den administrerende direktøren i Eidesvik Off-

shore bød likevel salen på flere tankevekkende spørsmål og konklusjoner omkring temaet.

Eidesvik opererer for tiden 25 skip, deriblant «Viking Lady», som er eneste skip i verden med brenselcelle for energi-produksjon. Men, er miljø lønnsomt? – Jeg må si tja, sa Meling.

TAR ÅR AV LIV

- Vi lever nå i et tiår hvor verden har sluttet å krangle om hvorvidt vi har utslippsproblemer eller ikke, sa Jan Fredrik Meling, og fortsatte: Skipsfarten står for 40 prosent av de utslippene som fører til sur nedbør, men det virker av en eller annen grunn som om vi ikke ser skipsfarten og de utslippsproblemene den representerer. Det er faktisk ikke bare biler og industri som har skylda for miljøproblemene våre.

At utslipp fra skip har umiddelbare og betydelige konsekvenser for dem som bor og arbeider ved havneområder, ble tydelig da Meling hentet frem et Europa-kart som viste reduksjon i forventet levetid i områder med mye utslipp. De store havneområdene i Holland lyste kritisk rødt.

Vi er ikke forskånet fra slikt i Norge heller.

– Dette er ikke frostrøyk, påpekte Meling, da han viste et pent bilde av et vinterlig Bergen innhyllet i dis.

I Bergen har man 200 dødsfall i året som skyldes dårlig luftkvalitet. Ti prosent av dette skyldes havnen.



VIL SKAPE BEHOV: Administrerende direktør i Eidesvik Offshore ASA, Jan Fredrik Meling, mener politikere må på banen med både forskningsmidler og nye reguleringer om miljø skal bli lønnsomt for skipsfarten. FOTO: BENTE AMANDUSSEN

MÅ SKAPE BEHOV

Det er langt fra første gang temaet miljø og lønnsomhet har vært diskutert på Haugesundkonferansen, men selv om det snakkes, så er det foreløpig ikke store omveltninger i hvordan bransjen drives. Ett LNG-drevet forsyningskip reduserer NOx-utslipp tilsvarende 22.000 biler hvert år. Eidesvik tok i bruk sitt første LNG-skip i 2003. Det neste kom ikke før i 2011.

– Dette er en konservativ bransje, mente Meling, og selv om eksisterende teknologi kan løse mange miljøproblemer, vil man ikke gjøre bruk av denne teknologien så lenge man ikke må, sa Meling og oppfordret til reguleringer, incentiver og finansielle instrumenter.

Han pekte på at det må skapes en etterspørsel etter miljøvennlig teknologi, fordi slik teknologi koster litt mer. Politikere og forbrukere må kreve at det brukes miljøvennlig teknologi. Da vil det etter hans mening bli mulig å drive forretning på dette.

FORVENTER FOR MYE

Meling benyttet anledningen til å sparke litt til politikere som forventer store og umiddelbare reduksjoner i miljøskadelige

utslipp: Politikerne venter på en månelanding, sa han, de er ikke fornøyd med 20 prosents reduksjon i utslippene. Men husk, det var ikke Apollo 1 som landet på månen, det var Apollo 11.

– Dette er en evolusjon, og vi må være fornøyd med små skritt ad gangen. Om vi bare venter på de store reduksjonene, så risikerer vi at vi har de samme utslippene i 2030, for næringen mister interesse for dette.

Meling oppfordret politikere til å se på prisingsmekanismen, og viste til at det ikke finnes et land i verden hvor LNG koster mer enn i Norge. Faktisk koster norsk gass halvparten så mye i Rotterdam som den gjør i Norge.

Han tok også opp nærskipsfart som en utsatt og lite lønnsom del av bransjen der man trenger kraftige incentiver slik at man kan få en fornyelse av flåten, ellers vil den forvitte.

– Vi risikerer da at den etter hvert vil bli enda mer forurensende, sa Meling. ■

Turid Stemre i faggruppe

Seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet er oppnevnt som medlem i en faggruppe som skal se på hva økt aktivitet i nordlige havområder betyr for norske interesser.

Finn Bergesen jr. leder gruppen, som i tillegg har følgende andre medlemmer: Irene Waage Basili, GC Rieber Shipping ASA, Hanna Lee Behrens, Norges Rederiforbund, Liv Astri Hovem, Det norske Veritas, Ole Arve Midsund, Universitetet på Svalbard, Arild Moe, Fridtjof Nansens Institutt og Gunnar Sander, Norsk Polarinstitutt.

Gruppen er nedsatt av utenriksminister Jonas Gahr Støre, som sier at gruppen består av personer som har unik og særskilt relevant kompetanse på området.

Gruppen skal levere sine anbefalinger 15. april 2013.

Jonas Gahr Støre:

Isfritt polhav skaper nye perspektiver

Rike ressurser og klimaendringer i Arktis byr på både muligheter og utfordringer, sa utenriksminister Jonas Gahr Støre i et foredrag under Haugesundkonferansen.



Bente Amandussen
redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Klimaendringene i Arktis er mer omfattende og skjer langt raskere enn forskerne antok for få år siden. Mest iøynefallende kan man nå observere kraftig redusert utbredelse av havis i Polhavet på sommerstid. Like viktig er det at havisen er blitt tynnere og andelen flerårsis er blitt stadig mindre.

For knapt ti år siden dokumenterte Arktisk råds klimarapport dobbelt så rask temperaturøkning i Arktis som i andre deler av verden.

– Det forskerne kalte «alarmerende endring i det arktiske klimaet» var slett ingen overdrivelse, sa Støre. Forskerne anslo at seilingssesongen for Nordøstpassasjen ville øke fra 20–30 dager til 90–100 dager i 2080, men sesongen er allerede 60 dager eller lenger, sa han.

Ifølge Norsk Polarinstitutt kan hele Polhavet være isfritt sommeren 2030. Da er vi, ifølge Støre, et skritt nærmere Barents-samarbeidets våte drøm, nemlig transkontinentale seilingsruter – i første rekke Nordøstpassasjen.

Over tid ser man for seg at dette kan knytte Asia og Europa tettere sammen. Det er 40 prosent kortere distanse mellom Yokohama og Hamburg enn ruten gjennom Suez-kanalen. Bunkersforbruket på en slik tur vil være om lag 20 prosent lavere.

– Å bekjempe global oppvarming er det viktigste, og det skal vi gjøre. Men samtidig må vi forholde oss til endringene som skjer, sa Støre.

MANGEDOBLING

I 2009 seilte to handelsskip for første gang gjennom Nordøstpassasjen uten bruk av isbrytere. Året etter var det fire, og i 2011 seilte et trettitalls skip gjennom Nordøstpassasjen. Sammenliknet med nærmere 18.000 årlige seilaser gjennom Suezkanalen er det ikke et imponerende antall, men 34 seilaser representerer en mangedobling i forhold til året før. I september seilte et seismikk-skip for første gang uten assistanse fra isbrytere gjennom Nordøstpassasjen. Det tok ni dager.

De nye mulighetene medfører økende interesse fra stormakter som USA og Russland, samt Kina, Japan, India, Sør-Korea og EU.

– Nye transportmuligheter gir økt næringsaktivitet og nye samarbeidsrom for Norge. Store utfordringer, men også store muligheter, sa Jonas Gahr Støre.



VISJONÆR. Den største maritime visjonen i nord er nye og kortere, transkontinentale ruter, sa utenriksminister Jonas Gahr Støre. FOTO: BENTE AMANDUSSEN

POLARKODE

Selv om isfrie seilingsruter åpner nye muligheter, er det samtidig betydelige utfordringer forbundet med det å navigere i arktiske farvann. Store avstander, tøffe værforhold, dybdeforhold og ising bare noen av dem, noe som stiller høye krav til sjømannskap.

– Regulering av trafikken er også nødvendig. Det pågår en revisjon av IMOs Polarkode, noe som er helt sentralt for å trygge skipsfart i polare farvann. En sterk og bindende Polarkode svært viktig for Norge, sa utenriksministeren, som skrøt av arbeidet som blir gjort.

– All honnør til sjøfartsdirektoratets Turid Stemre som leder dette viktige arbeidet i IMO, eller «Fru Polarkode» som jeg kaller henne, smilte han.

– Norges maritime klynge har verdifull erfaring og kompetanse fra virksomhet under tøffe klima- og værforhold. Vi er langt fremme i miljø- og sikkerhetsarbeid og innovasjon. Sammen med våre forvaltningstradisjoner og erfaring fra offshore petroleumsvirksomhet gjennom førti år, har vi et solid grunnlag for å lede an i nord, konkluderte utenriksminister Støre. ■



DRILLER: Generalsekretær i Paris MoU, Richard Shiferli, driller inspektørene i situasjoner som kan oppstå når de kontrollerer fremmede skip i egne havner.

FOTO: BJARTE AMBLE

DRILL: The Secretary General of the Paris MoU, Richard Shiferli, drills inspectors in situations which can arise when they inspect foreign ships in their ports.

Høyriskoskipene skal stoppes:

Nytt kontrollsystem sikrer lik behandling

Det nye systemet for havnestatskontroll sikrer at alle skip som kontrolleres får lik behandling, uansett hvilket flagg de fører. Samtidig er det nye systemet for inspeksjon blitt strengere enn det som gjaldt før 2011.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det nye systemet ble innført fra 1. januar 2011, og gjelder samtlige 27 land som er med i samarbeidsorganet Paris MoU. 47 inspektører fra disse landene møttes i januar til seminar i Haugesund.

– En vesentlig forskjell fra det gamle kontrollregimet er at det nå ikke lenger er vi som velger ut hvilke utenlandske skip som skal kontrolleres i norske havner. Dette gjøres i en database, som velger ut

skipene etter bestemte kriterier, sier senioringeniør Thor Clausen i Sjøfartsdirektoratet.

RISIKO

Hensikten med det nye systemet for havnestatskontroll er at skip som er plassert i kategorien “Høy risiko” skal kontrolleres mye oftere enn de som er i gruppen “Standard risiko” eller “Lav risiko” (High Risk, Standard Risk, Low Risk).

High Risk: Skal inspiseres minst hver 6. måned.

Standard Risk: Skal inspiseres minst hver 12. måned.

Low Risk: Skal inspiseres minst hvert 3. år.

– Når tiden for inspeksjon nærmer seg, går det ut melding fra databasen til alle deltakerlandene i Paris MoU. Skipet må da kontrolleres i den havnen det befinner seg på det bestemte tidspunktet, sier Clausen.

Dersom det skjer noe ekstraordinært med et skip, som for eksempel grunnstøting, kan det likevel inspiseres av havnestaten, selv om det nettopp har vært inspisert i en annen havn.

HVA KONTROLLERES

Det er heller ikke lenger opp til kontrollørene hvordan de skal gjennomføre en havnestatskontroll. Nå skal alt praktiseres likt i alle land.

– En viktig hensikt med seminaret i Haugesund var nettopp å få informasjon om gjeldende lover og regler som kontrollørene skal forholde seg til, og diskutere hvordan saker løses i praksis. Deltakerne fra de mange forskjellige landene deltok med stor interesse i gruppearbeid der de måtte ta stilling til forskjellige aktuelle situasjoner, sier Clausen.

EU-DIREKTIV

EU-direktivet om det nye systemet for havnestatskontroll trådte i kraft 1. januar 2011. Forordningene er nå også tatt inn i EØS-avtalen, der en forskrift regulerer nærmere kriteriene for hvordan rederiene skal vurderes i forhold til risiko.

EU-kommisjonen vil med bistand fra EMSA (EUs byrå for sjøsikkerhet) offentliggjøre regelmessig lister over rederier som de foregående tre årene har et meget lavt eller lavt prestasjonsnivå. Bedømmel-

sen av rederiene vil blant annet avhenge av hvor ofte skipene er blitt holdt tilbake og hvilke avvik som er rapportert etter havnestatskontroller.

ARBEIDS- OG BOFORHOLD

Inspektørene fikk også en innføring i konvensjonen som kalles MLC 2006 (Maritime Labour Convention). Den vil også få betydning for hvordan havnestatskontrollene gjennomføres.

Underdirektør Torbjørn Husby fra Sjøfartsdirektoratet forteller at konvensjonen har en rekke krav til minimumsstandard når det gjelder arbeids- og boforhold om bord skip. Det gjelder blant annet krav til arbeidskontrakter, lønn, arbeids- og hviletid, boforhold, mat, medisinsk behandling, sikkerhet osv.

Land som ratifiserer konvensjonen er forpliktet til å følge disse minstekravene. 30 land måtte ratifisere konvensjonen før den kunne tre i kraft, og Husby regner med at dette antallet blir oppnådd i nå vår. Norge ratifiserte allerede i 2009.

Når skip fra et land som har ratifisert konvensjonen skal ha havnestatskontroll, vil kontrollen gå relativt raskt, med sjekk av prosedyrer o.l.. Kontroll av skip fra andre stater vil være mye mer omfattende og ta betydelig lengre tid.

– Når 30 flaggstater har godkjent konvensjonen må det gå ytterligere 12 måne-



INTERESSE: Deltakerne fra de mange forskjellige landene deltok med stor interesse i diskusjoner og gruppearbeid, der de måtte ta stilling til forskjellige aktuelle situasjoner.

FOTO: BJARTE AMBLE

INTEREST: Delegates from many different countries participated with great interest in the work groups, where they discussed various situations that may occur.

der før den kan settes ut i livet, med andre ord fra våren 2013, sier Husby. Han legger til at konvensjonen ikke vil få stor betydning for norske sjøfolk, som allerede har bedre vilkår enn minstekravene i konvensjonen. Men sjøfolk i en rekke andre land gleder seg til den trer i kraft. ■

Havnestatskontroller i 2011:

Færre skip holdt tilbake

I løpet av 2011 ble 594 utenlandske skip gjenstand for havnestatskontroll i norske havner. Det ble utstedt en rekke pålegg, men bare ni skip ble holdt tilbake for utbedring av feil.

