

# NAvig Are

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

2 / 2012



## 30 NIS - 25 år for norsk flagg til sjøs

8 energisparing på dagsorden

12 Fritidsflåten må bli tryggere

18 Fiskerne skal trygt hjem



**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](http://www.sjokart.no)**



STATENS KARTVERK  
SJØ

# Innhold

## **Innhold**

- 4** Leiar: Tryggare fritidsflåte
- 8** DOF - energisparing på dagsorden
- 12** Klare forslag for tryggere fritidsflåte
- 16** Kampanjer for færre ulykker
- 18** «Trygt hjem» - ny sikkerhetsfilm om fiskeryrket
- 20** BarentsWatch - ny statlig nettportal
- 22** For stor tillit til automatiserte systemer
- 24** Vanntette skott - en sikkerhetsrisiko
- 27** Nye elektroniske tjenester fra Sjøfartsdirektoratet
- 28** North Sea Network møttes i Haugesund
- 30** NIS - 25 år for norsk flagg til sjøs
- 36** Politifolk skaffer seg kompetanse
- 38** Lovar ferjekontrollar i sommar
- 39** Torbjørn Havnerås ny avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet
- 40** Sjøsikkerhetskonferansen 2012
- 41** Bekymret for RIB-sikkerhet
- 42** Helseattesten til sjøfolk
- 46** BI-konferansen om flyttbare innretninger
- 48** Fokus på ungdom og ledelse
- 52** Nordsjøcupen 2012
- 58** Først ute med «Trening Om Bord»
- 60** Film Service for Seafarers
- 64** Film fremmer trivsel

**Olav Akselsen**  
Sjøfartsdirektør



# Tryggare fritidsflåte

Sjøfartsdirektoratet sine oppgaver har tradisjonelt vore knytt til den kommersielle flåten. Slik er det framleis. Men i seinare tid har me også hatt fokus på fritidsflåten.

Talet på ulykker med dødeleg utfall er i snitt faktisk dobbelt så høgt for fritidsflåten som for den kommersielle flåten. Det er difor naturleg at eit direktorat som har sjøtryggleik som fokus også har oppgaver retta mot fritidsflåten.

Skipssikkerhetslova slår fast at det er reiar som er ansvarleg for liv, helse og materielle verdiar og for at lovar og reglar vert følgt. Sjøfartsdirektoratet si oppgåve er å påverka aktørane slik at dei tek dette ansvaret. Det gjer me mellom anna gjennom tilsyn, formidling av data og gjennom ulike former for haldningsskapande arbeid.

I fjor haust vart eg beden om å leia eit utval som skulle sjå på tiltak for å få ned talet på ulykker i samband med bruk av fritidsbåt. Rapporten frå utvalet vart presentert for kort tid sidan og er på mange måtar inspirert av Skipssikkerhetslova sin filosofi om at det er utøveren som er ansvarleg for aktiviteten. Skal talet på ulykker ned, må fritidsbåttbrukarar endra åtfærd. Haldningar til sikker båtbruk må bli betre. Utvalet slår difor fast at fortsatt og auka haldningsskapande arbeid er det viktigaste tiltaket for å få ned talet på ulykker.

Vidare er det viktig at kunnskapsnivået til båtbrukarane vert betre. Auka kunnskap kan også påverka haldningar og



Det viktig at kunnskapsnivået til båtbrukarane vert betre. Auka kunnskap kan også påverka haldningar og handlingar, skriv Akselsen.

foto : ReDn Ing SSeLSKaPet

handlingar. Lovar og reglar har lite for seg om dei ikkje vert respektert eller kontrollert. Utvalet vil difor ha meir kontroll og føreslår at UP får ansvaret for kontroll på sjøen slik dei har på landevegen. Synleg politi har førebyggjande effekt både på land og sjø.

Det er vidare viktig at lovverket er konsekvent og støttar opp om budskapen i det førebyggjande arbeidet. Når ein i det haldningsskapande arbeidet jobbar for at alkohol og føring av båt ikkje høyrer saman, bør lovverket støtta opp om denne budskapen. Utvalet ber difor Regjeringa vurdere å skjerpa promillegrensa.

Nordmenn er blitt flinkare til å ta på seg vest eller anna flyteustyr når dei er i opne

båtar. Nærare 80 prosent brukar slikt utstyr, ifølgje spørjeundersøkingar. Når ein ser på statistikken over omkomne ser ein at langt dei fleste av desse ikkje brukte flyteustyr. Å få fleire til å bruka slikt utstyr er kanskje det enkelttiltaket som kan redde flest liv. Regjeringa bør difor vurdere å innføra påbod om bruk av flyteustyr i opne båtar undervegs.

Stadig fleire fritidsbåtar har stort fartspotensiale. Også på sjøen aukar faren ved aukande fart. Sjansen for at ulykker skal skje aukar. Det same gjer konsekvensen ved eventuelle ulykker. Utvalet føreslår difor at det vert sett 18 års grense og innført eige sertifikat for dei aller raskaste båtane.

Skal ein kunna førebygga ulykker må ein ha kunnskap om kvifor ulykkene skjer. Utvalet vil difor ha betre undersøking av ulykker med fritidsbåt. Politiet må bli betre på å rapportera det dei finn når ulykker vert etterforska. Det bør i tillegg opprettast ei eiga undersøkingssgruppe som ser nærare på slike ulykker.

I den kommersielle flåten ser me at fokus på, og systematisk arbeid med tryggleik har ført til sikrare skip og færre alvorlege ulykker. Same utvikling kan me få for fritidsflåten dersom det vert jobba like systematisk her. Ei oppfølging av forslaga til utvalet vil vera ein god start. ■

# Safer pleasure crafts

The Ship Safety and Security Act maintains that the shipowner is responsible for life, health and material values, and for ensuring that rules and regulations are complied with. The responsibility of the Norwegian Maritime Authority is to inspire the shipowners to take responsibility, mainly through inspections, distribution of data and through various work to change attitudes.

The responsibilities of the Norwegian Maritime Authority have traditionally been associated with the commercial fleet. This is still the case. However, lately we have also had more focus on the fleet of pleasure crafts. The number of fatal accidents involving pleasure crafts has in average, actually been double the number for the commercial fleet. It is therefore natural that the NMA, whose focus is on safety at sea, also has activities directed at the fleet of pleasure crafts.

In the autumn last year, I was asked to lead a committee set up to look at measures to reduce the number of accidents in connection with the use of pleasure crafts. The committee's report was presented only a short time ago and it is in many ways inspired by the philosophy of the Ship Safety and Security Act, that it is the executor who is responsible for the activity. In order to reduce the number of accidents, the conduct of the pleasure craft users must change. Attitudes towards safe boating must improve. The committee therefore concludes that continued and increased work effort to change attitudes is the most important measure in order to reduce the number of accidents.

Furthermore, it is important that the knowledge level of boat users is improved. More knowledge may also influence attitudes and actions. Rules and regulations are futile if they are not respected or checked. The committee would therefore like to see more checks at sea and suggests that UP (the Norwegian Central Mobile



Foto: Per Dving SSSU/S&P

Police Force) is given the responsibility for checks at sea, as they have on the roads. Visible police has preventive effect both on land and at sea.

It is also important that the regulations are consistent and supportive of the message conveyed through the work to change attitudes. When one tries to change attitudes towards the fact that alcohol and driving a boat does not belong together, the regulations should back up this message. The committee therefore asks the Government to reconsider the legal blood-alcohol limit.

Norwegians have become better at putting on a life-jacket or other floating device when they are in open boats. According to surveys, close to 80 percent use such devices. When one looks at the statistics of fatalities, one will see that most of them did not use a floating device. Getting more people to use such devices may thus be the single measure which can save most lives. The Government should therefore consider making it mandatory to use a floating device in an open boat on its way.

An increasingly high number of pleasure crafts have a great potential for speed. Also at sea, the danger increases with the speed. The accident risk increases. The consequences of an accident are also greater. The committee therefore suggests that there should be an 18 year age limit and a special certificate for the fastest boats.

In order to prevent accidents, one must have knowledge about why accidents happen. The committee would therefore like to see an improved investigation of accidents involving pleasure crafts. The police must get better at reporting the facts of an accident under police investigation. In addition, a separate investigation group should be formed to look at these accidents more closely.

In the commercial fleet, a focus on and more systematic work for safety has resulted in safer ships and fewer serious accidents. The same development can be achieved for the fleet of pleasure crafts if the work is equally systematic. A follow-up of this committee's suggestions would be a good start. ■



# THE POWER TO HANDLE THE COMPLEXITY OF RISK

Swift and dramatic changes in business conditions, stricter regulations, intense public scrutiny: managing risk has never been so critical – and more complex.