Skipene som ble holdt tilbake i fjor er registrert på Færøyene, i Storbritannia, Bahamas, St. Vincent og Grenadinene, Moldova og Malta.

Etter innføringen av det nye inspeksjonsregimet 1. januar 2011, tildeles hvert medlemsland et minimumsantall havnestatskontroller som skal gjennomføres hvert år – såkalt "fair share". Norge ble tildelt minimum 561 i 2011. Med våre 594 gjennomførte ligger vi dermed veldig godt an.

Året før, i 2010, kontrollerte norske inspektører 789

utenlandske skip i norske havner. 20 av disse skipene ble holdt tilbake til feilene var utbedret. Antall kontrollerte skip utgjorde da omlag 31 prosent av gjennomsnittlig antall skipsanløp de siste tre årene. Per år anløp det da i snitt 2 534 skip.

– En årsak til at såpass få skip blir holdt igjen, er at svært få "High Risk" skip kommer til Norge. Vanligvis blir disse båtene stoppet i andre land før de kommer så langt nord som her, sier Thor Clausen. ■

High Risk Ships will be stopped: New Inspection Regime (NIR) ensures equal treatment

The new inspection regime (NIR) for Port State Control ensures that all ships which are inspected will receive equal treatment, regardless of what flag they fly.

The new inspection regime is also significantly stricter than the old one.

The new inspection regime came into force on 1 January 2011 and applies to all 27 countries that participate in the Paris MoU (Memorandum of Understanding). 47 inspectors from these countries met for a seminar in Haugesund in January.

- A significant change from the old inspection regime is that we no longer decide which foreign ships to inspect in Norwegian ports. This is done in a database, which selects the ships according to certain criteria, says senior engineer Thor Clausen at the Norwegian Maritime Authority (NMA).

RISK

The purpose of the new system for Port State Control is that ships which are categorised as "High Risk" will be inspected more frequently than those in the "Standard" or "Low Risk" categories.

High Risk Ships: Will be inspected at least every 6 months.

Standard Risk Ships: Will be inspected at least every 12 months.

Low Risk Ships: Will be inspected at least every 3 years.

- When the time for inspection is approaching, a message is sent from the database to all participating countries of the Paris MoU. The ship must then be inspected in the next port of call, says Clausen.

However, if something out of the ordinary happens to the ship, if it runs aground for example, it may still be inspected by the port state, even though it has recently been inspected in another port.

WHAT WILL BE CONTROLLED

It is no longer up to the inspectors how to conduct a Port State Control. Now, all port states will practice the same inspection procedures.

- An important objective of the seminar in Haugesund was to share information regarding the relevant laws and regulations of the new inspection regime, and to discuss how certain issues can be addressed in

practice. Participants from different countries contributed with great interest in the work groups where they discussed various situations that may occur, says Clausen.

EU DIRECTIVE

The new inspection regime is also included in the EEA (European Economic Area), with legislation regulating the criteria regarding how shipping companies should be classified in relation to risk.

The European Commission, assisted by the EMSA (European Maritime Safety Agency), will publish regular lists of companies that have had a low or very low performance level over the previous three years. The assessment of the shipping companies will partly depend on how often the ships have been detained and the deficiencies reported by the Port State Control officers.

WORKING AND LIVING CONDITIONS

The inspectors were also introduced to the Maritime Labour Convention (MLC 2006), which will have implications for how Port State Controls are carried out.

Assistant Director Torbjørn Husby from the NMA says that the convention has a number of minimum standards for working and living conditions on board ships. These include requirements for contracts of employment, wages, working hours and rest periods, accommodation, food, medical care, security, etc.

Countries that ratify the convention are obliged to comply with these minimum requirements. 30 countries must ratify the convention before it will come into force. Husby is convinced that the number will be reached this spring. Norway ratified the convention in 2009.

Port State Controls on ships registered in a country that has ratified the convention will be carried out relatively fast. Inspections of ships from other flag states will be much more extensive and will take considerably longer time.

- When the 30 flag states have ratified the convention, it will be another 12 months before it can come into force. In other words, we are looking at the spring of 2013, says Husby. He added that the convention will have little impact on Norwegian seafarers, who already enjoy better working and living conditions than the minimum requirements of the convention. However, seafarers in a number of other countries are looking forward to its implementation. ■

Port State Controls in 2011: Fewer ships detained

In the course of 2011, 594 foreign ships were subject to Port State Control in Norwegian ports. Several recommendations were imposed, but only nine ships were detained while deficiencies were being repaired.

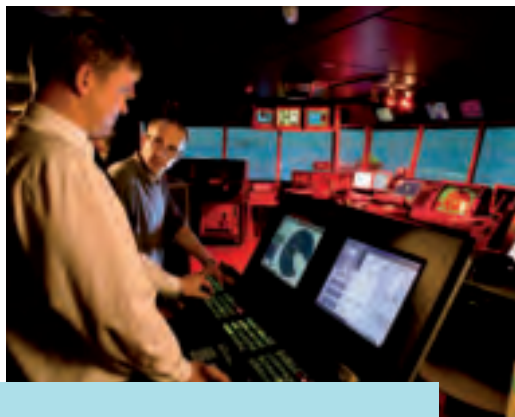
The ships that were detained last year are registered in the Faroe Islands, United Kingdom, Bahamas, St. Vincent and the Grenadines, Moldova and Malta.

After the introduction of the new inspection regime on 1 January 2011, each member state is assigned a minimum number of Port State

Controls to be carried out each year – a so-called "fair share". Norway was assigned a minimum of 561 PSCs in 2011. With 594 completed controls, Norway is consequently well ahead.

In 2010, Norwegian Port State Control Officers inspected 789 foreign vessels in Norwegian ports. 20 of these were detained until deficiencies were repaired. The number of inspected vessels amounted to approximately 31 percent of the average number of ships calling in Norwegian ports over the last three years. That is an average of 2,534 ships per year.

- One reason that so few vessels are detained is that very few "High Risk Ships" call at Norwegian ports. Typically, these vessels are detained in other countries before they come this far north, says Thor Clausen. ■



CLOSER TO REALITY

your partner in offshore and maritime training

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Påmelding:

Telefon: +47 73 56 14 00

E-post: sales@smc.no eller

se våre nettsider www.smc.no



SMSC

SHIP MODELLING & SIMULATION CENTRE

Ladehammerveien 4, 7041 Trondheim



SUCCESSFUL SUPPLY SHIPS. A well-timed transformation to offshore shipping has characterized the strategies of the most successful Norwegian shipping companies. A well-timed transformation to offshore shipping have characterized the strategies of the most successful Norwegian shipping companies.

PHOTO: BJARNE SKOGVIK

Nordic shipping after 1960

Global challenges and opportunities

Globalization has radically changed the scene of shipping over the last fifty years, and failure to adapt was a sure path to demise. However, the international dimension also presented new opportunities for those that were ready.



Stig Tenold
Professor
NHH - The
Norwegian School
of Economics

The Nordic countries have played a key role in shipping for over a century, but have seen declining employment and loss of markets over the last fifty years. Globalization led to a series of new challenges and opportunities in the maritime industries – both the rules of the game and the playing field have changed.

How have shipping companies and authorities in Norway, Denmark, Sweden and Finland adapted to these changes? Important parts of Nordic shipping failed to respond effectively to the economic integra-

tion process, while other parts were able to exploit the global growth opportunities. By linking company strategies to changes in political and institutional frameworks, it is possible map out the transformation of the region's shipping industry in the more than fifty years after 1960.

AN IMPORTANT FLEET

Although the Nordic countries are relatively small, they make up a considerable part of the fabric of

international shipping. As the table shows, Nordic shipping's share of the world fleet was almost 14 per cent in 1960 and more than eight per cent in 2008. To put the share of the world fleet into perspective; the Nordic proportion of world population varied between 0.7 and 0.4 per cent over the period from 1960 to 2008, while the share of world GDP fluctuated between 1.9 and 1.4 per cent .

While Denmark has become more important in world shipping, the development has been less encouraging for the other Nordic countries, with a particularly large decline in the case of Sweden. So – what characterized the varying fortunes of shipping companies in the Nordic countries?

REVITALIZATION

The Norwegian merchant marine was the largest in 1960 – bigger than the fleets of the other Nordic countries combined – and vessel ownership was spread among a large number of companies all along the country's long coastline.

As a result of unfortunate investments, Norway was particularly hard hit by the shipping crisis of the 1970s and early 1980s, and many shipping companies disappeared.

However, the 1987 introduction of the Norwegian International Ship Register created new opportunities and revitalized the country's shipping industry. Subsequently, a focus on specialized niches and a well-timed transformation to offshore shipping have characterized the strategies of the most successful Norwegian shipping companies.

THE NORDIC SUCCESS STORY

In tonnage terms, Denmark is the Nordic success story. In contrast to Norway, where the ownership of vessels has traditionally been widespread, the Danish shipping sector has been typified by the dominant position of "Maersk". Nevertheless, a strong undergrowth of companies has ensured the strong growth of the Danish fleet, particularly during the last decade.

Two factors are important in explaining why the Danish fleet has become more important in international, as well as in Nordic, terms. The first is the accommodating changes in institutional arrangements: a shipping-friendly tax and ship registration regime, coup-led with an active strategic maritime growth policy, laid the foundations for long-term investments.

Second, the major Danish shipping companies followed different strategies, but all develo-



THE FIRST NIS SHIP: M/S "Trones" won the race to be the first ship to register in the Norwegian International Ship Register, said director Anita Malmedal looking back on the register's twentieth anniversary in 2007. The 1987 introduction of the NIS created new opportunities and revitalized Norway's shipping industry. In January 2012 the register merged with the Norwegian Maritime Directorate to form the Norwegian Maritime Authority. PHOTO: BENTE AMANDUSSEN

ped strong co-operative skills and business models, including pool agreements, commercial management contracts and chartering.

SWEDISH DECLINE

While Denmark's position in international shipping has increased substantially after 1960, Sweden's development has been the opposite. In fact, Swedish shipping companies fell victim to two periods of decline.

The first, in connection with the shipping crises of the 1970s and 1980s, led to the downfall of the old large companies. Swedish shipping was partly revived in the latter half of the 1980s and in the 1990s, when new enterprises, to a large extent based on know-how and financial assets rescued from the defunct companies, expanded rapidly.

	1960	1970	1980	1990	2000	2008
DENMARK	1,75	1,46	1,28	1,22	2,51	2,98
FINLAND	0,55	0,61	0,60	0,25	0,43	0,28
ICELAND	0,02	0,05	0,04	0,04	0,04	0,06
NORWAY	8,63	8,50	5,24	5,53	7,34	4,32
SWEDEN	2,89	2,16	1,01	0,66	1,48	0,90
NORDIC	13,84	12,79	8,18	7,70	11,79	8,55

Data for 1960-1990, by registration and 2000-2008 by nationality of owner. Due to the flagging out of ships to foreign registers, the 1990 figure does not precisely represent the actual tonnage controlled by Nordic subjects.

Source: *Lloyd's Statistical Tables*, various years.



SUCCESS STORY: Maersk holds a dominant position in the Danish shipping sector.

PHOTO: MAERSK

The second decline occurred when these companies were taken over by foreign interests around the year 2000.

The basis for the Swedish declines was the combination of an unfavourable policy regime and ill-fated business decisions. For several of the large shipping companies, ownership interests in the shipbuilding industry led to losses on two fronts during the 1970s. A traditionalist domestic policy regime further hampered the competitiveness.

In the end, the know-how and resources were insufficient to ensure a sustainable shipping industry in Sweden. Although two companies – “Stena” and “Wallenius” – have shown that it is not impossible for ship-owners to have a Swedish base, the combination of market forces, unfortunate regulations and failed strategies spelled the near extinction of the country’s once prominent role in international shipping.

THE ODD ONE OUT

In Nordic terms, Finland is “the odd one out”, as the role of the shipping sector in that country primarily was as a support industry. The Finnish fleet was mainly involved in carrying the country’s imports and exports, rather than third-country trade, as in Denmark, Norway and Sweden.

However, in an international perspective, the Finnish model is in fact the more common one. Finland’s fleet has been affected by its home trade focus. The country is particularly strong within passenger and ro-ro shipping, with a large proportion of vessels designed to the highest ice classes.

POLICIES AND STRATEGIES

This illustrates that the Nordic countries – and Nordic shipping companies – provide a variety of experiences over the last fifty years. Why did important parts of

Nordic shipping fail to respond effectively to the economic integration process, while other parts were able to exploit the global growth opportunities?

It is evident that the answers to this question must be sought in the interrelationship of the international market, the domestic policy regimes and the strategies of individual businesses.

Moreover, we may consider the international dimension as more or less given: it is largely identical for companies in most nations. We are thus left with two parameters – domestic policies and company-specific strategies – that have been particularly important in determining the national trajectories.

POLITICAL FRAMEWORK

How do policy conditions and business strategies relate to each other? The case of Sweden, where two companies have succeeded despite a policy regime that has been characterized as detrimental, shows that with a sufficiently good strategy, the negative effects of the policies may be neutralized.

Similarly, the failures of shipping companies in Norway and Denmark, even in periods of advantageous market conditions, illustrate that a beneficial policy regime in itself is insufficient to ensure the profitability of the shipping companies.

This does not mean, however, that policies are unim-

portant. If we consider the populations of shipping companies in the various Nordic countries, rather than isolated company cases, the potentially important role of shipping policies becomes evident.

Given the different policy conditions, it should not come as a surprise that the shipping industry – measured for instance by the international position of the fleet – has been reduced much more strongly in Sweden than in Denmark and Norway. Shipping policies clearly goes some way in explaining this difference.

The formulation of the policy regime – in particular the role as a supplier of services to the country's trade – can also explain the special development of the Finnish shipping industry.

Although the domestic shipping policies create a framework of conditions, benevolent political intentions per se do not ensure that ship-owners are able to build up sufficient competitive power in the international market. The varying fortunes of “EAC” and “Maersk” in Denmark, of “Reksten” and “Bergesen” in Norway and of “Salén” and “Stena” in Sweden are a testament to this. Corporate strategies are undoubtedly important in determining both failures and success.

PROBABILITY OF SUCCESS

The companies that lost their once leading positions, or disappeared altogether, generally fall into one of two



FUN ON A FERRY: While Swedish shipping has seen a serious decline in the past fifty years, ferry companies such as Stena Line show that it is still possible for successful shipping companies to have a Swedish base.

PHOTO: STENA LINE

categories. First, the majority of the companies simply failed to respond to the changing world; a “business as usual”-approach may be regarded as a recipe for decline. Second, for many otherwise successful companies, there have been isolated strategic choices that have led to their demise or decline.

The typical example is ill-fated investments, where substantial parts of the company’s capital and resources have been tied to projects that turn out to be unprofitable.

The insights from the development of Nordic shipping after 1960 do not provide us with a recipe for success in the maritime sector. However, the insights enable us to say something about the probability of success.

Given the effects of the policy regime, Swedish companies were more likely to fail than the ship-owners in Denmark and Norway. The Danish and Norwegian authorities – albeit reluctantly – embraced

the possibilities brought about by the transformation and relocation of the international shipping industry, exemplified by the use of foreign labour and capital. The Swedes strived against these changes.

As a result of the rapid transformation of the international market, companies that responded creatively to the upheavals were more likely to succeed than those that tried to cling to their positions within the “old” market segments. The consolidation of the shipping industry implies that large companies had a favourable starting point relative to smaller companies.

STILL A FORMIDABLE FORCE

The Nordic countries, as a group, continue to play an important role in international shipping markets. Although the share of the international shipping market, in pure tonnage terms, is smaller than it was in 1960, the Nordic presence still constitutes a formidable force in world shipping.

Moreover, Nordic ship-owners have a reputation for operating high-quality tonnage and have managed to achieve dominant positions in several segments. Are these positions sustainable in the longer term? A variety of responses, at both the government and the company level, have enabled Nordic ship-owners, as a group, to maintain their competitive powers from 1960 up until today.

However, one of the key ingredients in this development is the “erosion” of the domestic dimension; the leading Nordic companies have been able to stay at the top of their game by embracing the international dimension and becoming less “Nordic”. ■

This article is partly based on the book Global Shipping in Small Nations – Nordic Experiences after 1960, edited by Stig Tenold (NHH – The Norwegian School of Economics), Martin Jes Iversen (Copenhagen Business School) and Even Lange (University of Oslo) and published by Palgrave MacMillan.



Fra problem til løsning:

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

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



BUREAU
VERITAS

Move Forward with Confidence

Nye byggeforskrifter på gang:

Skip under 24 meter skal bli tryggere

En tverrfaglig arbeidsgruppe i Sjøfartsdirektoratet er nå i gang med å utarbeide forslag til nye byggeregler for lasteskip under 24 meters lengde. Havbruksnæringen er den største aktøren som blir berørt av de nye forskriftene.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

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

Regelverket for bygging av mindre lasteskip er svakt, og bærer preg av å være gammelt og lite tilgjengelig.

NY BYGGEFORSKRIFT

Det er også nedfelt i Sjøfartsdirektoratets sin strategiplan for perioden 2012-2015 at det skal utarbeides nye forskrifter for denne fartøygruppen. Planen er at den nye forskriften skal tre i kraft fra 2013.

Flere fartøygrupper vil bli berørt av de nye byggeforskriftene, blant annet losbåter, redningskøyter, mindre slepebåter og trolig mindre fraktesteskip. Også andre fartøyer i næring, som er under 24 meter, vil omfattes av forskriften.

Men den største aktøren som blir berørt er havbruksnæringen. I dag er de fleste arbeids- og servicebåtene som denne næringen benytter under 15 meter. Grunnen til dette er gjerne at det kreves personlige kvalifikasjoner for å betjene fartøyer over 15 meter, samtidig som kravet til fartøygodkjenning også trer inn når lengden overstiger 15 meter.

IKKE STORE NOK BÅTER

Samtidig med fastsettelsen av ny strategiplan, har Direktoratet også mottatt innspill til nytt regelverk fra et forskningsprosjekt kalt «Servicefartøy 2010», som peker på at gjeldende regelverk for arbeidsbåter i havbruksnæringen ikke står i forhold til næringens utfordringer og behov.

De peker på at til tross for at næringen har utviklet seg mot større oppdrettskonsesjoner og lokalisering i mer værharde farvann, har båtene som benyttes i hovedsak forblitt under 15 meters største lengde. Flere tilfeller av kullseilinger og skader som følge av tunge løft, er klare signaler på at disse båtene ikke lenger er store nok til å betjene havbruksnæringen sikkert og effektivt.

Bak prosjektet står et større industrikonsortium, i samarbeid med blant annet oppdrettere, serviceselskaper og utstyrsprodusenter. Prosjektet er støttet av Forskningsrådet og har som hovedmål å bidra til utvikling av fremtidens servicefartøy i havbruk.

SAMARBEID MED NÆRINGEN

– Vi deler næringens syn på disse forholdene, og arbeidsgruppen

vår vil ta momentene med i det videre arbeidet, sier underdirektør Ole Morten Fureli i Sjøfartsdirektoratets avdeling for lasteskip. Han sier at gruppen blant annet vil se på operasjonskriterier som vil avstemme vinsjenes og kranenes kapasiteter opp i mot fartøyenes størrelser og egenskaper.

Arbeidet skal resultere i en ny og oppdatert byggeforskrift, noe som i neste omgang vil utløse nye sertifikatkrav til de som skal håndtere fartøyene.

– Arbeidsgruppen jobber nå med å utarbeide forslag til de grunnleggende bestemmelsene i det nye regelverket. Det vil si bestemmelser om for eksempel brannsikring, lastelinjeforhold og livredningsmidler. Videre skal vi lage regler for gitte fartøytyper og operasjoner, for å dekke inn sikkerhetsmessige forhold ved disse. I denne sammenheng er vi glade for den gode dialogen vi har med næringen, sier Ole Morten Fureli.

Arbeidsgruppen er utover vinteren og våren invitert til å overvære typiske operasjoner som arbeids- og servicebåtene utfører i dag. Bransjen vil videre bli invitert til dialogmøte i løpet av våren, der Direktoratet forventer å ha et grovtkast ferdig til diskusjon.

Forslaget til endelig forskrift sendes ut på høring i august 2012. Planen er å gjøre de nye reglene gjeldende fra 1. januar 2013. ■



BERØRT: Den aktøren som blir mest berørt av den nye byggeforskriften er havbruksnæringen. I dag er de fleste arbeids- og servicebåtene som denne næringen benytter under 15 meter, som båten på bildet. FOTO: MONA KRISTENSEN/SJØFARTSDIREKTORATET

Europeiske standardkrav til produsentene:

Skal gi sikrere fritidsfartøy

EU stiller egne krav til sikkerhet og miljø for fritidsfartøy som skal settes på det europeiske markedet og tas i bruk. For å innføre kravene, har det vært nødvendig å stille samme krav til alle som setter fartøy på det europeiske markedet. Norge deltar aktivt i arbeidet.



Lorna Mannes Dyrkolbotn
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

– Det stilles samme krav om båtene er produsert i Europa, utenfor Europa, om de er brukte eller nye, sier underdirektør Bjørn Reppe i underavdeling for Sjøvett og fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet. Dersom fartøyene tilfredsstiller kravene som ligger i fritidsbåt-direktivet og i standardene, så har produsenten rett til å omsette fartøyene i hele EU/EØS, sier Reppe.

Fritidsbåt-direktivet er oversatt til norsk i forskriften “Produksjon og omsetning av fritidsfartøy”. Denne forskriften kalles fritidsbåtforskriften. Fra og med 16. juni 1998 har Norge fulgt EUs fritidsbåt-direktiv.

Direktivet ble opprinnelig oppfattet som et direktiv som skulle bidra til økt handel med fritidsfartøy innen Europa ved å harmonisere kravene de forskjellige europeiske statene stilte til sikre fartøy – kravene skulle ikke kunne brukes som handelshindringer. Fokuset har imidlertid etter hvert rettet seg mer mot forbrukernes behov for ikke-foruren-sende sikre fartøy.

STANDARDISERING

Fritidsbåt-direktivet gir grunnleggende krav som stilles til fartøy som settes på markedet. Kravene får sin detaljerte utforming i form av ISO-standarder.

– Her kommer standardiseringsarbeidet inn, og Norge sin interesse ligger i å sikre at kravene og standardene er egnet for fartøy som skal føres i våre værharde farvann, forteller Reppe, og legger til: Utfordringene for oss her i nord kan være at båtprodusenter i tempererte land, på grunn av økonomi, ikke ønsker å prioritere sikkerhetsmessige anordninger som er viktige i Norge. De kan ofte få støtte av sine tilsynsmyndigheter internasjonalt. For eksempel har

spørsmålet om krav til gode ombordstigningsanordninger i det siste vært gjenstand for diskusjon både i standardiseringsarbeidet og i ADCO (Administrative cooperation working group).

På dette punktet er teksten i fritidsbåt-direktivet forskjellig på forskjellig språk, og standarden er i dårlig samsvar med blant annet den norske og danske teksten i fritidsbåt-direktivet. Det arbeides for å få standarden i samsvar med norsk og dansk direktiv-tekst.

ENSARTET PRAKSIS

Tilsynsmyndighetene i Europa har en egen organisasjon, ADCO, som har til hensikt å gjennomføre en ensartet praksis i henhold til direktivet. ADCO står for Administrative cooperation working group.

ADCO-møter holdes to ganger i året og da drøftes blant annet praktisering og tolkning av fritidsbåt-direktivet. Hvert møte har en lukket og en åpen del. I det lukkede møte deltar kun medlemsstatene (EU/EØS), EU-kommisjonen og CEN representanten (EU-kommisjonens representant for standardisering).

I det åpne møte deltar alle fra det lukkede møte i tillegg til representanter fra private organisasjoner, herunder RSG (for de tekniske kontrollorganene), ICOMIA (det internasjonale båtbransjeforbundet), EBI (det europeiske båtbransjeforbundet), og andre.

NORGE DELTAR AKTIVT

– Norge er en aktiv deltaker på møtene. Norge har en av de største fritidsfartøyflåtene i Europa og nordmenn er veldig aktive i kjøp av nye og brukte båter fra hele verden. Derfor møter vi som tilsynsmyndighet stadig nye problemstillinger å forholde oss til, sier Bjørn Reppe.

Han opplyser at Norge har reist spørsmål om hvilken stilling EUs oversjøiske territorier har i forhold til direktivet fordi mange nordmenn importerer



Norge ønsker å sikre at fritidsbåter som kommer på det norske markedet oppfyller krav og standarder kreves for våre værharde farvann. For eksempel har spørsmålet om krav til gode ombordstigningsanordninger vært gjenstand for diskusjon.

FOTO: BJARTE AMBLE

eldre ikke-CE-merket båter fra slike steder. Eksempler er kanaløyene, British Virgin Islands, Gibraltar, Isle of Man og andre steder. Det viser seg at nesten alle disse stedene er å anse som tredjeland i forhold til direktivet. Tekniske kontrollorgan og mange andre feilinformerer på nettsider om dette, mener Reppe.

KONTROLLORGAN

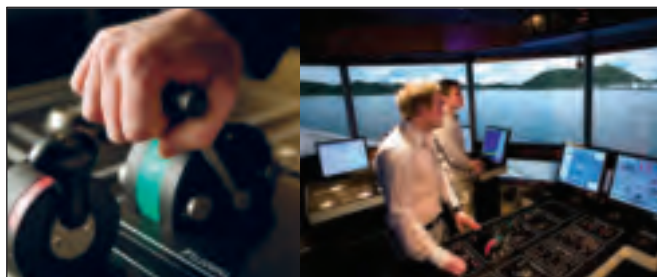
– De tekniske kontrollorganer sin rolle er å vurdere om fartøyet tilfredsstillende kravene og deretter rapportere om dette, sier Reppe. Tekniske kontrollorgan skal involveres med alle båter som skal ettersertifiseres, det vil si CE-merkes etter at de er ferdigbygd.


Kontrollorganet sjekker dokumentasjonen opp mot fartøyet, og det hele opp mot kravene som er definert i standardene. I en del tilfeller, spesielt ved produksjon av store havgående båter eller typegodkjente båter, er det krav om at tekniske kontrollorgan skal være involvert ved produksjonen av CE-merket båter. I denne situasjonen utsteder vanligvis det tekniske kontrollorganet et sertifikat i forbindelse med det arbeidet de har utført.

VIKTIG FOR SIKKERHETEN

Bjørn Reppe mener at deltakelse i ADCO og det arbeidet som gjøres der fører til økt sikkerhet til sjøs.

– Produksjon av sikre fritidsfartøy en viktig del av arbeidet for økt sikkerhet med fritidsbåter. Dersom båten er konstruert og produsert til bruk i våre farvann, vil resten av arbeidet rundt dette tema ligge i det holdnings-skapende arbeidet som er rettet mot føreren av båten, avslutter Bjørn Reppe. ■



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

Maritime Operations

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

Some of our courses:

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

<http://maritime.hials.no>

mail: maritime@hials.no

phone: +47 70 16 12 00



Helseteneste med stort potensial

Sjøfolk sitt helsetilbod byr på særlege utfordringar når det «grenselause» havet set grensene.



Alf Magne
Horneland
leiar, Norsk senter
for maritim
medisin

Målsetjinga for helsetilbodet til sjøfolk er ikkje snau. Både ILO-konvensjon 164 og MLC 2006 slår fast at helsetilbodet til sjøfolk skal vera så likt som helsetilbodet på land som det er mogeleg å få til. Likevel, i Noreg sin største helseregion – som er 1100 gonger så stor som fastlands-Noreg, seglar sjøfolk på norske skip langt frå land, utan lege om bord, med lite medisinar og lite medisinsk utstyr og langt frå den tilgangen på helsetenester som er vanleg på land.