Since 1864, DNV has built a global capacity to help our clients identify, assess and manage risk – whether they are designing and building a new cruise ship to operating a fleet of gas tankers. We can help you handle the complexity of risk and safely improve your business performance

Classification • Strategy and change • People, competence and the environment • Verification • Technology and innovation  
• Operational excellence • Petroleum services

Energisparing og miljø på dagsorden:

# DOF-flåten skal bli mer energi

Miljøkomiteen (MEPC) til FNs maritime organisasjon IMO vedtok i fjor bindende indekser for energibruk på skip, med virkning fra 1. januar 2013. Det fikk Austevoll-rederiet DOF til å sette i gang med et effektiviseringsprosjekt de lenge hadde hatt i tankene.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Vi ville gjort dette uansett, men IMO-vedtaket fikk oss til å gå i gang litt tidligere, sier Bård Jarle Borren, QA Manager i DOF Management AS, med hovedkontor på Storebø i

Austevoll.

Borren leder prosjektet som skal resultere i skreddersydde SEEMP-dokumenter for hvert av vel 70 skipene i DOF Gruppen, som opererer på verdensbasis. Et dokument som beskriver skipets SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) vil fra 1.1.2013 være nødvendig for å få sertifikatet som IMO's miljøkomité har innført.

DOF-flåten fordeler seg omtrent likt over tre forskjellige segmenter: PSV (Platform Supply Vessel), AHTS (Anchor Handling Tug Supply Vessels) og CSV (Construction Support Vessels/ Subsea Vessels).

## SØKTE HJELP

– Vi søkte hjelp hos DNV (Det Norske Veritas), som allerede var i gang med lignende prosjekter, og bestemte oss for å lage pilotprosjekter på tre representative





# effektiv

PROSJEKT: Her er noen av deltakerne i prosjektgruppen: Fra venstre prosjektleder Bård Jarle Borren, Vessel Manager Øyvind Sivertsen, Bjørn Berger og Andrew Junge fra DNV og Fleet Manager Jarle Hillestad. I forgrunnen SEEMP-dokumentene som er klargjort for tre skip, ett fra hver av rederiets tre fartøygrupper.

foto : BJaRte aMBLe



skip, ett fra hvert av de tre fartøytypene vi opererer, forteller Borren.

Bjørn Berger og Andrew Junge fra DNV har vært aktivt med i prosjektet, som i slutten av april kunne presentere SEEMP-dokumentene for de tre skipene Skandi Flora (PSV), Skandi Vega (AHTS) og Skandi Acergy (CSV/MPSV).

– Kravet fra IMO er å ha selve SEEMP-dokumentet, men DOF har gått lenger i sitt prosjekt, sier Bjørn Berger.

### SKEPSIS I STARTEN

Det startet med innsamling av relevant informasjon fra de tre skipene – manualer, prosedyrer, driftsprofiler og lignende. Deretter sendte DNV spørreskjema til kaptein og maskinsjef på båtene, før det i februar ble arrangert en workshop med de samme deltakerne.

– Hvordan ble prosjektet tatt imot av de ansatte?

– Før workshopen var noen av mannskapene lite motivert til å gå i gang med dette, men det hyggelige er at de samme folkene ble veldig ivrige i etterkant. Vi inviterte mannskapene til å foreslå ting som kan gi innsparing i drivstofforbruk og utslipp. Til slutt satt vi igjen med en liste på 47 mulige tiltak, sier Borren fornøyd.

Denne listen ble senere redusert til seks tiltak vi skulle gå i gang med, og i tillegg 8-10 tiltak som rederiet skal se på ved neste oppdatering av prosjektet.

– Vi snakker her om et «levende dokument», som rederiet kan utvikle videre. Sparetiltak kan bli fjernet fra listen, eller det kan tilføres nye tiltak, sier Bjørn Berger.

### EKSEMPLER

Polering av propeller, rengjøring av skrog, bedre planlegging av seilas fra base til feltet, antall motorer i drift. Dette er noen av områdene som det er enighet om vil kunne spare både drivstoff og derav utslipp til luft.

Vessel Manager Øyvind Sivertsen forteller om målinger som ble gjort før og etter at propellene på Skandi Flora ble polert.

– Under ellers like forhold målte vi



FORNØYD: Vi inviterte mannskapene til å foreslå ting som kan gi innsparing i drivstofforbruk og utslipp. Til slutt satt vi igjen med en liste på 47 mulige tiltak. Disse ble så redusert til seks satsingsområder, sier prosjektleder Bård Jarle Borren fornøyd.

foto : BjarRe aMBL

fuelforbruket før og etter poleringen. Resultatet ble 3,5 – 4 prosent besparelse, opplyser Sivertsen.

Når det gjelder tall på mulige innsparing på samtlige vel 70 skip, er dette vanskelig å tallfeste. Men Fleet Manager Jarle Hillestad antar at ca. ti prosent besparelse må være mulig med de tiltakene som nå kan bli satt i verk.

### SETTES UT I LIVET

Med de tre ferdige SEEMP-dokumentene er grunnlaget lagt. Nå skal det lages tilsvarende skreddersydde dokumenter for samtlige skip i flåten.

– Mannskapene på de tre fartøyene som allerede har fått utarbeidet sine effektiviseringsplaner blir våre ambassadører når vi skal trekke samtlige skip med i prosessen, sier Hillestad. Han sier det vil være naturlig å presentere prosjektet for de øvrige skipene på vår officerskonferanse til høsten.

Stadig flere av rederiets kunder viser også interesse for at skipene de benytter drives etter energiøkonomiske prinsipper. Kundene vil derfor bli invitert til en



GRUNNLAGET: Med ferdig SEEMP-dokument for Skandi Acergy og to andre skip er grunnlaget lagt. Nå skal det lages tilsvarende skreddersydde dokumenter for samtlige skip i flåten.

foto : DoF

gjennomgang av prosjektet før det settes ut i livet.

– Men vi er fremfor alt avhengig av at mannskapene bidrar til å få dette gjennomført. Vi må derfor være veldig konkrete, så ikke hele opplegget framstår «ullent». Derfor må planen presenteres på en måte som er forståelig, sier Jarle Hillestad og Bård Jarle Borren. ■

# NYHETER FRA FAGBOKFORLAGET

## Sjøfartsdirektoratet REGLER FOR PASSASJER - OG LASTESKIP MV. 2012

BOK OG CD-ROM



Her finner du det gjeldende regelverket for skipsnæringen. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer pr. 1.1.2012.

Den engelske oversettelsen; *Excerpts from the Norwegian Passenger and Cargo Ship Legislation, etc. 2012* vil bli utgitt i september.

ISBN 978-82-450-1325-2 | Bok og CD-rom: Kr 610,-  
Kun bok: Kr 505,- | Kun CD-rom: Kr 205,-  
Prisene er eksklusive mva., porto og ekspedisjon.

## Aage Thor Falkanger MARITIME CASUALTIES AND INTERVENTION

- COASTAL STATE MEASURES WHEN CASUALTIES POSE THE THREAT OF POLLUTION



Skip som utsettes for sjøulykker, kan representere betydelig forurensningsfarer for nærliggende kyststater. Som utgangspunkt vil slike skip etter folkeretten være underlagt flaggstatens jurisdiksjon, men det finnes unntak. I boken drøftes hvilke muligheter folkeretten gir for kyststater til å gripe inn for å beskytte seg mot trusselen om forurensning.

ISBN 978-82-450-1085-5 | Kr 388,- | 242 sider



FAGBOKFORLAGET

[www.fagbokforlaget.no](http://www.fagbokforlaget.no) e-post: [ordre@fagbokforlaget.no](mailto:ordre@fagbokforlaget.no) ordreteltelefon: 55 38 88 38



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

## Spennende stillinger for personer med Maritim bakgrunn

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



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

NIS//NOR

Klare forslag fra arbeidsgruppe:

# Ønsker UP på sjøen og bedre



UP på sjøen, skjerpet regelverk og økt satsing på holdningskapende arbeid er blant tiltakene som foreslås vurdert for å redusere fritidsbåtulykker.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

En arbeidsgruppe, ledet av sjøfartsdirektør Olav Akselsen, har utredet sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. Forslagene gruppen kom fram til, ble i april overlevert stats-

rådene Trond Giske og Lisbeth Berg-Hansen og er nå ute på høring.