TEKNOLOGISKE ENDRINGAR

Den medisinske og teknologiske utviklinga akselererer. Det medfører at stadig meir blir mogeleg å få til av til dømes telemedisinsk rådgjeving til sjøfolk. Uttrykket i MLC: «as comparable as possible» inneber difor tiltak i dag som ingen ville tenkt på for ti år sidan, og truleg vil dette stadig endra seg i tida framover.

Norsk senter for maritim medisin arbeider no intenst med ei «feasibility study» i samarbeid med European Space Agency og International Maritime Health Association, for å definera ein gullstandard for telemedisinsk rådgjeving til sjøfolk per 2012. Dette inneber

auka bruk av satellitt-kommunikasjon, bruk av videokonferanse, og kanskje også avstandsovervakning. Telemedisinsk rådgjeving har eit stort potensial.

HELSEERKLÆRING

I Noreg er det ikkje vanleg at ein krev nye helseundersøkingar av sjøfolk etter at sjømannslegen har skrive ut helseerklæring etter norsk regelverk, men i mange land er det krav om tilleggs-helseerklæringar i tillegg til flaggstaten si helseerklæring.

Filippinene har nasjonale krav som må oppfyllest før ein får lov å ta arbeid på skip under andre lands flagg. I tillegg krev einskilde reiarlag egne undersøkingar, og det same gjer forsikringsselskapa (P&I) for å overta forsikringsansvaret. Nokre stader krev firma som formidlar arbeidskraft til skip også helseundersøkingar.

Kvaliteten på det arbeidet som vert gjort av undersøkande lege er variabel. Det kan mangla både utstyr og kompetanse – medisinske opplysningar vert ikkje alltid handterte konfidensielt, og ein kan ofte stilla spørsmål ved legeetikken. Stikkpengar er ikkje ukjent somme stader.

Great Potential for better Health Care

The health care service for seafarers faces particular challenges when the “limitless” ocean set the limits.

The aim of the health service to seafarers is quite ambitious. Both the ILO convention 164 and the MLC 2006 state that the health service to seafarers shall be as close as possible to the conditions ashore. Nonetheless, seafarers are sailing on Norwegian ships far from shore, without a doctor on board, with few medicines, a scanty medical outfit and without the access to such health services which is common ashore.

TECHNOLOGY IS ACCELERATING

The development within medicine and technology is accelerating and the possibilities for telemedical advice to ships are improving. The statement in the MLC “as comparable as possible to that which is available to workers ashore” may therefore include measures that nobody would have imagined ten years ago and that will most probably be supplemented in time.

The Norwegian Centre for Maritime Medicine is now working intensively with



NÅR SJØFOLK MÅ EVAKUERAST er det naudsynt at helsetenesta på land fungerer tilfredsstillande.
WHEN SEAFARERS NEED TO BE EVACUATED it is important that the health service ashore is satisfactory.

ILLUSTRASJONSFOTO

a “feasibility study” in cooperation with the European Space Agency and the International Maritime Health Association to define a gold standard for telemedical advice to ships per 2012. This will include increased use of satellite communication, the use of video conferencing and perhaps even distant surveillance.

HEALTH CERTIFICATES

In Norway it is not common to require another health examination after the maritime doctor has issued a health certificate in accordance with Norwegian regulations. However, many

countries demand a supplementary medical examination in addition to the one required by the flag state. The Philippines have national requirements that have to be met before the seafarer can be employed on ships of another flag. Also, some ship-owners demand their own health examinations, as do insurance companies (P&I), before they can take responsibility. Some companies that provide labour to ships demand special health examinations.

The quality of maritime doctors varies, in some instances both outfit and competence are lacking, and medical information is not always handled with the proper confidentiality.

Questions may be raised with regard to ethics. Bribery is not uncommon in certain places.

Irrespective of the role they have in seafaring, everybody will agree that health examinations are necessary. We do not want seafarers to fall ill in a place where health care is scarce. When that happens, it will have an impact on themselves, their family, their work mates, the shipping company and the insurance company, and it may jeopardize the safety on board.

QUALITY

The new international standards from IMO/ILO will probably be endorsed in the first



Utan omsyn til rolle i skipsfarten vil alle vera samde om at helseundersøking er naudsynt. Vi vil ikkje at sjøfolk skal bli sjuke på ein stad der helsetilbodet er minimalt. Det går ut over dei sjøve, familien deira, arbeidskameratane, reiarlaget, forsikringselskapet og kan truga tryggleiken om bord.

KVALITET

IMO/ILO sine nye internasjonale standardar for helseundersøking vert venteleg vedtekne første halvår 2012. Det er eit stort steg i retning av betre kvalitet på helseundersøkingane, ikkje berre fordi det er meir relevante helsekrav, men også fordi det vert kravd kvalitetskontroll av prosessen med å skriva ut helseerklæringar.

Nøreg sitt tilsynssystem i dag er basert på handtering av klager og berre i liten grad inspeksjon av legane sin praksis. Dette må truleg etablerast i ei eller annan form.

International Maritime Health Association (IMHA) har utvikla eit kvalitetssystem for sjømannslegar. Dette inneber ikkje berre kvalitetssikring slik ein kjenner det frå ISO. IMHA sitt system vil gå inn i prosessen, og sjå på medisinsk praksis og legeetikkk så vel som vanlege kvalitetskriterier slik ein kjenner det frå ISO. Framleis må ein seia at når det gjeld helseundersøkingar, er det eit stort potensial for betring.

half of 2012. This is an important step towards improving quality of health examinations, not only because they are more relevant, but also because a quality control of the process of issuing health certificates will be demanded.

The Norwegian system of inspection is mainly concerned with handling of complaints, and to a lesser degree with the process of issuing health certificates. A quality control of the latter must probably be introduced in one way or another.

The International Maritime Health Association (IMHA) has developed a quality assurance system for maritime doctors. The system does not imply the kind of quality control that we know from ISO. The IMHA system will penetrate the process, look at the medical practice and ethics in addition to the criteria like those used by ISO. When it comes to health examinations, there is a great potential for improvement.

HELSEFARLEGE ARBEIDSPASSER?

Ein skulle tru at potensialet for å betra arbeidsmiljøet no snart var fullt utnytta. Eg er likevel redd for at det er eit stykke igjen. Løysemiddel er nok ikkje lenger det store trugsmålet på norskflagga skip, men vi har andre område der vi kan bli betre.

Det finnest døme der unge sjømenn har stått om bord i mange månader utan å ha vore av skipet meir enn ein dag eller to. Når åtte av ti maskinistar ikkje har klart å stå kontraktperioden ut, er det kanskje i kontraktvilkåra vi finn det største potensialet for betring?

Når sjøfolk sovnar på vakt er det kanskje ikkje den menneskelege fysiologien det er noko galt med. Snarare bør ein sjå på om arbeidsmengda er høveleg, om bemanninga er tilstrekkeleg, og om bru- og kontrollromskonstruksjon har teke omsyn til grensene for menneskeleg yteevne.

MLC krev at ein gjer ei risikovurdering av alle tilhøve om bord. Dette krev kompetanse på korleis omgivnader og arbeidsmiljø verkar inn på mannskapet. På land kjenner vi til bedriftshelseteneste i ulike former. Det er ikkje lett utan vidare å overføra dette til sjø, sidan skip som aldri er i heimlandet og skifter mannskapsmedlemer rett som det er, ikkje like lett kan vurderast som det ein er vant til på land. Her må det nytenking til. Utan tvil er det mykje som kan gjerast.

HAZARDOUS WORKPLACES?

One is inclined to believe that the potential for improving the working environment will soon be fully utilized, but I am afraid there is still a way to go. The problem of solvents is no longer a threat on ships under Norwegian flag. However, there are other areas where we can improve. There are examples of young workers having stayed on board for many months without having been off the ship for more than a day or two. When eight out of ten engineers are unable to stay for the whole contract period, perhaps the greatest potential for improvement lies in the terms of the contract? When seafarers fall asleep on watch, the problem is perhaps not found in human physiology but rather in the workload, the manning and in the construction of the bridge and control rooms. The human performance ability is limited.

Reiarlagshelseteneste må konstruerast slik at det vert mogeleg for reiarlaget å gjera kvalitetsarbeid etter MLC (og etter «Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip») utan å måtta senda spesialistar på arbeidsmiljø eller helsespørsmål verda rundt. Eit system med del-leverandørar kan tenkjast, til liks med auka og integrert bruk av telekommunikasjon.

HELSETENESTER I HAMN

Når sjøfolk må evakuerast – er det naudsynt at helsetenesta på land fungerer tilfredsstillande. Tilbodet i ulike hamner varierer mykje, og det finst ingen etablert standard for kva tilbod dei ulike hamnene skal ha til sjøfolk. Hamnestaten har plikt til å leggja til rette for at helsetilbodet – der det finst – er lett tilgjengeleg for sjøfolk, men mange stader er helsetilbodet dårleg.

Heller ikkje MLC hjelper oss til å auka hamnehelsetilbodet til sjøfolk, eller byggja det ut til ein høveleg standard – ein slik standard finst då heller ikkje førebels. IMHA har rett nok tenkt å utvida kvalitetssikringsprosjektet sitt i framtida til også å setja standardar for hamnehelseteneste for sjøfolk. Potensialet er stort, og trongen for betring er klart tilstade.

REPATRIERING

Vi høyrer om sjøfolk som er stranda i fram-

MLC demands a safety risk assessment of all conditions on board. This task requires competence on how the environment and the working conditions influence the crew. From ashore we know company health services of different kinds. It is not easy to transfer these systems to seafaring where ships never arrive at their home country, where the crew is changed at short intervals and cannot be monitored as they can ashore. New thinking is required. Much can be done. A ship company health service must be designed in a way that enables the ship owner to do quality work in compliance with MLC (and with the Norwegian

“Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ship”) without having to send specialists on working environment and health around the world. A global system of providers is possible,

ande hamner, utan tilstrekkelege identitetspapi-
rer, eller utan at desse vert godkjende av hamne-
staten, utan pengar og utan assistanse til å koma
seg heim. Repatrieringstenester er også eit om-
råde der det ikkje finst regulering i særleg grad.
Kvaliteten på tenestene er variabel, standardar
manglast, kvalitetskontroll er i liten grad utvikla,
og – potensielt er stort.

INTERNASJONALT ARBEID

Noreg sin største helseregion har spesielle utfor-
dringar. Det er berre gjennom internasjonalt
samarbeid at vi kan betra kvaliteten når det gjel-
der helsetenester, både med omsyn til produkt og
prosess om bord på skip under norsk flagg og på
skip med norske eigarar under andre lands flagg.

Noreg er ein viktig aktør i dette internasjo-
nale arbeidet, og innsatsen for å betra helsetil-
høva for sjøfolk må halda fram.

I helsespørsmål er sjøfolk smålåtne trass i at
dei ikkje har så godt helsetilbod som på land.
Potensielt for betre helseteneste for sjøfolk er
stort. Det er naudsynt at alle gode krefter samar-
beider internasjonalt for å oppnå betre helsetil-
bod for sjøfolk. Norsk senter for maritim medisin
støttar alle tiltak som kan bidra til dette. ■

HELSETILBODET TIL SJØFOLK har eit stort potensiale.

ILLUSTRASJONSFOTO

*THE HEALTH SERVICE TO SEAFARERS has great potential
for improvement.*

as is the use of increased and integrated telecom-
munication.

PORT HEALTH SERVICE

When seafarers have to be evacuated it is important
that the health service ashore is satisfactory. How-
ever, this will vary considerably and there is no
standard for what should be offered. The port state
is responsible for making the service – if present
– easily accessible for the seafarer. In many ports
the service is poor, and unfortunately the MLC
is not instrumental in improving the port health
service or developing it to a suitable standard –
a standard that so far does not exist. Indeed,
IMHA plan to expand its quality control system
to include standards for port health services. The
potential is large and the need for improvement is
clearly present. ■



Ny og mer brukervennlig kvalifikasjonsforskrift

Kvalifikasjonsforskriften er nå blitt mer strukturert og tematisk samlet enn før. Endringene i forskriften trådte i kraft 1. januar 2012, men det vil være en gradvis overgang fram til 1. januar 2017.



Bente Amandussen
redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ny forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk trådte i kraft 1. januar i år. Forskriften gjennomfører endringene i den internasjonale konvensjonen om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) som ble vedtatt i Manila i 2010. Disse endringene 2010 tar sikte på å bringe STCW-konvensjonen og -koden mer i takt med utviklingen som har skjedd siden sist konvensjonen ble omfattende endret.

STCW-konvensjonens virkeområde er uendret og gjelder for sjøfolk på sjøgående skip. Også bestemmelser som ikke berøres av STCW-endringene er oppdatert eller flyttet fra andre forskrifter. Direktoratet vil senere vurdere å ta inn ytterligere kvalifikasjonskrav som finnes i andre forskrifter. Mens man tidligere ope-

rente med en rekke henvisninger til STCW-konvensjon, er nå kompetansekravene i koden i sin helhet omarbeidet til norsk tekst og tatt inn som vedlegg i forskriften. Direktoratet håper dette bidrar til at det blir lettere for brukerne å finne fram til kravene.

Blant endringene som angår sjøfolks kvalifikasjoner er innføring av sertifikat for matros, motormann og skipselektrikere, samt oppdaterte kvalifikasjonskrav for sjøfolk på oljetankskip, kjemikalietankskip og gasstankskip. Det er også krav til opplæring innenfor sikring (security).

OVERGANGSREGLER

I en overgangsperiode fram til 1. januar 2017, vil kravene i den gamle kvalifikasjonsforskriften gradvis fases ut. Det vil kreves ferdighets-

sertifikater fra 1. juli 2013, og kompetansesertifikater fra 1. januar 2017. Dette er innenfor konvensjonens egne overgangsbestemmelser, og innebærer en viss tid for næringen til å tilpasse seg de nye kravene.

For dem som tjenestegjør som maskinsjef på fartøy med framdriftskraft mellom 750 og 1500 kW i fartsområde 3 og 4 med maskinofisersertifikat klasse 4, er det tatt inn en egen overgangsbestemmelse. Disse kan få utstedt kvalifikasjonsbevis. Det er også tatt inn overgangsregler for sjøfolk på fiskefartøy og ikke-sjøgående skip under 25 bruttoregister tonn, samt overgangsregler for skipsfører på fiskefartøy med største lengde mellom 10,67 og 15 meter. ■

FULL SCALE SIMULATOR COURSES

We offer the most of simulator courses - full scale;

DP Induction and Advanced, BRM (Bridge Resource management), ECDIS/AIS, Anchor Handling, Offshore ship crane, etc.

Professional handling of high risk cost include careful preparations. We offer full scale dry runs and testing of any complex operation.

Visit us at www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS



Fotokonkurransen for sjøfolk 2011

Fargerike favoritter

Det var farger som fenget juryen i år. Fotografene hadde tydeligvis latt seg inspirere av vakre fargespill, og selv på de bildene der fargene stedvis var fjernet, så var det kontrasten som fanget blikket.



Line Myklebust
førstekonsulent
Velferden
Sjøfartsdirektoratet

Det ble ingen ny rekord i antall innsendte bilder til konkurransen denne gang, men det var moro å se at hele 27 nye navn dukket opp på deltakerlisten. 52 deltakere sendte inn totalt 268 bilder til konkurransen i fjor.

INGEN NÅDE

24. januar i år var det igjen tid for finale i Fotokonkurransen, og det var en rutinerert jury som gikk løs på oppgaven med glød og optimisme.

Jurymedlemmene gikk først sine runder alene for å få et overblikk over det hele, deretter i samlet flokk for å eliminere bort uaktuelle bilder. Og 268 bilder ble raskt til kun 41.

Bilder som ikke holder teknisk kvalitet, har for lav oppløsning eller dårlige lysforhold blir luket bort med en gang. Andre bilder som gjerne blir lagt bort tidlig i prosessen er de som viser sola som går opp eller ned. Slike har vi sett så mange av at det skal fryktelig mye til for å im-



ponere. Også typiske oppstilte bilder av folk som står og vinker, barn som smiler eller de typiske strandbildene har vanskelig for å nå opp. Juryen er ikke nådig i sin utvelgelse.

Blant de 41 bildene som lå igjen, var det åpenbart for juryen hvilke ni som hadde potensiale til å bli et vinnerbilde, og ytterligere seks bilder måtte velges for å få hele 15 klar for den nordiske fotokonkurransen. Det ble diskutert frem og tilbake før juryen var klar i sin sak om rangeringen.

NYKOMMER

Vinnerbildet til Tummas Gundersen pekte seg tidlig ut. Samtlige av medlemmene i juryen merket seg dette fotografiet ved første gjennomgang av bildene. Dette er et artistisk og godt komponert bilde med et nydelig fargespill. Det er klart og skarpt og en nytelse å se på.

Det var første gang Tummas Gudmundsen deltok i konkurransen og overraskelsen var stor da han gikk av med seieren. For som han selv sier: - Jeg regnet ikke med at mitt bilde var så bra.

Maskinsjefen om bord MV "Southern Ocean" kommer fra Færøyene, og det var mannskapssjefen i rederiet som oppfordret ham til å sende inn bilder til fotokonkurransen.

Skipet lå utenfor Dampier i Australia, der solnedgangene var utrolig flotte hver kveld. Denne kvelden passet det slik at helikopterdekket lå imot solnedgangen, og Tummas

RESULTATLISTE FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2011	
NR. 1	Maskinsjef Tummas Gudmundsen, MV Southern Ocean Premie: Fotoutstyr verdi 3000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
NR. 2	Messemann Christopher Sebastian, MV Clipper Sun Premie: Fotoutstyr verdi 2000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
NR. 3	1. styrmann Arild Lillebø, MV Siem Garnet Premie: Fotoutstyr verdi 1000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet
NR. 4	1. styrmann Arild Lillebø, MV Siem Garnet Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet
NR. 5	Matrosen Øyvind Larsen, MV Siem Aquamarine Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet
	I tillegg til disse vinnerbildene gikk ytterligere ti bilder til den nordiske finalen i Helsinki.
JURY	Fotograf Kjell Strand, Haugesunds Avis Redaktør for Navigare, Bente Amandussen Fungerende redaktør for Navigare, Bjarte Amble Styremedlem i Haugaland Fotoklubb, Sigurd Wold



3



klattet opp i masten for å ta bilder. Noe han er utrolig glad for i dag.

Hobbyfotografen er med i en fotokonkurranse for første gang, men ser at han blir nødt til å prøve flere ganger. Siden han er oppvokst i den flotte naturen på Færøyene, er han nok litt opptatt av å ta naturbilder, men han liker også å ta skjeve bilder av et motiv slik at man kan gjøre sin egen mening om hva som er meningen med bildet. Når vi spør hva han vil bruke premien til, sier han: Til å vinne Sjøfartsdirektoratets fotokonkurranse i 2012.

UTRADISJONELT

Sølvvinneren er et interessant bilde man må se på to ganger. Det er litt utradisjonelt, men svært godt komponert og har et fint perspektiv som drar blikket nedover i bildet.

Messemannen om bord MV "Clipper Sun", Christopher Bryan Miraran Sebastian som tok andreplassen med sitt utradisjonelle bilde, ble utrolig glad da vi tok kontakt for å fortelle de gode nyhetene.

DOBBEL PALLPLASS

Tredjeplassen ble også sikret på grunn av de flotte fargene som skaper en nydelig stemning i bildet. Juryen antar at bildet er behandlet i Photoshop, og synes det er gjort på en pen og virkningsfull måte. Det er Arild Lillebø som er mester for dette

bildet, og han sikret seg også neste nummer på vinnerlista. Bilde nummer fire er et utradisjonelt blikk på en typisk arbeidssituasjon om bord, der kontrasten mellom farge og sort-hvitt skaper spenning i bildet.

4





Styrmannen fra Ulsteinvik har deltatt i konkurransen hele åtte ganger, og kan vise til en rekke pallplasseringer i både Sjøfartsdirektoratets og rederiets konkurranser. For tiden seiler han på MV “Siem Garnet”.

ÅRVÅKEN

Nok en nykommer fikk plass blant de fem beste og det var matros Øyvind Larsen, om bord MV Siem Aquamarine, som fasinerte juryen med sitt bilde som er et godt komponert maritimt fotografi. Dette er et motiv man ikke finner hvor som helst og som vanskelig lar seg planlegge. Det viser at fotografen har et våkent øye for gode motiver.

HEDERLIG OMTALE

Juryen valgte også ut ti bilder som fikk hederlig omtale. Her dukket det også flere nye navn på sjøfolk som deltok for første gang. Totalt 15 bilder fra den norske fotokonkurransen ble med til den nordiske fotokonkurransen som i år ble arrangert i Helsinki, Finland. ■

HEDERLIG OMTALE



FOTO: VIDAR STRØNSTAD – SCANDI COMMANDER



FOTO: JERMUND SKÅR – HARVEST



FOTO: CHRISTOPHER SEBASTIAN – CLIPPER SUN



FOTO: KNUT ANDREASSEN – NORDSTJERNEN



FOTO: ARNE SUNDE – NORMAND AURORA



FOTO: ARILD LILLEBØ – SIEM GARNET



FOTO: KJELL RUNE GAUSVIK – ACERGY VIKING



FOTO: ALMANH A. HERNAL – BOW SIRIUS



FOTO: VIDAR STRØNSTAD – SCANDI COMMANDER



FOTO: LUISITO G. CANTONA – BOW SIRIUS



Nordisk fotokonkurranse for sjøfolk 2011

Svenske til topps - igjen

Jörgen Språng vant den nordiske fotokonkurransen for andre året på rad.

I fjor vant Språng ikke bare førsteplassen men også fjerde og femte. I løpet av de siste fem årene har svensken fått to førsteplasser og to andreplasser. Foreløpig har han ingen tredjeplass, men derimot har han tatt både fjerde- og femteplass i konkurransen. Vi forventer å se mer til ham i årene som kommer også, og oppfordrer herved sjøfolk om bord i norske/norskeide skip til å ta opp konkurransen mot Sverige.

Øyvind Larsen gjorde et solid forsøk på dette da han tok en fin femteplass i konkurransen. Matrosen om bord MV "Siem Aquamarine" reddet dermed Norges ære, og kan skilte med ikke mindre enn to like pallplasseringer i de to konkurransene. Vi gratulerer nykommeren.

FINALE I FINLAND

Den nordiske fotokonkurransen ble denne gangen avholdt i Helsinki. 75 bilder fra de nordiske landene lå foran jurymedlemmene – den profesjonelle fotografen Torsti Laine og Tatu Korhonen som er kaptein og amatørfotograf. Deres oppsummering etter kåringen var at det var mange fargerike og skarpe bilder med i konkurransen, men at enkelte bilder kunne vært bedre dersom de var beskåret.

Juryen savnet flere bilder av sjøfolk i arbeid; kapteinen på broa, kokken i arbeid i byssa, motormenn i arbeidssituasjoner eller matroser på dekk. Vær så snill og ta hintet, for bedre fasitsvar for å vinne konkurransen skal man lete lenge etter.

Legger man sammen antall deltakere i de fem nordiske land finner man at 204 fotografer hadde bidratt med 1268 bilder til sammen. Vi ønsker enda flere, så herved er invitasjonen gitt: Send inn dine bidrag til fotokonkurransen for sjøfolk 2012!■



2



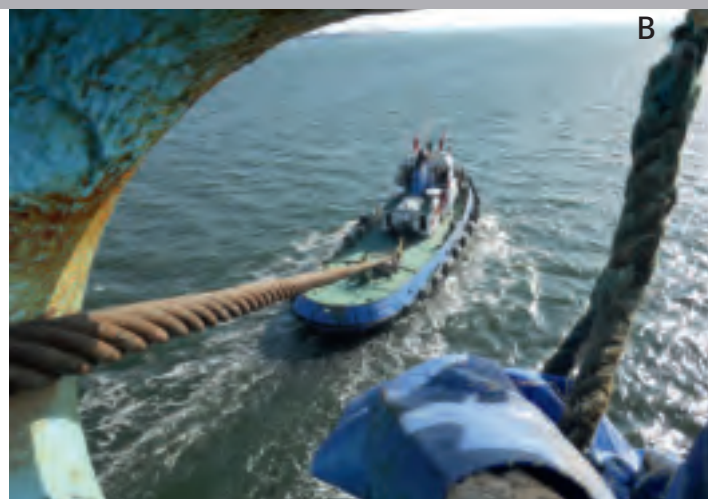
3



VINNERBILDENE

1. PLASS	Jörgen Språng , stuert om bord MV "Bit Okland" (Sverige) Juryens begrunnelse: Dynamisk og teknisk vellykket actionbilde. Geometrisk interessante karakterer fra ankerkjettinger. Vellykket belysning og farger.
2. PLASS	Sigurbjörn Ragnarsson , (Island) Juryens begrunnelse: Unikt motiv som vekker spørsmål. Veldig flotte farger. Balansert bilde.
3. PLASS	Aku Kaikkonen , kaptein om bord MV "Kristina Katarina" (Finland) Juryens begrunnelse: Dramatisk himmel. Enkle farger gir rom for former av skyer og fjell.
4. PLASS	Markus Raitio , 1.styrmann om bord MV "Marjatta" (Finland) Juryens begrunnelse: God komposisjon. Klassisk landskapsbilde der blåe og røde farger er spennende.
5. PLASS	Øyvind Larsen , matros om bord MV "Siem Aquamarine" (Norge) Juryens begrunnelse: Unikt perspektiv gjennom isens ramme. Skarpt og interessant.
HED-ERLIG OMTALE	A) Eli Jacupsson , om bord MV "Torm Margrethe" (Danmark) Juryens begrunnelse: Dokumentarisk bilde som forteller om dagens virkelighet. B) Benedikte Posthumus , om bord MV "A.P. Møller" (Danmark) Juryens begrunnelse: Geometriske linjer og buer fungerer godt i dette bildet. Sterk effekt av dybde fra et farlig synspunkt.

HEDERLIG OMTALE



Bergen Championship Cruise Football:

Klart for ny fotbollsommer

Over 340 cruiseanløp ventet til Bergen i 2012. Dermed er Velferden igjen på banen med et nytt fotballmesterskap for cruiseskipene som ankommer byen. Det kan lett bli nærmere 50 kamper i år.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Da Sjøfartsdirektoratet hadde hovedkontor i Oslo, ble det også spilt mange kamper i Oslo, Kristiansand, Stavanger og Tromsø. Etter flyttingen til Haugesund er alle kampene i Bergen blitt "fjernstyrt" fra Sildabyen. Nesten 400 kamper er til nå blitt spilt i byen mellom de syv fjell. I fjor ble det spilt 28 kamper i turneringen, som

går fra mai til september.

Invitasjonene til å delta blir sendt ut til de fleste cruiseskip som har liggetid i Bergen om ettermiddagen. Også agentene er hjelpsomme med å få ut denne informasjon. Kampopplegg med dato og klokkeslett blir fastsatt på forhånd og skipet svarer hvis de er interessert.

I 2011 var interessen mye større enn forventet og det kunne ha blitt spilt enda flere kamper enn vi var i stand til å arrangere. For å få disse arrangementene vel i havn er det viktig å ha gode medspillere. Her er cruiseagentene, busselskapet, dommere og Bergen Kommune svært viktige.

Ofte kommer det forespørsel fra andre skip som ikke var invitert på forhånd og det blir da forsøkt å legge inn en miniturnering med opptil fire kamper på en dag.