– Vi har fått en rekke positive tilbakemeldinger på forslagene i rapporten. Det kan tyde på at mange tenker i samme baner som oss, sier Akselsen.

Han presiserer at hensikten med forslagene ikke er å ødelegge folks glede

ved å være på sjøen, men å gjøre denne positive fritidsaktiviteten tryggere for alle.

En undersøkelse fra 2006 viser at ca. 30 prosent av Norges befolkning over 15 år, førte fritidsbåt minst en gang i året. Det tilsvarer ca. 1,13 millioner personer.

– Dette tallet viser at båtliv er en av

# holdninger



FORSLAG: Arbeidsgruppen foreslår blant annet at regjeringen vurderer påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter underveis.

foto : ReDnIng SSelSKaPet

de store fritidsaktivitetene i Norge, konstaterer Akselsen.

## RETT VEI

Han refererer også tall som forteller at selv om antall fritidsbåter er blitt fordoblet, har antall dødsulykker de siste 50 årene sunket betraktelig, fra ca. 88 dødsfall på



HØRING: Nærings- og handelsminister Trond Giske, fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen og sjøfartsdirektør Olav Akselsen ved overlevering av rapporten fra arbeidsgruppen. Rapporten er nå ute på høring.

foto : SJØfArRi SDIReKto Ratet

begynnelsen av 70-tallet til gjennomsnittlig 33 pr. år de siste ti årene.

– Dette viser en helt klar positiv utvikling, som dessverre har stoppet opp. Jeg tror at vi ved enkle grep kan få ulykkestallene ytterligere ned, og da er det først og fremst båtførerne som kan gjøre noe med det, sier Olav Akselsen.

## HOLDNINGER

Gruppen mener derfor at det viktigste tiltaket for å bedre sikkerheten er økt satsing på holdningsskapende arbeid.

– Vi kan nok ikke regulere oss bort fra at ulykker skjer. Skal ulykker med fritidsbåt reduseres, må kompetansen økes og holdninger bedres, sier Akselsen, som mener at ordningen med båtførerbevis har en positiv effekt på dette området. Men, legger han til, det hjelper ikke med et påbud om bruke vest hvis ikke folk tar den på seg.

## UTRYKNINGSPOLITI PÅ SJØEN

Sjøfartsdirektøren mener at et av de viktigste tiltakene som foreslås i rapporten, er å gi Utrykningspolitiet oppgaven med å kontrollere fritidsflåten.

– Det er nå en gang slik at faren for å bli tatt påvirker våre holdninger. Det nytter ikke bare med regler og restriksjoner. Å gi kontrolloppgaven til UP tror jeg øker muligheten for at det blir mer synlig politi på sjøen, sier Akselsen.

Statistikk viser at 60 prosent av de som omkommer fra fritidsbåt ikke brukte redningsvest. Mange har for høy promille i blodet, og dessuten er høy hastighet ofte en medvirkende årsak til dødsulykker. Arbeidsgruppen foreslår at politikerne vurderer en innskjerping på alle disse områdene.

## PÅ HØRING

– Tiltakene som arbeidsgruppen foreslår, sendes nå på høring. Deretter må vi se hvilke tilbakemeldinger vi får og om det bør foretas eventuelle endringer i det gjeldende regelverket, sa nærings- og handelsminister Trond Giske da han fikk overrakt rapporten.

Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen uttalte ved samme anledning at regjeringen er opptatt av at folk skal kunne ferdes trygt på sjøen.

– Jeg ser derfor fram til å gå grundig gjennom rapportens anbefalinger. For meg dreier dette seg om sikkerhet og trivsel til sjøs, men i ytterste konsekvens også om å redde liv, sier fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

Foruten Sjøfartsdirektoratet har følgende organisasjoner deltatt i gruppen: Kongelig Norsk Båtforbund, Skjærgårdstjenesten, NORBOAT, Norges seilforbund, Politidirektoratet, Redningsselskapet, NHO Reiseliv, Vis Sjøvett og Kystverket.

>>>



ENKLE GREP: Jeg tror at vi ved enkle grep kan få ulykkestallene ytterligere ned, og da er det først og fremst båtførerne som kan gjøre noe med det, sier Olav Akselsen.

foto : ReDning SSeLSKaPet



## Dette foreslår arbeidsgruppen

### **FORTSATT OG ØKT SATSING PÅ HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID**

Dette er det overordnede tiltaket som arbeidsgruppen foreslår. Gruppen peker på at noe av det holdningsskapende arbeidet må samordnes bedre enn i dag, og peker på Sjøfartsdirektoratet som en samordnende enhet. Kunnskapsnivået til båtbrukerne må heves, da folks holdninger i stor grad er basert på hvilken kunnskap de har. Det holdningsskapende arbeidet må ses i samspill med de andre tiltakene som er omtalt i rapporten.

### **STYRKING AV KONTROLLAPPARATET**

Arbeidsgruppen mener det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig

politi på sjøen, og foreslår at Utrykningspolitiet (UP) får ansvar for dette. Kystvaktens innsats som kontrollorgan på sjøen må opprettholdes, og om mulig økes. Bøtesatsene ved overtredelser bør heves.

### **BÅTFØRERNES KOMPETANSE MÅ STYRKES**

Gruppen foreslår at Sjøfartsdirektoratet gjennomgår pensum til båtførerprøven, for å øke fokus på områder som kan forebygge ulykker og fremme godt sjømannskap. De foreslår at regjeringen vurderer å innføre et eget høyhastighets-sertifikat. Aldersgrensen for å føre de hurtigste båtene må settes til 18 år.

### **SKJERPING AV GJELDENDE PROMILLEGRENSE**

Regjeringen bør vurdere å skjerpe dagens promillegrense på 0,8, mener flertallet i arbeidsgruppen. Grensen gjelder for føring av motoriserte fritidsbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter. Gruppen mener dette kan forebygge ulykker på lengre sikt, ved at holdninger til å kombinere alkohol og føring av båt forbedres.

### **PÅBUD OM BRUK AV FLYTEUTSTYR**

Et klart flertall i gruppen ber regjeringen vurdere å innføre et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis. I dag er kravet at fritidsbåter



**HASTIGHET:** Et eget høyhastighetssertifikat for hurtiggående båter er et av tiltakene som gruppen foreslår at regjeringen vurderer. Dessuten at det settes en aldersgrense på 18 år for å føre de hurtigste båtene.

foto : ReDnIng SSelSKaPet



**FISKETURISTER:** Arbeidsgruppen mener at de som leier ut båter til fisketurister må bli mer bevisst på sine lovpålagte plikter. Gruppen anbefaler at Direktoratet for samfunnssikkerhet og Sjøfartsdirektoratet jevnlig retter informasjonstiltak direkte mot næringen.

foto : ReDnIng SSelSKaPet

skal være utstyrt med flyteutstyr til alle om bord under seilas.

#### **FARTSBEGRENSNINGER**

Arbeidsgruppen ønsker et mest mulig ensartet fartsregelverk. De foreslår at det fastsettes en nasjonal fartsgrense i områder hvor konsekvensene av høy fart er spesielt store, uavhengig av hvor man befinner seg i landet. I tillegg anbefaler gruppen at det stilles ensartede krav til hvilke fartsgrenser kommunene kan fastsette lokalt, og at kommunene opphever gamle og utdaterte fartsforskrifter.

#### **TILTAK RETTET MOT FISKETURISTER**

Gruppen anbefaler at regjeringen vurde-

rer å innføre krav om VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. Uansett mener gruppen at det må være utstyr som tillater automatisk varsling om bord i utleiebåter. De mener at uleienæringen må bli mer bevisst sine lovpålagte plikter, og anbefaler at Direktoratet for samfunnssikkerhet og Sjøfartsdirektoratet jevnlig retter informasjonstiltak direkte mot næringen.

#### **UNDERSØKELSE AV ULYKKER**

Fakta om hvorfor ulykker skjer er ofte mangelfullt. Arbeidsgruppen foreslår at politiets plikt til å rapportere om dødsulykker til Sjøfartsdirektoratet formaliseres i lov eller forskrift. Det bør også etableres en ordning hvor Sjøfartsdirektoratet

eller andre rykker ut og undersøker de mest alvorlige ulykkene grundigere enn det politiet gjør i dag.

#### **OMBORDSTIGNINGSANORDNINGER**

Gruppen støtter det pågående arbeidet med å endre gjeldende ISO-standard, slik at det blir stilt krav til at ikke-permanente ombordstigningsanordninger skal kunne nås av en person i vannet.