STOR ØKNING

Den store økningen i antall cruiseskip i Bergen i 2012 blir en utfordring med hensyn til antall kamper. De fleste rederier har skip som har deltatt før og som kjenner til turneringen. Allerede i januar i år ble det mottatt forespørsel fra et skip som hadde ankomst Bergen i slutten av februar, så sesongen er forlenget år for år.

Banen som blir brukt i Bergen heter Møhlenpris og er Djerv sin hjemmebane. Med normal trafikk tar det ca. 20 minutter dit fra Skolten og Dokken, der cruiseskipene legger til. De fleste skip forlater havnen i 17 tiden så logistikken mellom buss og Velferden er viktig. I sommer er det satt opp kamper nesten daglig.

I de senere årene har vi hatt Arne Njøten som fast dommer i Bergen. Han har gjort en fenomenal jobb og stilt opp i regn og de få soldagene som Bergen har som-

merstid. Han er en svært viktig medspiller. I fjor og i år har også undertegnede dømt mange kamper – noe som også vil bli gjort i år.

De fleste cruiseskipene har ikke egne drakter. Velferden har et lager på fire draktsett, og disse må tas hjem for vask til neste kamp. Det er satt opp en pokal til vinner-skipet. Det blir det beste skipet av tre spilte kamper.

Når antall cruiseturister som er innom Bergen blir offentliggjort er ofte de mange besetningsmedlemmene ikke regnet med. Av disse ca. 350 000 er det bare en liten promille som får oppleve Vestlandets hovedstad. På fotballkampene forekommer det ofte at noen skip stiller med opp til 100 personer for å støtte opp om laget sitt. De ca. 2.800 fra besetningene som blir transportert får i alle fall et lite glimt av Bergen.

Det vil også bli jobbet i sommer for å arrangere sightseeingturer i samarbeid med skipet og agentene for de som har sin daglige jobb om bord. ■



CRUISE: Velferdens Per Erik Nielsen er klar for en ny hektisk sommer med cruise-fotball i Bergen.

FOTO: WENCHE VAAGENE



Velferdens brukerundersøkelse:

Tjenestene må tilpasse seg ny teknologi

Interessen for Velferdstjenestens tilbud er fremdeles stor, og særlig blant sjøfolk som ferdes i Nordsjøbassenget. Det går fram av en brukerundersøkelse, der 419 personer har gitt sine svar.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Resultatet av undersøkelsen forteller at filmtjenesten er det mest benyttede servicetilbudet fra Velferden. De siste fem årene har 51 prosent av de som har svart gjort seg nytte av tilbudet. Bibliotek- og avistjenesten kommer på god andreplass, der 39 prosent svarer at de har benyttet tilbudene. Omtrent

hver femte (18,9 prosent) svarer at de har benyttet seg av idrettstjenesten de siste årene.

IDRETT

Når det gjelder tilbudene innen idrett svarer halvparten at de trener ofte, svært ofte eller hver dag. Bare ni prosent sier at de aldri trener. På spørsmål om hvorfor de trener, svarer nesten alle at drivkraften er å ta vare på sin egen fysiske og mentale helse.

Interessen for å delta i de forskjellige idrettsaktivitetene til Velferden varierer noe. For eksempel deltok en femtepart i Nordsjøcup i fotball, og like mange svarer at de har vært med på bowlingkonkurranse i Aberdeen i løpet av de siste fem årene. Bare fem personer (1,3 prosent) svarte at de har deltatt på Golfturneringen kalt Blåmyra Open.

FILM

Filmtjenesten for sjøfolk er fremdeles populær, og benyttes av over halvparten av de som har svart. En rapport fra Velferden forteller at ca. 400 skip abonnerer på de månedlige filmpakkene. Disse inneholder seks utvalgte filmer, med vekt på populære kinoaktuelle underholdningsfilmer.

Undersøkelsen forteller også at over 70 prosent har egen medbrakt pc om bord, og at hele 87 prosent har tv installert på lugaren. I tillegg har de aller fleste også tilgang på pc og tv på felles rekreasjonsrom.

BØKER

39 prosent av svarerne sier at de har benyttet seg av boktjenesten. Men ut fra svarene kan vi også lese at sjøfolkene synes å ønske seg vanlige papirbøker fra Velferdens boktjeneste framfor e-bøker til elektroniske lesebrett.

Likevel har 30 prosent svart at vil benytte seg av elektroniske bøker dersom dette blir tilbudt. Fjerdeparten svarer derimot imidlertid klart nei til e-bøker.

Velferden ser derfor for seg at de i lang tid framover er avhengig av satsing på papirbøker, med en mulig gradvis overgang til elektronisk bokdistribusjon. Eventuelt kan det bli satt i verk en prøveordning når tiden er moden for det.

AVISER

Over 39 prosent benytter seg av Velferdens avistjeneste, og ca. 60 prosent de som svarer sier at de ønsker seg aviser i papirform også i framtiden. Med "papirform" menes komplette lokale aviser i e-abon-



TILBUD: Her er de som jobber med velferdstilbudene til sjøfolk ut fra hovedkontoret i Haugesund. Fra venstre Line Myklebust, Terje J. Eriksen, Trine Carin Tynes, Sverre Flatebø og Torbjørn Husby, leder for Sjøfartsdirektoratets velferdstjeneste.

FOTO: BJARTE AMBLE

nement som lastes ned og printes ut på ni forskjellige velferdsstasjoner/ -kontakter og sjømannskirker rundt om i verden.

Tidligere ble originale papiraviser sendt ut over hele verden, innkjøpt av norske kommuner i forhold til antall sjøfolk i kommunen. Denne ordningen ble nedlagt fra 1. januar 2010, da ordningen med elektronisk overføring ble opprettet. Avisene formidles av et firma som har ca. 150 norske aviser i sitt utvalg. I 2010 ble

det printet ca. 19.000 utgaver av lokalavisene. For dette betaler Sjøfartsdirektoratet ca. åtte kroner pr avis.

ENDRING

I en konklusjon om undersøkelsen vises det til at innføring av ISPS i 2004 gjorde landlov for sjøfolkene mer komplisert, og noen steder opplever også velferdsarbeidere at det blitt mer komplisert å komme seg inn i enkelte havner. Seilingstiden for

sjøfolk blitt kortere de senere årene og de nyeste skipene har fått bedre og bedre kommunikasjonsutstyr om bord. Internett har radikalt bedret muligheten for jevnlig kontakt med familien hjemme for de som har tilgang.

Alt dette gjør at Sjøfartsdirektoratet bør vurdere hvordan velferdstjenesten langs norskekysten og i utlandet skal organiseres i framtiden, heter det i oppsummeringen. ■

Leder av velferdstjenesten:

- Noen overraskelser

Det i brukerundersøkelsen som overrasker oss mest positivt, er at utrolig mange sjøfolk trener ofte og målbevisst for å holde seg i god fysisk og mental form, sier underdirektør Torbjørn Husby, leder for Sjøfartsdirektoratets velferdstjeneste.



Underdirektør Torbjørn Husby.

Han antar at et av motivene for den store treningsivnen ikke bare er ønsket om å beholde helsen, men også å beholde helsesertifikatet.

– Det er veldig positivt, og i tråd med opplegget i prosjektet “Training on board”, som nå er i ferd med å settes ut i praksis, sier Husby.

– Hvordan vil brukerundersøkelsen bli fulgt opp?

– Resultatene av undersø-

kelsen viser at vi er på rett vei. Vi må fortsette å følge med på den teknologiske utviklingen, både med tanke på formidling av film og bøker. Formidling av filmer ut til sjøfolkene vil nok ennå en tid skje i form av utsending av dvd'er. Men etter hvert tror vi det blir en overgang fra dvd til streaming av utvalgte filmer, sier Husby.

Selv om undersøkelsen viser at sjøfolkene foretrekker å lese vanlige papirbøker, vil Velferden likevel legge til rette for overgang til e-bøker.

– Foreløpig er ikke teknologien for bruk av e-bøker akseptabel for vårt behov. Når den er på plass, kan det bli gjort forsøk med bruk av lesebrett, sier Husby.

Torbjørn Husby vil legge til at han er veldig tilfreds med at så mange som 419 tok seg tid til å svare på brukerundersøkelsen. ■

Trømsø maritime skole

- På tide med en praktisk utdanning?

vi kan tilby:

- elektrofag
- maritime fag
- skipselektriker
- kuldemonter
- reiseliv
- sikkerhetsfag
- servicefag
- teknikk- og industriell produksjon
- transportfag
- maritim fagskole

www.tos-mar.vgs.no - et godt utgangspunkt!



Innsamling under Nordsjøcup:

I år går pengene til barn med kreft

De siste årene er det blitt samlet inn over 600.000 kroner til barneavdelingen ved Haukeland universitetssykehus under de årlige Nordsjøcupene i fotball.

Etter et møte med spesialrådgiver Atle Halvorsen på Haukeland ble det enighet om at årets innsamling skal gå til innkjøp av TV og Play Station ved barneavdelingens kreftavdeling.

En del tippeligaklubber er blitt oppfordret til å donere en signert fotballdrakt som kan brukes til utlodning, og tilbakemeldingen er meget god.

Blant de faste dommere og funksjonærer under Nordsjøcup har de fleste ennå en eller annen funksjon innen fotballen. Her kan vi nevne Svein-Inge Thime og Stefan Merenyi i Viking, Frank Skadal, Arne Njøten og Hans-Christian Windheim i Brann, samt Kåre Fjørtoft (far til Jan Åge) i Møre.

Både skip og rederi har vært positive til dette arrangementet og vi håper at årets turnering vil bli vellykket både når det gjelder fotballen samt innsamling til dette gode formålet. ■



AVTALE: Per Erik Nielsen (t.v.) fra Sjøfartsdirektoratets velferdstjeneste sammen med spesialrådgiver og kulturbrygger Atle Halvorsen ved Helse Bergen.

FOTO: MARLUKE TAVERNE



ECDIS inkludert AIS

Det vil bli obligatorisk med ECDIS for fartøyer som omfattes av bestemmelsene i SOLAS. Det vil si at ECDIS skal fases inn på alle skip som er over en viss størrelse i perioden 2012 - 2018. Ny og revidert STCW vil fra 2012 kreve at alle navigatører på skip over 500 gross tonn skal ha opplæring i bruke av ECDIS.

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) er et navigasjon og informasjonssystem som er i overensstemmelse med International Maritime Organization (IMO) regelverk, og det kan brukes som et alternativ til papirkart.

Et ECDIS system består i enkelthet av en PC, software og elektroniske sjøkart (ENC). Når ECDIS'en blir integrert med posisjonsinformasjon fra Global Positioning System (GPS) og andre systemer/ sensorer (som for eksempel radar, ekkolodd og Automatic Identification System - AIS), kan skipets posisjon vises i "real time". Dette kan gi navigatøren et bedre visuelt bilde i forhold til land, andre skip og hva som er sikkert og farbart vann.

ECDIS er en total endring fra papirkart, og overgangen fra papir til ECDIS vil være en utfordring for næringen, særlig for dem som ikke har erfaring med elektroniske sjøkart. Navigatører bør være klar over at ECDIS er mer enn bare en digital versjon av et papirkart. Viktige broprosedyrer vil bli betydelig påvirket, og disse krever grundig analyse og vurdering slik at ECDIS assistert grunnstøtinger skal unngås.

For mer informasjon:
Telefon: 33 07 12 20 eller www.nmu.as
Norges Maritime Utdanningscenter AS
Langgrunn, 3186 Horten.



OSEBERG: De vakre modellene av vikingskipene våre er flotte å se.

FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

Bergen Sjøfartsmuseum:

Ramsalt historie

Bergen har mye stolt historie å vise fram – ikke minst sjøfartshistorie – og byens sjøfartsmuseum er vel verdt et besøk for dem som gjerne vil lære mer om gamle skip og deres betydning.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Ikke langt fra Bergen sentrum, rett ved de Naturhistoriske samlinger og Johanneskirken, ligger det en perle av et museum for dem som er interesserte i sjøfartshistorie.

Museet ble stiftet i 1921, og har i dag over 2000 kvadratmeter med permanente utstillinger som omfatter perioden fra førhistorisk tid til i dag. Museet er også et forsknings- og kompetansesenter for lokal, nasjonal

og internasjonal sjøfartshistorie, og har ansvaret for forvaltningen av maritime kulturminner i Hordaland, Sogn og Fjordane og på Sunnmøre.

MANGE BESØKENDE

Museets relativt nyutnevnte direktør, Tore L. Nilsen, forteller at besøket stadig går oppover. I fjor var det over



VÅGEN: Ut året viser Bergens Sjøfartsmuseum utstillingen VÅGEN - EN KOMPLISERT KULTURSKATT, som omhandler de marinarkeologiske forundersøkelsene som ble gjort i forbindelse med Bergen Kommunes planlagte miljøopprydding i Vågen.

FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

27 000 som tok turen innom. Tallet er fordoblet siden 2003. Museet satser stort på tilrettelegging for undervisning av barn og unge, og i hovedsak er det skoleelever som utgjør størsteparten av besøkene. For

oss voksne, tilbyr museet hvert semester forskjellige forelesninger og kurs i maritime håndverk.

Hvert år er det dessuten spesialutstillinger, og i 2012 vil det være sjømannen som står i fokus.



FRAM SOM ISEN STIGER: I forbindelse med jubileumsåret for Nansen og Amundsen vises det i høst en teaterforestilling om polarskipet Fram og dets mannskap. Forestillingen er et gratistilbud til elever i ungdomsskolen, og har vært en stor suksess.

FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM



SKATT FRA HAVETS BUNN: Maritim arkeologi utgjør en viktig del av museets arbeid, og det finnes mengder med gjenstander som er funnet i havet. En kam av elfenbein er en av Vågen-utstillingens flotteste gjenstander. Den er trolig produsert i Nederland på 1600-tallet.

FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM



MARITIM KJÆRLIGHET: For tiden har museet en utstilling med utradisjonelle skutemalerier av kunstneren Oscar Reynert Olsen. Her er "Juliet og Romeo".

FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

MODELLER

I museets flotte lokaler er det massevis av skipsmodeller å se på. Blant annet noen utsøkte modeller av Osebergskipet og Gokstadskipet, men det finnes også ulike originaldeler fra forhistoriske norske båter utstilt.

Det er en stor samling av modeller av seilskuter fra 17- og 1800-tallet, flere bygd ved verft i Bergen. Bergens seilskipsflåte på 1800-tallet var kvalitetsmessig blant landets beste, noe som i stor grad skyldtes byens mange og velrenommerte skipsverft. En egen avdeling i museets underetasje viser modeller, redskaper og utstyr knyttet til treskipsbygging.

Museet har og en egen avdeling for passasjer- og cruiseferd med en rekke skipsmodeller.

VIKTIG HISTORIE

Hundrevis av dampbåter trafikkerte vestlandskysten på 1800- og første halvdel av 1900 tallet. Disse betydde mye for samfunnsutviklingen, ved at de skapte og opprettholdt kontakt mellom by og land. Utstillingen omhandler også Hurtigruten og dens lange tradisjoner. Mange skipsmodeller, samt originalt interiør fra det vakre hurtigruteskipet "Finnmarken" fra 1912 kan ses her.

En del av museet viser også Norge og Polarområdene der Fridtjof Nansen og Roald Amundsens ekspedisjoner mot Nord og Sydpolen er fokusert.

Man bør ha god tid for å besøke dette museet som er en juvel for alle som er interesserte i vår maritime historie. ■



HØGSKOLEN
I VESTFOLD

SimSam

Maritime kurs ved Høgskolen i Vestfold

Høgskolen i Vestfold har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge.

Vi kan tilby skreddersydde kurs, høyt kvalifiserte instruktører, en moderne simulatorpark samt et unikt masterstudium i maritim ledelse med en kommersiell og en teknisk retning.

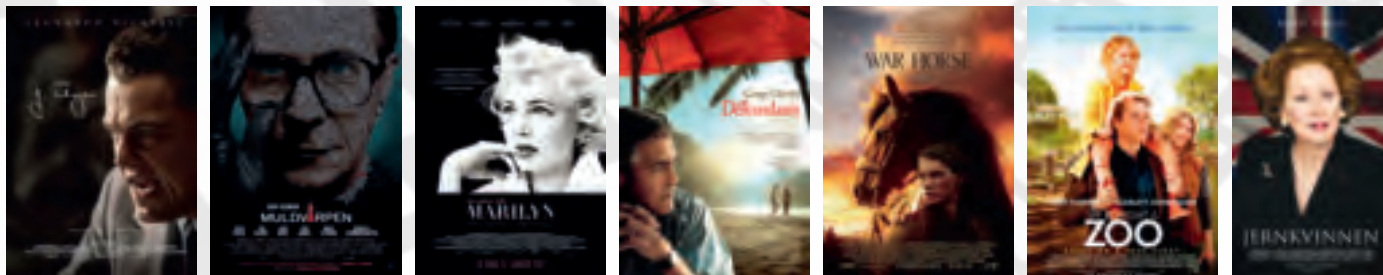
Aktuelle kurs:

- | | |
|--|---------------------|
| • MARIS ECDIS operatørkurs | Uke 12, 16 og 25 |
| • TECDIS ECDIS operatørkurs | Uke 11, 17 og 24 |
| • Transas ECDIS operatørkurs | Kurs på forespørsel |
| • ECDIS IMO modellkurs | |
| • GMDSS/GOC og ROC-kurs | Uke 17 og 21 |
| • Sikkerhetsledelse og ulykkesgranskning | Høsten 2012 |

Mer informasjon på
www.hive.no/training
Kursinformasjon og påmelding:
Training@hive.no

SIMSAM

Høgskolen kan tilby en unik 360 graders simulering og samhandlingssimulator for visualisering av ideer, alternative løsninger, scenarier og komplekse operasjoner. SimSam-prosjektene ledes av profesjonelle tilretteleggere som utarbeider og kontrollerer både de tekniske og metodiske aspekter av prosessen. For mer informasjon simsam@hive.no eller www.hive.no/simsam



Powerful political portraits

In the Film Rental Service this time we can enjoy portrayals of some high-flying political profiles. “The Iron Lady” takes a look at the life of Margaret Thatcher, while “J. Edgar” explores the public and private life of one of the most powerful, controversial and enigmatic figures of the 20th century in America.



Trine Carin Tynes
adviser
Norwegian Maritime
Directorate

THE IRON LADY is an intimate portrait of Margaret Thatcher, the first and only female Prime Minister of The United Kingdom, here masterly portrayed by Meryl Streep. One of the 20th century’s most famous and influential women, Thatcher came from nowhere to smash through barriers of gender and class to be heard in a male dominated world, but she paid a price for her power.



IRON LADY: Margaret Thatcher (Meryl Streep) is probably the politician that incites the most love and hatred of any in the UK ever.

PHOTO: THE WEINSTEIN COMPANY

J. EDGAR

During his lifetime, J. Edgar Hoover, as head of the Federal Bureau of Investigation, would rise to be the most powerful man in America. Through eight presidents and three wars, Hoover waged battle against threats both real and perceived, often bending the rules to keep his countrymen safe. As seen through the eyes of Hoover himself



J. EDGAR: As the face of law enforcement for almost 50 years, J. Edgar Hoover was both feared and admired, reviled and revered.

PHOTO: WARNER BROS. PICTURES



TINKER, TAYLOR, SOLDIER, SPY: Gary Oldman, Colin Firth and John Hurt play spy games in the new adaptation of John le Carré's 1974 Cold War novel.

PHOTO: FOCUS FEATURES

(Leonardo DiCaprio), director Clint Eastwood explores the personal and public life and relationships of a man who could distort the truth as easily as he upheld it during a life devoted to his own idea of justice, often swayed by the darker side of power.

TINKER, TAILOR, SOLDIER, SPY

Based on the classic novel of the same name, the international thriller is set at the height of the Cold War years of the mid-20th Century. George Smiley (Gary Oldman), a disgraced British spy, is rehired in secret by his government - which fears that the British Secret Intelligence Service, also known as MI-6, has been compromised by a double agent working for the Soviets.

THE DESCENDANTS

The Descendants is a sometimes humorous, sometimes tragic journey for Matt King (George Clooney) an indifferent husband and father of two girls, who is forced to re-examine his past and embrace his future when his wife suffers a boating accident off of Waikiki. The event leads to a rapprochement with his young daughters while Matt struggles with a decision to sell the family's land handed down from Hawaiian royalty and missionaries.

WE BOUGHT A ZOO

"We Bought a Zoo", a memoir by Benjamin Mee, tells the true account of how the author and his family used their life savings to



THE DESCENDANTS: George Clooney as a land baron who awkwardly attempts to repair his relationship with his daughter.

PHOTO: FOX SEARCHLIGHT PICTURES



WE BOUGHT A ZOO: Old Matt Damon had a farm, Ee i ee i oh! And on that farm he had a tiger...

PHOTO: 20TH CENTURY FOX



BLACK BEAUTY IN WAR: Major Stuart (Benedict Cumberbatch) leads the British Cavalry in a charge against a German encampment in “War Horse”.

PHOTO: DREAMWORKS

buy a dilapidated zoo, replete with 200 exotic animals facing destruction, in the English countryside. Mee (Matt Damon) along with his children, had to balance caring for his wife, who was dying of brain cancer, with dealing with escaped tigers, raising endangered animals, working with an eclectic skeleton crew and readying the zoo for a reopening

WAR HORSE

Director Steven Spielberg’s new epic adventure is a tale of loyalty, hope and tenacity set against Europe during the First World War. “War Horse” begins with the remarkable friendship between a farm horse named Joey and a young man called Albert, who tames and trains him. The horse is sold to the British cavalry by Albert’s father and dispatched to the front lines. Albert, unable to forget his beloved horse, leaves home for the battlefields of France to find his horse and bring him home.■

CREW ENTERTAINMENT

For over 60 years, The Norwegian Government Seamen’s Service has been supplying morale-boosting film-entertainment to seafarers on board Norwegian vessels. We must point out that our Film service buys the license for these films which allows your crew to watch them without breaking the law. We send packs of the latest DVDs to ships joining the Film Service.

There’s something to look forward to after working hours. Most people, all over the world, relax after work with a nice meal and a good movie, or comedy show or sports programme. Why should seafarers be different? We don’t believe they should.

That’s why we supply ships with new entertainment, DVD’s, books, news and motivate for exercise and condition-training on board.

More information about the Film Rental Service and how to register at www.sjofartsdir.no/velferden

Godbiter fra bokhøsten 2011

Kriminelt gode gjensyn med gamle helter

Våre beste krimforfattere har nok en gang levert stilsikre bøker, og vi som lesere kan glede oss til å få møte våre litterære krimhelter igjen.



Terje J. Eriksen
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det er spesielt tre krimforfattere som utpeker seg i år – to norske og en svensk. Alle har oppnådd glitrende kritikker. Den første nordmannen, Jo Nesbø, er en gjenganger på bestselgerlistene, mens Jørn Lier Horst har fått et virkelig gjennombrudd i krimgenren de siste årene. Svenske Liza Marklund imponerer også stort.

Men, bokhøsten 2011 bød ikke bare på krim, det er underholdning av ymse slag mellom to permer. En av de artigste bøkene for oss i sjøfartsnæringen er kanskje Jon Wings lille bok om ord og uttrykk fra sjøen. Mange av bøkene du ser i listen her er innkjøpt for distribusjon til skip, og samtlige bøker kan bestilles gjennom Sjøfartsdirektoratets bibliotekjeneste.



JO NESBØ - "GJENFERD"

Jo Nesbø har erobret verden med sine krimbøker, og regnes som en av vår tids beste krimforfattere. Bøkene hans er oversatt til 40 språk og han har solgt mer enn seks millioner bøker på verdensbasis.

Etter tre år i Hong Kong dukker vår forsofne antihelt Harry Hole opp på politihuset i Oslo, for å etterforske et narkodrap. Det er Oleg, den atten år gamle sønnen til ekskjæresten Rakel, som står tiltalt. Harry blir konfrontert med sitt tidligere kjærlighetsliv og sine mykere sider. Politiet mener de har en sikker sak mot Oleg, men det gjør bare at Harry blir terget til ekstra innsats i sin private etterforskning.

I Oslo har politiet og sosialbyråden ryddet opp i narkomiljøet, men det er et nytt dop på gata – "fiolin". Harry Hole, som er mer nykter denne gangen enn ved forrige besøk i Oslo, blir viklet inn en sak med østeu-

ropeiske narkokarteller, utpressing, korrupte politifolk, og sist men ikke minst en god bit med politisk maktmisbruk.

Forfatterens sterkeste side er at han på en troverdig måte klarer å samle alle tråder i et meget kompleks plott der handlingen skifter mellom fortid og nåtid. Dette er krim av beste klasse, og "Gjenferd" ble nominert til Bokhandlerprisen i 2011.



JØRN LIER HORST - "VINTERSTENGT"

Det var imidlertid Jørn Lier Horst som stakk av med Bokhandlerprisen i fjor, for "Vinterstengt", som er hans syvende roman. Horst er en mann med lang erfaring fra det han skriver om. Som etterforskningsleder på Larvik politistasjon, har han god forutsetning for å skrive virkelighetsnær krim. Forfatteren har en sindig fortellerstil, og det er sterk realisme i beskrivelsene av plottene og den systematiske etterforskningen. Like fullt er dette en effektiv form som driver leseren videre i boka.

Historien begynner i hyttmiljøet i Stavern, der høsttåka har erstattet sommerens skjærgårdsideyll. Det har vært innbrudd i en hytte, og man finner det første av mange lik som vitner om grotesk mishandling. Er det østeuropeiske hyttetyver som har funnet mer enn det de lette etter? Vår gamle bekjente, politiførstebetjent William Wisting, blir etter hvert personlig engasjert i saken, da datteren hans finner ut at hun skal tilbringe vinteren på en hytte ute i havgabet.

Wistings solide politiarbeid møter mange utfordringer, for som han har erfart: Alle jager – og særlig til politiet.



JON WINGE - "FOR BARE STUMPENE"

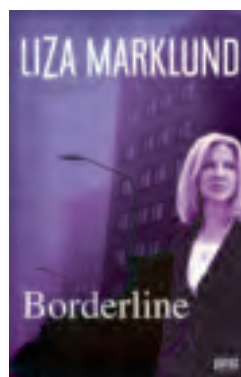
Hva betyr egentlig å ta luven fra, å klare brasene eller å berge stumpene? Er det å gi noen det glatte lag det samme som å hudflette dem? Og hva vil det si å skvære opp, å ta en spansk en eller at noe går som hakka møkk?

Mange av de uttrykkene vi krydrer språket vårt med, har sitt utspring på sjøen. Her forteller forfatter Jon Winge

om opphavet til slike ramsalte munnhell. Som språkprofessor Finn-Erik Vinje påpeker i forordet til boka, er dette en bekrivelse av mangfoldet og arven etter det presise språket på sjøen. Spesielt i seilskutetida var sjøfolk avhengige av klare beskrivelser av alt om bord for å kunne gi ordre og føre skuta trygt.

Winge har bidratt i mange bøker innen sjøfartslitteraturen, og flere av dem er mye brukt som oppslagsverk. Denne boka er liten i omfang, den er lett å lese og i tillegg er den svært underholdende i formen. Det er ingen oppramsende ordbok, men alle ordene er integrert i hans gode beskrivelser. Den burde være frivillig pensum for alle oss som har vårt arbeid i sjøfartsnæringen. Om du ikke kjøper den selv, kan du som er på sjøen låne den av oss. Vi minner om at vi har et omfattende bibliotek med sjølitteratur til utlån. Be oss om tittelister, eller hent den i plast-

mappa på innsiden av bokeskene våre. Den vil også bli lagt ut på nettsiden vår.