#### **BEDRE MERKING AV LEDEN**

Arbeidsgruppen støtter Kystverkets arbeid med separering av nyttetraffic og fritidsbåttrafikk, samt merking av egne fritidsbåtleder. ■

KAMPANJER: I sommer skal det settes i verk informasjonstiltak rettet mot både fisketuristene og de som leier ut båter til turistene, opplyser Bjørn Reppe. Det blir også kampanjer for bruk av flytevest.

Foto: Bente aMan DuSsen





Foran båtsesongen:

# Kampanjer for færre ulykker

Foran kommende båtsesong er det lagt opp til flere kampanjer for å redusere antall ulykker med fritidsfartøy. Fokus på bruk av flytevest er en av dem.



**Lorna Mannes Dyrkolbotn**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Bjørn Reppe er underdirektør i underavdeling Sjøvett og fritidsfartøy. Han forteller at det er flere kampanjer på gang i sommer.

## BRUK FLYTEVEST

– Kampanjen for å få flest mulig til å ta på flytevest i åpne fritidsfartøy er nok den største kampanjen i sommer, målt i bruk av penger. Det er også den kampanjen som vil nå ut til flest båtbrukere, sier han.

Kampanjen går på det tredje året, og det ble laget en reklamefilm i fjor som ble vist på TV2.

– Filmen er universell og tidløs, og den vil bli vist i reklame-tid på samme tv-kanal i år som i fjor. Gjennom TV når vi ut til den primære målgruppen, som er menn i alderen 35 år og oppover, forteller han.

Det planlegges også andre tiltak gjennom sommeren for å få flest mulig til å påføre seg flytevest. Kampanjen kjøres i samarbeid med flere, der Kystverket er en ny samarbeidspart i år.

– Vi skal kjøre et felles budskap med Kystverket, og er i gang med å utarbeide plakater som skal henges opp i havnene langs kysten, sier Reppe.

## FISKETURISTER OMKOMMER

Sjøfartsdirektoratet anslår at omlagt ti prosent av de som omkommer i fritidsbåtulykker er turister. I år skal det derfor settes i verk informasjonstiltak rettet mot både turistene og de som leier ut båter til turistene. Sjøfartsdirektoratet har, i samarbeid



FILM: Også i sommer vil reklamefilmen for bruk av redningsvest bli vist på TV2.

foto : In Citu S FILMS

med DSB, Fiskeridirektoratet, NHO Reiseliv og Innovasjon Norge, utarbeidet en brosjyre med viktig informasjon til fisketurister. Denne er oversatt til engelsk og til tysk og skal distribueres gjennom flere kanaler.

– Vi ønsker å sette fokus på hvor viktig det er å ha gode sikkerhetsrutiner både hos utleier og hos leietaker, forteller Reppe, som mener at mange av turistene som kommer til Norge har liten erfaring og kjennskap til forholdene langs vår kyst.

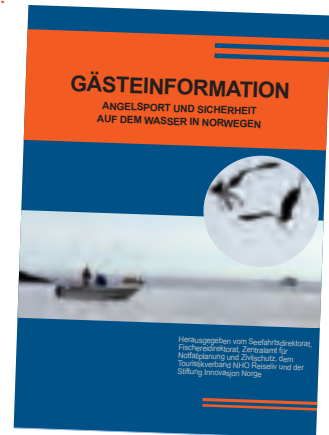
Brosjyren vil også inneholde informasjon om regler for fiske. For at fisketuristen skal bli påminnet de viktigste punktene i brosjyren, er det laget et klistremerke med informasjon om blant annet vestbruk og viktige telefonnummer. Tanken er at utleier fester klistremerket godt synlig i utleiebåten.

## BÅTFØRERPRØVEN

– Båtførerprøven vil fortsatt være en viktig del av arbeidet med å øke sikkerheten hos de som ferdes på sjøen i fritiden, sier Reppe. Han mener det er viktig å ha fortsatt fokus på kompetanseheving og holdninger hos båtføreren.

Båtførerprøven ble obligatorisk i 2010, men da for alle født 1980 eller senere som skal føre båt over 8 meter eller med motor større enn 25 HK. Det planlegges å fortsette kampanjen med å markedsføre båtførerbeviset.

– Sjøfartsdirektoratet oppfordrer likevel alle til å ta båtførerprøven. Økt kunnskap gir bedre sjømannskap og gode holdninger på sjøen, avslutter Bjørn Reppe. ■



FISKETURISTER: Brosjyren som er rettet mot tyske fisketurister setter fokus på sikkerhet.

QR-kode til flytevestfilmen:





HISTORIER: Filmen skildrer flere reelle ulykkeshendelser, der pårørende eller skadelidte selv forteller sine historier. Her et bilde fra opptakene.

foto : aft V

Norges farligste yrke i fokus:

# Sikkerhetsfilm skal vekke fiskerne

Fiskeryrket karakteriseres som Norges farligste yrke. Filmen «Trygt hjem» er et av tiltakene Sjøfartsdirektoratet har satt i verk for å øke fiskernes bevissthet til egen sikkerhet.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Filmen ble lansert i Tromsø i slutten av mars, med fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen til stede.

– Mange ulykker har gjort fiskeryrket til et av Norges farligste yrker. Alt for mange fiskere omkommer eller blir skadet på jobb.

Sikkerhetsfilmen «Trygt hjem» er et av mange tiltak som skal være med på å gjøre noe med ulykkesstatistikken for fiskeryrket, sa fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen, da filmen ble vist for første gang med både riksdekkende og regionale media til stede.

I perioden 1990 til 2010 var det hele 275 dødsulykker i fiskeflåten, noe som gir et gjennomsnitt på 13 årlig. De siste årene har antall ulykker vist en nedadgående trend: I 2011 viser statistikken seks dødsfall og 76 skadede, deriblant 60 skader som resulterte i lengre sykefravær



blant yrkesfiskerne, ifølge Sjøfartsdirektoratets tall.

#### VIKTIG FOKUS

– Det er viktig at vi holder fokus på sikkerheten i fiskeryrket. Vi håper at filmen skal bidra til at sikkerhetstenking får et enda bedre fotfeste i en så viktig næring som fiskerinæringen er, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen om hensikten med filmen.

Sjøfartsdirektoratet har satt i verk flere tiltak for å bidra til økt sikkerhetsfokus i fiskeflåten, både i form av tilsynskampanjer, portalen «yrkesfisker.no» og målrettede informasjonskampanjer. Sikkerhetsfilmen «Trygt hjem» er ett av de forebyggende tiltakene som direktoratet har stor tro på.



LANSERTE: Filmskaper Svein Morten Hagen (i midten) sammen med to av deltakerne i prosjektet, Hilde Stange og Yngve Folven Bergesen fra Sjøfartsdirektoratet.

foto : BJaRite aMBLa

– Målet er at alle fiskere skal komme seg trygt hjem, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

#### HISTORIER

Filmen er produsert av selskapet AFTV (Absolutt Film og TV-produksjon) ved Svein Morten Hagen, som sammen med underdirektør Yngve Folven Bergesen og seniorrådgiver Hilde Stange i Sjøfartsdirektoratet har drevet prosjektet fram, til den ble presentert i Tromsø i slutten av mars. Underdirektør Torbjørn Husby har vært leder av filmgruppen.

Filmen skildrer flere reelle ulykkeshendelser, der pårørende eller skadelidte selv forteller sine historier. Rekonstruksjon av hendelsen og reelle opptak fra nødmeldinger og redningsaksjoner gir en sterk skildring av hendelsene.

Samarbeidet med andre statlige etater, fiskeriorganisasjoner, forsikringsselskaper og andre har vært viktig for å sikre at filmen når fram til målgruppen – yrkesfiskerne.

#### PROSJEKTET

Det var i en arbeidsgruppe som har jobbet med HMS-tiltak i fiskeflåten at ideen om et filmprosjekt dukket opp. Her var det foruten Sjøfartsdirektoratet, representanter fra Norges Fiskarlag, Norsk Sjømannsforbund, Norges Kystfiskarlag, SINTEF,

Bud og Hustad forsikring og CEFOR (nordiske forsikringsselskapers paraplyorganisasjon).

Prosjektet startet våren 2011, og alle parter i arbeidsgruppen har bidratt til innholdet i filmen, opplyser Bergesen og Stange, som roser produsentfirmaet for det ferdige produktet.

#### STOR ETTERSPORSEL

Hovedfilmen «Trygt hjem» er på 25 minutter, mens det i tillegg er laget seks spesialsekvenser med følgende temaer: stabilitet, rapportering av ulykker, sikkerhetsstyringssystem, risikovurdering, verneombud og sikkerhetsopplæring. Hver av disse sekvensene er på ca. fem minutter. Og dessuten – filmene er gratis.

De første 2.000 eksemplarene av hovedfilmen ble revet bort av fiskere, fiskeriorganisasjoner, maritime utdanningsinstitusjoner, Redningsselskapet og forsikringsselskaper. Et nytt opplag på 2.000 måtte raskt settes i produksjon. I tillegg er filmene tilgjengelig på nettstedet yrkesfisker.no.

– Vi er positivt overrasket over den gode responsen på filmen, og håper at rederiene vil bruke den aktivt i sitt HMS-arbeid og opplæring av verneombud, sier Yngve Folven Bergesen og Hilde Stange. ■



LEDER: Hele 27 statlige etater og forskningsinstitusjoner er offisielle partnere i prosjektet, som har vært ledet av Frode Kjersem i Kystverket.

FOTO: KURT JACOBSEN, FRAMSENTERET

Ny statlig nettportal snart klar:

# Tar pulsen på kyst- og havområdene

BarentsWatch-portalen går på lufta i sommer. Nettstedet vil gi deg unik oversikt over kunnskap og aktiviteter ved å ta pulsen på kyst- og havområdene våre.



**Gro Kibsgaard**  
Seniorrådgiver  
Kystverket

BarentsWatch skal bli et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem, og er en viktig del av regjeringens nordområdestrategi. Systemet skal sikre en mer effektiv overvåking og forvaltning, og på den måten støtte opp under det ansvaret Norge har for kyst- og havområdene.

Regjeringen har gitt Kystverket i oppdrag å lede utviklingen av BarentsWatch. Systemet skal gjøre relevant informasjon og tjenester om kyst- og havområdene lettere tilgjengelig for myndigheter, beslutningstakere og allmenne brukere. BarentsWatch vil også kunne sikre bedre utveksling av informasjon mellom sentrale aktører.

## ENORMT DEKNINGSOMRÅDE

BarentsWatch skal dekke et geografisk område som

strekker seg fra Danmark i sør, Grønland i vest, Nordpolen i nord og Novaja Semlja i øst. Vi snakker om et dekningsområde i en utvidet forstand:

– Nordområdene er ikke et område som kan defineres strengt geografisk. Nordområdene er et politisk konsept – et nytt sentrum for verdiskaping, kunnskap og kompetanse, sa utenriksminister Jonas Gahr Støre under Haugesundkonferansen i februar i år.

## FOR ALLE

BarentsWatch skal bli en nettportal for alle som har interesse for kyst- og havområdene. Portalen vil gjennom dynamiske karttjenester, sanntidsinformasjon, og tradisjonelt informasjonsmateriale tilby en unik kunnskapsoversikt over fem store temaområder.



PARTER: Illustrasjonen viser eksempler på deltakende parter som gjør sin informasjon tilgjengelig, og til gjenstand for videre utvikling i BarentsWatch-portalen.



SNEAK PEEK. Her et lite glimt av hvordan den nye portalen kommer til å se ut.

Portalen vil gi enklere tilgang til offentlige databaser og nettjenester, og gi mulighet til å kombinere kvalitetssikret informasjon fra ulike offentlige kilder og kartdata på nye måter.

### TAR PULSEN

BarentsWatch vil gjennom sitt stofftilfang ta pulsen på kyst- og havområdene. Portalen vil tilby øyeblikksbilder og -målinger. Blant annet vil man på sikt gjøre tilgjengelig sanntidsinformasjon fra automatisk identifikasjonssystem av skip (AIS).

Nettstedet gir deg også historiske data i form av statistikk og målinger over tid. Tilgang til verktøy og databaser gir mulighet til individuelle kombinasjoner av informasjon, og gir den profesjonelle brukeren anledning til å anvende materialet også i egne fagsystemer.

BarentsWatch vil i tillegg gjøre tilgjengelig artikler, rapporter og annet materiale fra et stort antall pålitelige kilder.

### bREDT PERSPEKTIV

Fra oktober 2010 har prosjektet vært ledet av Frode Kjersem i Kystverket. Hele 27 statlige etater og forskningsinstitusjoner er offisielle partnere i prosjektet – alle tunge aktører innen sine felt. Sjøfartsdirektoratet er blant disse. Partnerne påvirker innhold og funksjonalitet, og leverer innhold og data fra sine respektive systemer.

– Stofftilfanget er enormt, og hver partner sitter med solid kompetanse og innsikt i hver sine felt. Parret med det nyeste innen teknologi er det store muligheter for nye og spennende tjenester på tvers av fag og etater, sier prosjektleder Kjersem.

Et særtrekk ved BarentsWatch er det brede perspektivet. Portalen dekker hele fem store temaområder og har tilgang til data fra 27 statlige etater og forskningsinstitusjoner:

- klima og miljø
- sjøtransport
- havets ressurser
- havrett og myndighetsutøvelse
- olje- og gass

– I dag er kunnskapen og informasjonen om disse temaområdene spredt på et stort antall kilder. Ved å samle data fra alle disse sentrale aktørene, vil vi kunne få en helt ny oversikt over kunnskapen og aktivitetene i hele dette enorme geografiske

området. Dette er noe av det som er med på å gjøre BarentsWatch unikt, sier Kjersem.

### UTVIKLES TRINNVIS

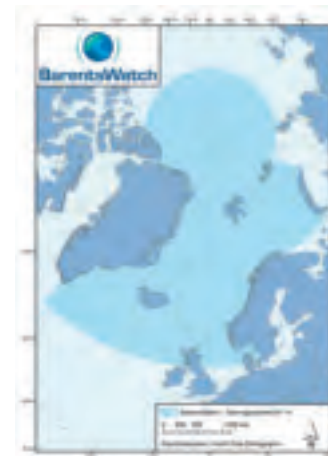
BarentsWatch utvikles i flere trinn. I de første fasene etableres det en åpen informasjonsportal for havområdene. Parallelt med gradvis utvikling av tjenester i det åpne systemet, arbeides det med utviklingen av et lukket, operativt system. Det lukkede systemet skal utvikle systemer for informasjonsutveksling, slik at offentlige myndigheter med maritimt, operativt ansvar kan få et bedre og mer helhetlig situasjonsbilde for effektiv operasjonell innsats.

Den første versjonen av BarentsWatch vil være basert på data fra fem statlige etater og inneholder et begrenset utvalg informasjonstjenester for allmennheten, samt noen adgangsbegrensede tjenester. Antallet tjenester vil øke gradvis, og på sikt vil alle 27 partnere levere data til portalen.

### NYE TJENESTER VED LANSERING

Ved lansering i sommer vil BarentsWatch tilby tjenester og informasjon knyttet til temaene ”Polarvær og istjenester”, ”Marine bestander og menneskelig aktivitet” og en nasjonal ”Havneportal”.

Fleire tjenester vil lanseres trinnvis etter lansering. Det arbeides også med utvikling av en lukket/adgangsbegrenset del av systemet, for effektiv operasjonell innsats – tiltenkt etater med operativt ansvar innen dekningsområdet. ■



Nytt om BarentsWatch-prosjektet: [www.barents-watch.blogspot.com](http://www.barents-watch.blogspot.com)

OMRÅDE: BarentsWatch skal dekke et geografisk område som strekker seg fra Danmark i sør, Grønland i vest, Nordpolen i nord og Novaja Semlja i øst.

Årsak til ulykker:

# For stor tillit til automatiserte systemer

Sjøfartsdirektoratet har gjennom tilsyn med ulykker registrert problemstillinger relatert til automatiserte systemer og prosesser om bord. Selv om automatisering er et hjelpemiddel for å kontrollere komplekse prosesser, kan det i noen tilfeller også bidra til ulykker.



**Roar Aamodt**  
Senioringeniør  
Avd. for strategisk  
sikkerhet  
Sjøfartsdirektoratet

Undersøkelsene viser at det tas for lite hensyn til opplæring, kompetanse og den menneskelige faktor i integrasjon av nye systemer. Resultatet er ofte manglende systemforståelse, passivisering og redusert situasjonsbevissthet.

## 21 KONTAKTSKADER

I perioden 2005–2011 er det registrert 21 kontaktskader mellom offshore hjelpefartøy og installasjoner. I flere av disse hendelsene er det identifisert medvirkende årsaker som feilbetjening av maskinerisystemer og posisjoneringsautomasjon, komplekse tekniske svikter i automatiserte kontrollsystemer, uoppmerksomhet og manglende situasjonsbevissthet.