LIZA MARKLUND - "BORDERLINE"

Dette er den niende boken om Liza Marklunds romanhelt, journalisten Annika Bengtzon, og hun er igjen tilbake på sitt beste etter en liten nedtur i sin forrige roman, hvor hun hadde en medforfatter. En ting er sikkert – Liza Marklund gjør det bedre uten hjelp! Nå finner vi igjen hennes særegne skrivestil hvor hun i ufordekte skildringer blander fri fantasi og realiteter.

Annika Bengtzon er tilbake i Stockholm etter tre år som korrespondent i USA. Da den fjerde unge småbarnsmoren blir funnet knivstukket, lanserer hun en teori i avisen om at det er en seriemorder på ferde. Men, hun må snart tenke på andre ting, for kort tid etter blir hennes skjortejeger av en mann kidnappet under et EU-oppdrag i Kenya. Kravene fra kidnapperne er fullstendig urimelige og umulige å imøtekomme, og gislene henrettes, en etter en. Snart vikles Annika inn i desperate forhandlinger i et forsøk på å redde mannens liv.

MER LESESTOFF

I bibliotek-tjenesten kan vi ellers by på blant annet disse titlene fra 2011. Listen er langt fra uttømmende, og man kan også bestille andre titler innenfor disse genrene.

NORSKE ROMANER/KRIMINAL

Karin Fossum "Jeg kan se i mørket", **Karin Alvtegen** "En sannsynlig historie", **Arild Aspøy** "Fredsførsten", **Tom Bakkeli** "Terrorjegerne", **Jørgen Brekke** "Nådens omkrets", **Kjell Ola Dahl** "Isbaderen", **Tor Edvin Dahl** "Sommeren da alt hendte", **Jan Ove Ekeberg** "I sverdetid", **Emberland og Roughvedt** "Stormlaget", **Tomas Espedal** "Imot naturen", **Knut Faldbakken** "Natthagen", **Odd Harald Hauge** "Løgnerne", **Gaute Heivoll** "Kongens

hjerte", **Ulrik Høisæther** "Pokerfjes", **Hans Olav Lahlum** "Satelittmenneskene", **Gert Nygårdshaug** "Chimera", **Anne Cecilie Remen** "På direkten", **Olav W. Rokseth** "Et spørsmål om beskyttelse", **Kjetil Try** "Frels oss fra det onde", **Linn Ullmann** "Det dyrebare", **Helene Uri** "Kjerringer", **Øystein Wiik** "Slakteren"

OVERSATT SPENNING/KRIMINAL

Wilbur Smith "De som er i storm og fare", **Tove Alsterdahl** "Kvinnene på stranden", **Kurt Aust** "Når døde hvisker", **Linwood Barclay** "Frykt det verste", **Anita Berglund** "Midvintermørke", **James Lee Bruke** "Glassregnbuen", **Chelsea Cain** "Mørketid", **Carmilla Ceder** "Frosset øyeblikk", **Tom Clancy**

"Død eller levende", **Ann Cleeves** "Blått lyn", **Michael Connelly** "Drager", **Colin Dexter** "Oppgjørets time", **John Hart** "Ved elven", **Mo Hayder** "Borte", **Steffen Jacobsen** "Den gode datter", **Mons Kallentoft** "Vårlik", **Ørjan N. Karlsson** "Fredsmekleren", **A. J. Kazinski** "Den siste gode mann", **Lene Kaaberbøl** "Kadaverdoktoren", **Donna Leon** "Den sterkeste rett", **Flavia de Luce** "Døden henger i en tråd", **Deon Meyer** "13 Timer", **Håkan Nesser** "De ensomme", **Leif GW Persson** "Den døende detektiven", **Ian Rankin** "Spesialenheten", **Anne Cecilie Remen** "På direkten", **Ann Rosman** "Fyrmesterens datter", **Roslund & Hellström** "Tre sekunder", **Rikard Spets** "Allahs tårer", **Karin Wahlberg** "Innenfor", **Don Winslow** "Herreavdelingen"

OVERSATTE ROMANER

Henning Mankell "Minnet om en skitten engel", **Isabel Allende** "Maya", **Glenn Cooper** "Sjelenes bok", **Sara Gruen** "Apehuset", **Jan Guillou** "Brobyggerne", **Karin Brunk Holmqvist** "Sirile gentlemen søkes", **Jonas Jonasson** "Hundrearingen", **Arto Paasilinna** "En lykkelig mann", **Cecilia Samartin** "La Peregrina", **Mo Yan** "Store bryster og brede hofter"

SJØLITTERATUR / KRIGSLITTERATUR

Torggrim Sørnes "Uten nåde", **Alf R. Jacobsen** "Kongens NEI", **Tor Sæther** "Himmelen over... og havet hinsides", **Geir Hasle** "Slaget om Nordsjøen"

HUMOR

Finn Bjelke "Gretne gamle gubber", **Jaran Dammann og Petter Ruden** "Flådd av frisøren", **Sigmund Falch** "Dei tek ikkje tran i Texas", **Mark Hanks** "Hvor mange barn hadde Michael Jackson?", **Lars Lauvik** "Eon – En liten bok om skjønnhet", **Unni Lindell** "Nissen kan også brukes om sommeren", **Scott/Borgman** "Zits – En liten bok om hormoner", **Rene Zografos** "Sannheten om Norge og nordmenn", **Bjarne Steen** "Tro det eller ei... - vandrehistorier", **Frode Øverli** "Pondus – Den lille familieboken"

BIOGRAFIER

Thor Viksveen "Jens Stoltenberg – et portrett", **Gunnar Berge** "Til kongen med fagbrev", **Pål Ketil Botvar m.fl.** "Bob Dylan", **Anette Bøe og Torbjørn Lysebo** "Fortellingen om Marit Bjørgen", **Geir Minken Danielsen** "Et helvetes liv", **Olav Garvik** "Gründer i grov sjø – historien om Magnus Stangeland", **Truls Gjefsen** "Arne Næss – et liv", **Ole Jacob Hoel** "Åge", **Odd Isungset** "Erna Solberg – mennesker ikke milliarder", **Zlatan Ibrahimovic og David Lagercrantz** "Jeg er Zlatan", **Walter Isaacson** "Steve Jobs", **Carina Olset** "Fortellingen om Petter Northug jr.", **Hallgeir Opedal** "Magnus Carlsen – smarte trekk", **Per Asle Rustad** "Fredløs biker", **Freddy dos Santos, Aleksander Schau og Thomas Aune** "Mitt liv som ganske god fotballspiller", **Tom og Ruben E. Stalsberg** "Fortellingen om Ole Gunnar Solskjær", **Eric Utne** "Nansens siste kjærlighet", **Arne Vestbø** "Moritz Rabinowitz"

DEBATT/DAGSAKTUELLE/DOKUMENTAR

Lars Mytting "Hel ved – alt om hogging, stabling og tørking – og vedfyringens sjel", **Aslak Berge** "En bryggesjauers bekjennelser", **Ingrid Betancourt** "Selv tausheten tar slutt", **Erika Fatland** "Englebyen – Historier fra Beslan", **Einar Gelius** "Det er håp i de foldede hender", **Frank Haug** "Jeger 2011", **Annie Krog** "Tenk deg smart", **Anders Odden** "Piratliv – musikkbransjen backstage", **Jo Røislien** "Siffer", **Einar Solvoll og Marten malmø** "Tragedien som samlet Norge – 22.07.2011", **Terje Svabø** "Å redde liv – Halvor Fossum Lauritzen"

REISE/HISTORIE

Simon Winchester "Atlantehavet", **Jørgen Alnæs** "Norske reiseskildringer fra Astrup til Aasheim", **Roy Andersen** "Redningsmenn og lykkejegere – Norske pionerer i Alaska", **Barbara Demick** "Mørkets rike", **Jared Diamond** "Våpen, pest & stål", **Thorkild Hansen** "Jens Munks utrolige reise", **Carsten Jensen** "Ut – Oppdagelsesreiser", **Yiyun Li** "Omstreifere", **Herman Lindqvist** "Historien om Spania", **Martin Short** "Mafiaens historie" ■

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

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

Kontakter/Contacts

ANTWERPEN

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

ESBJERG

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

KØBENHAVN

Sjomannskirken, Ved Mønten 9, 2300 København S
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03
E-mail: københavn@sjomannskirken.no

HOUSTON

Norwegian Seamen's Church,
4309 Young Street, Pasadene, 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

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

REGION NORD

Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
T: 52 74 55 30 F: 52 74 55 31
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik
T: 52 74 54 90 F: 52 74 54 91
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
T: 52 74 54 93 F: 52 74 54 94
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø
T: 52 74 54 20 F: 52 74 54 21
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
T: 52 74 55 10 F: 52 74 55 11
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
T: 52 74 54 54 F: 52 74 54 55
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
T: 52 74 55 20 og F: 52 74 55 21
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
T: 52 74 54 50 F: 52 74 54 51
postmottak@sjofartsdir.no

REGION SØR

Stasjon Oslo

Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
T: 52 74 54 00 F: 52 74 54 01
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
T: 52 74 54 80 F: 52 74 54 81
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Kristiansand S

Postboks 24, 4661 Kristiansand S
T: 52 74 54 60 F: 52 74 54 61
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Stavanger

Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
T: 52 74 55 00 F: 52 74 55 01
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
T: 52 74 55 60 F: 52 74 50 02
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen
T: 52 74 55 80 F: 52 74 55 81
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Florø

Postboks 58, 6901 Florø
T: 52 74 54 40 F: 52 74 54 41
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
T: 52 74 55 40 F: 52 74 55 41
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Kristiansund N

Postboks 767, 6501 Kristiansund N
T: 52 74 54 70 F: 52 74 54 71
postmottak@sjofartsdir.no

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

FORSIDEBILDE: Ferje-matrosene Even Laukhamar og Arne Johan Vik deltok i en dramatisk redningsaksjon ved Stord 27. november i fjor. Foto: Bjarte Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.

REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble

OVERSETTER/TRANSLATOR: Bente Amandussen, Bjørg Rossebø

ANNONSE/ADS: OAE mediebyrå, Krenare Sylejmani

Telefon: 625 22 469

E-post: krenare@oae-as.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. www.kai-hansen.no

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 13 000

Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles tre eksemplarer per fartøy utenriks, ett per fartøy innenriks, foruten ett til rederiet. Ett eksemplar tildeles kontroll-pliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangst-fartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 05.03.2012

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon 52 74 50 00



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

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours.

These are as follows:

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.

15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.



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

OSM employs close to 10.000 people around the world, delivering the best service money can buy in the following fields: Ship Management, Crew Management and Offshore Management.

photo: Arild de Lange Nielsen

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

***For more information please contact our personell department.
CVs can be sent to: jobs.vessels@osm.no***



*The New Generation
in Offshore and Ship Management*

NAVY, Norsk Importør av BNWAS BW-800

Uni-Safe
Electronics a/s



**DNV godkjent
Brovaktalarm**

Brovaktalarm

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

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

Hvorfor velge BW-800

Konkurransedyktige priser, brukervennlig, enkel å installere, automatisk dimmer kontroll, nødalarm, VDR NMEA data output, over 1600 solgte systemer, 2 års garanti, DNV godkjent

IMO reguleringer for brovaktalarm

Internasjonal fart BNWAS, Bridge Navigation Watch Alarm System. De nye IMO bestemmelsene gjelder påbud av brovakt-alarmsystem på alle lasteskip og passasjerskip over 150 BT, med en overgangsperiode frem til 2014.

For eksisterende passasjerskip og lasteskip skal BNWAS installeres ihht følgende datoer:

Passasjerskip og lasteskip over 3,000 BT: 1 Juli 2012
Lasteskip over 500 BT: 1 Juli 2013
Lasteskip over 150 BT: 1 Juli 2014

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

NAVY HØVIK AS
TEL-RAD A/S
Elektro Skagerrak AS
Bergen Maritim Elektro AS
Oddstøl Elektronikk A/S
Måløy Radioforretning A/S
Sigurd Solberg A/S
Argon Elektro AS
Arne Wahl-Olsen A/S
NAVY LOFOTEN AS
Johnsen & Co. Hadsel A/S
Johnsen & co. as
Arne Bjørnvold AS
NAUTIK Elektronikk AS
Harstad Elektronikk as
Telrad Electronic A/S
A/S Radioservice
Kirkenes Marine Electronic AS

HØVIK
FREDRIKSTAD
RISØR
LAKSEVÅG
KRISTIANSUND N
MÅLØY
FLORØ
TRONDHEIM
RØRVIK
BALLSTAD
STOKMARKNES
BØ I VESTERÅLEN
SANDNESSJØEN
FINNSNES
HARSTAD
HAMMERFEST
BÅTSFJORD
KIRKENES

67 54 81 00
69 31 56 16
37 14 39 14
55 94 76 76
71 56 69 30
57 85 26 00
57 75 13 00
73 92 44 00
74 39 10 00
76 05 44 00
76 11 75 50
76 11 46 90
75 04 02 18
77 84 26 60
77 04 02 00
78 42 95 00
78 98 57 00
78 99 65 80

hovik@navy.no
fredrikstad@navy.no
risor@navy.no
bergen@navy.no
kristiansund@navy.no
radiofor@online.no
floro@navy.no
trondheim@navy.no
rorvik@navy.no
ballstad@navy.no
stokmarknes@navy.no
boe@navy.no
sandnessjoen@navy.no
finnsnes@navy.no
harstad@navy.no
hammerfest@navy.no
baatsfjord@navy.no
kme@navy.no

les mer om brovaktalarm på www.navy.no

NAVY
www.navy.no

LANDSDEKKENDE KJEDE INNEN MARITIM ELEKTRONIKK