## RAPPORT FRA MCA

Den britiske kystvakten MCA (Maritime and Coastguard Agency) ga i 2007 ut en rapport om resultatet av en forskningsstudie på hvordan man kan redusere menneskelige feil i relasjon til automatiserte systemer. Rapporten peker på noen sentrale problemstillinger, men kommer også med konkrete forslag om tiltak, både til rederiledelsen, ledelsen om bord og øvrige mannskaper.

(Rapporten er tidligere beskrevet i Navigare 1-2007, av Anna Kari Rasmussen ved avdeling for Strategisk sikkerhet, Sjøfartsdirektoratet). Problemstillingene som beskrives er like aktuelle i 2012, og er berettiget et nytt fokus. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å viderebringe denne informasjonen, da gjennomgang av ulykker ved norske skip viser at det er høyst nødvendig.

## IDENTIFISERTE PROBLEMSTILLINGER

Rapporten peker på at mannskapet om bord noen ganger har for stor tillit til de automatiserte prosess-

sene om bord. Man tror at systemet alltid vil takle feiltilstander på en trygg måte, noe som kan føre til en falsk trygghet. Man stoler for mye på informasjonen som presenteres og dobbelsjekker sjeldent data opp mot andre informasjonskilder eller observasjoner.

Det er ofte en mangelfull systemforståelse. Man forstår ikke funksjonene systemene har og hvilke mangler de kan ha. Utformingen av betjeningspanel er ikke alltid optimale og grensesnittet mellom menneske og maskin kan virke forvirrende.

Det rapporteres gjerne at det er for mange alarmer, lyder og lys som ikke skiller mellom viktige og uviktige feiltilstander. Systemene kan også være så komplekse at det ved en feiltilstand ikke er åpenbart hvordan man skal gjenopprette en normalsituasjon.

Manglende vedlikehold eller kalibreringsfeil kan lede til alvorlige feiltilstander, og det kan herske tvil om hvordan systemet er designet for å håndtere feiltilstander. Inkonsekvent utforming av displayer og menyer vanskeliggjør betjeningen, spesielt i krisesituasjoner da det er mange sanseintrykk og mye informasjon man må forholde seg til.

Kompetansen til operatøren er ikke tilstrekkelig. Det foreligger mangelfull utdanning innenfor området, mangelfull opplæring og for lite øving.

Rapporten fra MCA konkluderer med flere forslag om tiltak.

## FORSLAG TIL REDERILEDELSEN

Bruk operatørene om bord aktivt når systemkravene utvikles i forbindelse med innkjøp og installasjon. Ikke anta at leverandøren eller verftet alltid tar hensyn til optimale forhold for brukerne.

Still strenge krav til leverandører av ”hylleverer” om integrasjon og hensyn til den menneskelige fak-



OFFSHORE: I perioden 2005–2011 er det registrert 21 kontaktskader mellom offshore hjelpefartøy og installasjoner.

ILLuSt RaSJon Sfoto : SCan PIX

tor. Bruk erfaring fra tidligere ulykker, rapporterte misforståelser og forvirringer når kravene settes.

Legg til rette for heving av kompetansen innenfor automasjon, gi grundig opplæring i nye systemer og planlegg med tid til øving i manuell kjøring av fartøyet og skipstekniske systemer.

Rederier bør ikke basere seg på at automatisering erstatter mannskap. Vurder antallet og kompetansen til mannskapet i forhold til å operere fartøyet i de tilfeller man kan få alvorlige automasjonsfeil.

#### **FORSLAG TIL SKIPSLEDELSEN**

Oppmuntre øvrige mannskaper til å øve på manuell kjøring av fartøyet og manuell styring av skipstekniske prosesser i maskinen.

Oppfordre mannskapet til å dele med andre tilegnet forståelse for enkelte systemfunksjoner.

Bygg opp et akseptert miljø for å kunne stille spørsmål om hensikt og virkemåte til et system og aktivt forhindre mangelfull kommunikasjon mellom dekk og maskin. Oppmuntre til rapportering av feiltilstander, misforståelser og tilfeller av forvirring.

Sørg for at mannskapet kan verifisere digital informasjon med mekaniske opplysninger, observasjoner og

forventet resultat. Sørg for at mannskapene om bord er kjent med hvorfor, hvilke og når nødfunksjoner til automatiserte systemer er tilgjengelige.

#### **FORSLAG TIL ØVRIGE MANSKAPER**

Ikke anta funksjoner og virkemåte til et automatisert kontrollsystem. Oppsøk informasjon og kunnskap for å oppnå eller bekrefte forståelse.

Bruk tid som er tilgjengelig til å operere utstyr og systemer manuelt. Undersøk hva og hvor man kan verifisere data og hente informasjon fra alternative kilder.

Si ifra om bekymringer eller dårlige erfaringer med bruk av systemene, sørg for at misforståelser og opplevelse av forvirring kommer frem til ledelsen.

Diskuter systemenes muligheter og begrensninger med andre mannskaper. Etterspør trening, kurs og kompetanse der du finner det nødvendig.

Vær bevisst på at automatiserte systemer er sårbare og kan feile, tenk igjennom forskjellige scenarioer som kan oppstå og hvordan du da bør handle. ■

Rapporten er i sin helhet tilgjengelig her: [www.dft.gov.uk/mca/min261.pdf](http://www.dft.gov.uk/mca/min261.pdf)

Søkelys på vanntette skott:

# Kan være en sikkerhetsrisiko

Vanntette skott har vært en essensiell del av skipsdesign siden Titanic ble bygget. Når det i disse dager blir markert at det er 100 år siden Titanic forliste, vet vi at skottene i seg selv er av liten verdi om de ikke virkelig er vanntette.



**Jon Stian Løken**  
Manager Spare  
Parts. IMS

Titanic var designet til å takle enhver tenkelig ulykke, og det ble ganske hovmodig sagt at dette skipet kunne selv Gud ikke senke. Det er en viss risiko for at en lignende holdning kan utvikle seg på dagens skip, som jo er utstyrt med meget avanserte sikkerhetssystemer.

Vanntette dører er en vesentlig del av sikkerhetssystemet om bord på et moderne skip. Men det er ikke nok å ha vanntette dører installert – de må fungere også. Dessverre blir dørene, som potensielt kan redde både mannskap og skip, noen ganger ignorert. Dermed blir de til en sikkerhetsrisiko.

Hvor godt vedlikeholder du ditt sikkerhetssystem?

## EN VEKKER

Costa Concordias forlis i vinter har vært en vekker, som har gitt ny oppmerksomhet på sikkerhet om bord, inkludert vanntette dører. Kunnskapen fra ulykken vil antagelig kunne vise om dørene har spilt en rolle i kantringen. Uansett er det et syn som ingen ønsker å se



VEKKER: Costa Concordias forlis i vinter har vært en vekker, som har gitt ny oppmerksomhet på sikkerhet om bord, inkludert de vanntette dørene.

foto : nt B Scan Pix

igjen, og forhåpentligvis vil vi slippe det.

En flyterigg under bygging opplevde i fjor at en uferdig og utett pontong ble nedsenket ved en teknisk feil. Inndelingen i flere skott med fungerende mekanisk låste vanntette dører som isolerte vann-

inntrengningen, gjorde at skaden ble svært begrenset.

## RISIKO

Kun større ulykker hvor skip blir skadd eller forliser kommer i offentlighetens søkelys. Samtidig skjer også mindre, men



## Watertight compartments: A possible Safety Hazard

Ever since designing the Titanic, dividing vessels in watertight compartments has been an essential idea for a safe voyage. With the recent centennial commemoration of the Titanic disaster in mind, simply having watertight compartments is in itself of little use when water-integrity is not maintained.

Regarding the Titanic, the rather presumptuous claim was made that not even God himself could sink the ship, due to the impressive safety measures installed. There is a risk that modern vessel operators, equipped with highly sophisticated safety systems on board, could develop the same attitude.

Watertight compartments are a critical part of the safety system and must not simply be present but working, and preferably working well. Unfortunately, this potentially lifesaving equipment is sometimes ignored and turned into a safety hazard. How well do you look after your safety system?

### A WAKE UP CALL

The recent Costa Concordia incident has been a devastating eye-opener propelling new attention to the safety system, including the water tight doors on board. In due course the reports from the incident will indicate what role the watertight doors will have played in the capsizing. Nevertheless, it is a sight that no one would wish to see again and hopefully we will not have to.

A semisubmersible rig under building suffered from a technical fault last summer, leaving one unfinished, open pontoon submerged. The damage was very limited, as the compartments were isolated with the watertight doors shut and locked.

### RISK

Whilst only the incidents involving loss of or damage to vessels make the headlines, there are occasional accidents with the watertight doors, involving ship crew. There has been one recorded incident where a member of crew attempted to stop a door closing with his foot, resulting in a severed limb. Other crew has been even less fortunate.

Any accidents involving injury or death are tragic occurrences that require close attention. How are watertight

doors operated, and what habits can be observed among crew members? Are all functions and original setup maintained? How can the doors be made safer without compromising on water integrity? Answers to most of these questions are to be found in the maintenance and use of these safety doors.

### SHALL BE KEPT CLOSED

For the engineers on board vessels with water tight doors, keeping the maintenance routine is a natural part of the duties. Keeping a critical eye on the door system as a crucial part of the ship safety system, may be an altogether different thing.

Close observation of the relevant SOLAS paragraphs dictates that the doors should be used and closed whenever navigating. Leaving doors open whilst at sea is a practice that leaves the vessel at risk in many different ways. Lack of use could lead to potential insurance void, not to mention the risk for the vessel if an accident strikes. However, more often it may lead to hazardous situations due to lack of maintenance.

### KEEP RIGID PROCEDURES

Pressurized doors left unused tend to drift or glide and are thus hazardous for crew members and passengers passing. Gaskets also need use and lubrication in order to maintain flexibility and to seal properly. A flawed gasket changes a watertight door into being simply a door.

Wear and tear affects a number of mechanical parts such as wheels, rails and springs. Failure of a spring will cause a potential lethal reaction as the door may shut directly. Another risk is that closing time becomes too short, closing the door in less than twenty seconds, which also poses a risk to our most valuable assets, the people on board.

Keeping rigid operation procedures and prioritising maintenance could mean the difference between an accident and the loss of your vessel. ■



*WAKE UP CALL: The Costa Concordia accident this winter has been an eye-opener, which has provided new attention to safety on board, including the watertight doors.*

likevel alvorlige, ulykker hvor mannskap er involvert. I et rapportert tilfelle forsøkte en av mannskapet å stoppe en dør i å lukke seg, med foten. Resultatet var en avrevet fot. I andre ulykker har utfallet vært enda verre.

Enhver alvorlig skade eller dødsfall

>>>

en en tragisk hendelse som krever oppmerksom oppfølging. Hvordan blir dørene brukt, og hvilke vaner eller uvaner kan man se blant mannskapet? Er det gjort tilpasninger og modifikasjoner på dørene? Hvordan kan dørene sikres ytterligere uten å gå på kompromiss med vanntetthet? Svaret på de fleste spørsmålene finnes i vedlikehold.

#### **SKAL VÆRE LUKKET**

Kontrollrutine av de vanntette dørene er en naturlig del av oppgavene til teknikere om bord. Det å ha et kritisk blikk på dørene og se det som en vital del av skipets sikkerhet, kan være en helt annen sak.

Om man skal følge de relevante SOLAS-forskriftene nøye, skal vanntette dører være i bruk og lukket når man er i åpen sjø. Å velge å holde dørene åpne under seiling, er en praksis som fører til stor risiko på flere måter. Dette kan føre til forsikringstap, for ikke å nevne den faren åpne dører utgjør for skip og mannskap, om en ulykke skulle inntreffe. Det vil ofte også føre til

farlige situasjoner på grunn av manglende vedlikehold.

#### **KLARE PROSEDYRER**

Trykksatte dører som blir stående ubrukt har en tendens til å sige, noe som kan føre til fare for at passerende blir sittende fast. Pakninger krever regelmessig bruk og smøring for å beholde fleksibilitet og for å forsegle skikkelig. En pakning med skade på forvandler en vanntett dør til kun en dør.

Tid og slitasje påvirker en rekke mekaniske deler, som for eksempel hjul, skinner og fjærer. Brudd i en fjær kan få fatale følger, da det kan få døra til å gå direkte i lukking.

En annen risiko er at lukketiden på dørene blir for kort, og døra lukker på under tjue sekunder. Det utgjør en fare for det mest verdifulle om bord – menneskene.

Klare bruksprosedyrer og prioritering av vedlikehold kan bety forskjellen mellom en ulykke og et forlis for ditt fartøy. ■



## MARITIMT KOMPETANSESENTER SØRØST NORGE

- Maritimt Kompetansesenter (MKS) er bindeleddet mellom rederiene og maritime skoler/-høyskoler i forhold til maritim opplæring
- MKS er eid av nær 50 norske rederier
- MKS tar inn lærlinger innen fagene; matros, motormann, skipselektriker, kokk og servitør
- MKS tilbyr instruktørkurs, og er offentlig godkjent i henhold til STCW 95 konvensjonen som kursarrangør for assessorkurs
- Ønsker ditt rederi medlemskap eller ønsker du mer informasjon om maritim utdanning i Norge, ta kontakt på [post@maritimkompetanse.no](mailto:post@maritimkompetanse.no)
- MKS er behjelpelig med å formidle kadetter til de rederier som måtte ønske det

Øvre Langgt. 46, 3110 Tønsberg - [post@maritimkompetanse.no](mailto:post@maritimkompetanse.no)

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



Elektroniske tjenester fra Sjøfartsdirektoratet:

# Raskere og enklere for brukerne

FOTO: HAAKON NORDVIK

I løpet av året vil en rekke av Sjøfartsdirektoratets tjenester kunne utføres elektronisk. En forenkling som vil spare brukerne for tid.



**Dag Inge Aarhus**  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

I mars 2012 gikk Sjøfartsdirektoratet over til elektronisk tegningsbehandling. Det betyr at direktoratet nå oppfordrer næringen til å sende inn tegninger elektronisk, som vedlegg til epost. Det vil være mer brukervennlig, og forventes å gjøre saksbehandlingen raskere og mer effektiv.

I tillegg vil elektronisk innsending av tegninger gi en miljøgevinst, på grunn av færre papirkopier. Det er nå bare behov for papirkopi av tegninger som skal være slått opp i fartøyet.

## SKJEMATJENESTE

Fra mars 2011 har brukerne våre kunne benytte vår nye elektroniske skjematjeneste.

Ved innlogging via den offentlige

portalen Altinn er det mulig å sende inn en rekke skjemaer knyttet til saksområdene fartøy eller ulykker. Nye typer skjemaer blir fortløpende tilgjengelig for elektronisk innsending.

Det er fremdeles mulig å fylle ut og sende inn skjema via brev, men stadig flere benytter seg av anledning vi gir til å fylle ut på nettet på grunn av fordelene dette gir.

Ved å gå inn på [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no), og videre på linken "Skjema", finner du ut hvilke skjemaer som kan fylles ut og sendes elektronisk. Her finner du også link til innlogging på Altinn.

## PERSONSERTIFIKATER

Fra siste kvartal 2012 åpnes det også for at sjøfolk kan søke om personlige sertifikater via vår elektroniske skjematjeneste, ved innlogging via Altinn. Dette vil kunne gi en raskere og mer oversiktlig behandling av søknadene, til beste for brukerne våre.

Nødvendig dokumentasjon på kvalifikasjoner – fra sjømannslege, utdanningsinstitusjoner og rederi, sendes fra disse til vår database og samordnes med søknaden om personlig sertifikat.

Gebyret for sertifikatet kan betales på nettet samtidig med innsending av søknaden, noe som reduserer saksbehandlingstiden ytterligere.

## REFUSJONSORDNINGEN

Fra og med 6. termin 2012 vil seks søknadsskjemaer i refusjonsordningen slås sammen til ett elektronisk skjema, som gjøres tilgjengelig i vår skjematjeneste, ved innlogging via Altinn. Skjemaet veileder søker til korrekt utfylling og dokumentasjon.

Elektronisk innsending av skjema via Altinn vil også gi bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og mulighet for elektronisk svar, til beste for våre brukere. ■



INNLEDET: Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude innledet konferansen, som denne gang var lagt til Haugesund.

foto : BJaRte aMBLe

## North Sea Network:

# Nordsjøen på dagsorden

Sjøfartsdirektoratet var vertskap da 21 deltakere fra sju europeiske land var samlet i Haugesund til sin årlige todagers-konferanse i slutten av april.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Deltakerne utgjør nettverket NSN (North Sea Network), som er et nettverk for de myndigheter som etterforsker og håndhever sanksjoner etter akutt forurensing og ulovlige utslipp (MARPOL).

Fra de fleste land deltok offentlig påtalemyndighet, mens i Norge er Sjøfartsdirektoratet med i nettverket, i og med at en i de fleste tilfeller her i landet bruker administrative sanksjoner i form av overtredelsesgebyr.

NSN er et nettverk etablert som en del av Bonn-avtalen, inngått mellom de land som grenser opp mot Nordsjøen. Først og fremst er dette et samarbeid om beredskap (Bonn-avtalen) og bekjempelse av oljeforurensning i Nordsjøen – både akutt forurensing etter hendelser og hindring av ulovlige utslipp fra skip.

Deltakerne på årets konferanse var fra Belgia, Danmark, Tyskland, Nederland, Norge, Sverige og Storbritannia. Det var også representanter fra EU, EMSA, Interpol og Eurojust. Sjøfartsdirektoratet leder den norske delegasjonen som også har en deltaker fra Kystverket.

På programmet for årets møte sto blant annet erfaringsutveksling fra konkrete hendelser med skip. Blant annet presenterte Sjøfartsdirektoratet erfaringene



DRØFTET: Her ser vi chairman for konferansen, Jeremy Smart (t.v.), i samtale med Luisa Rodrigues Lucas fra sekretariatet og Daniel Bernard fra EUROJUST.

foto : BJaRte aMBLe

med overtredelsesgebyr – en ordning som vekker interesse blant de øvrige landene i gruppen.

Andre tema for møtet var for eksempel tolkning av internasjonalt regelverk og samarbeid med Interpol.

# Årets WISTA-pris til Birgit Liodden

Leder av YoungShip International, Birgit Marie Liodden, er tildelt WISTA LeaderShip Award 2012 av WISTA Norge.

Liodden tildeles prisen som en anerkjennelse av hennes engasjement for å promotere bransjen som helhet og få flere norske jenter til å tro på en karriere innen maritim næring, heter det i en pressemelding.

– Birgit er et ledertalent som tross sin unge alder har flere meritter på cv'en. Både i Norge og internasjonalt har hun utmerket seg som en talskvinne for den nye shipping-generasjonen, sier styreleder i WISTA Norge, Bjørg Ekornrud, i en kommentar.

– Med tidligere vinnere som Elisabeth Grieg, Gunvor Ulstein og Borgny Eidesvik, for å nevne noen, så er det en stor ære for meg å motta denne prisen fra WISTA Norge, sier Birgit Liodden. Hun er opp-tatt av behovet for fornyelse og åpenhet i norsk og internasjonal shipping:

– Norsk maritim næring har mye å tilby våre beste hoder og er helt avhengig av rekruttering av kloke jenter og gutter for å sikre sin konkurransekraft i fremtiden. Jeg vil utfordre norske shipping-selskaper til å investere mer i forretnings-utvikling og innovasjon med tanke på samfunnsansvar og globale miljøutfordringer. Dette blir viktige områder for å tiltrekke seg toptalentene fremover, sier prisvinneren.

I sin begrunnelse for valg av Birgit Liodden skriver juryen blant annet:

I 2009 ble Birgit Liodden utnevnt til en av de 100 fremste unge lederne i norsk næringsliv i "Ledertalentene 2009" av E24.no. I dag driver hun sitt eget konsultantselskap og har sentrale roller i blant annet Oslo Maritime Network, YoungShip International, Nor-Shipping, Maritime Career og Oslo Region Maritime Council. WISTA LeaderShip Award vektlegger våre



Birgit Marie Liodden

kjerneverdier som profesjonalitet, driftighet, åpenhet og engasjement og prisen skal gis til personer som har bidratt til utviklingen av den maritime industrien innen ledelse og forretningsutvikling. Birgit Liodden er en talefør representant for næringen vår som benytter enhver anledning til å understreke betydningen av fornyelse, åpenhet og samfunnsansvar. Rekruttering til industrien er en rød tråd i hennes arbeid og hennes innsats for å profilere maritim næring blant unge mennesker generelt og jenter spesielt er viden kjent.

Tidligere mottagere av WISTA LeaderShip Award er Rikke Lind (2011), Borgny Eidesvik (2010), Marita Scott (2009), Gunvor Ulstein (2008), Ellen Forland (2007) og Elisabeth Grieg (2006). Elisabeth Grieg vant også prisen "Perso-

nality of the year" i 2006 som deles ut av WISTA International.

## Sjøfartsdirektoratet fakturerer

Frem til 1.1.2012 har Sjøfartsdirektoratet bare fakturert for tid om bord eller hos rederiet. Dette til tross for at Sjøfartsdirektoratet fra og med 1.7.2010 fikk hjemmel i Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift § 26 og skal fakturere etter anvendt tid for forarbeid og etterarbeid i tillegg. Sjøfartsdirektoratet vil med dette informere om at vi fra og med 1.1.2012 startet med å fakturere etter anvendt tid for både forarbeid, tid om bord/hos rederiet og etterarbeid ved iSM revisjoner.

Norsk Internasjonalt Skipsregister:

# 25 år for norsk flagg til sjøs

Den daværende Handels- og skipsfartsminister Kurt Mosbakk hadde tatt turen til Bergen og sto for den offisielle åpningen av NIS i 1987. Dagen var preget av store kontraster.



**Tone Olsen Risnes**  
seniorrådgiver  
Skipsregistre  
Sjøfartsdirektoratet

Mens rederne kappløp til Tinghuset for å få det aller første skipet registrert i NIS sto sjøfolkene på barrikadene utenfor.

For de ansatte ved NIS ble den første oppgaven litt annerledes enn forventet, med mekling mellom to norske rederier om hvem som var først i køen. Juridisk rådgiver Knut Magnus Haavik i Kristian Jebsens Rederi og «Trones» vant kappløpet mot advokat Øystein Meland i Wikborg, Rein & Co. Meland representerte rederiet Bergesen som fikk «Berge Big» og «Berge Chief» inn som nummer 2 og 3 i NIS.

## BAKGRUNN

NIS ble til med et ønske om å sikre at norske skip ble registrert under norsk flagg. Konkurransvilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart skulle bedres

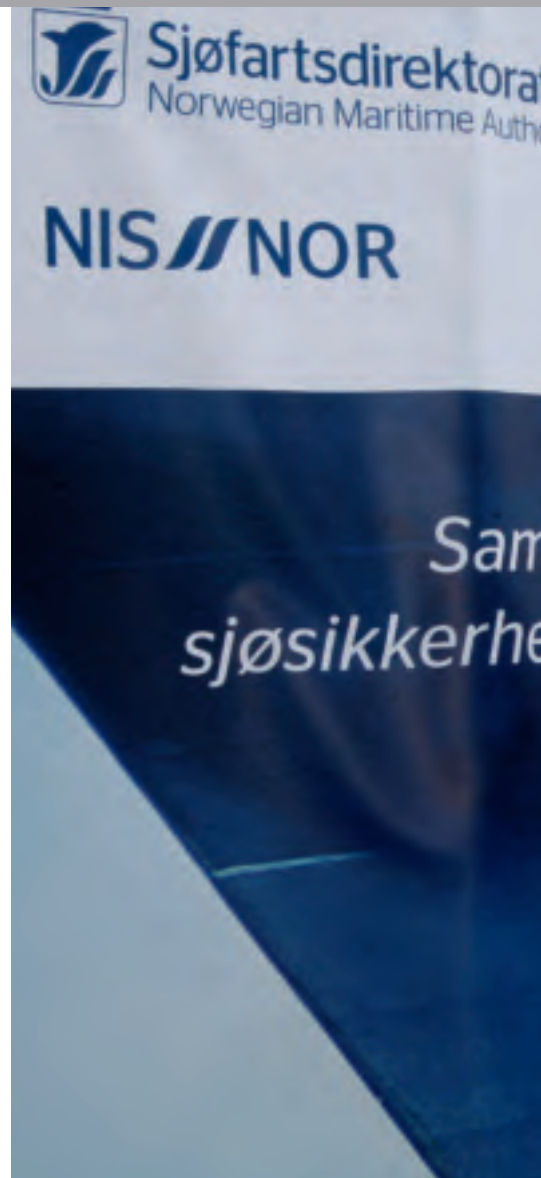


1987: Anita Malmadal speider etter flere skip som vil inn i NIS. Bildet er fra artikkelen «Kommer ikke skipene snart» som ble publisert i Bergensavisen BA 22. juli 1987. foto : BerPgen SaViSen

*Anita Malmadal at Bergen Harbour. From an article in the local paper "Bergensavisen BA", 22 July 1987.*

og sysselsettingen av norske sjøfolk opprettholdes.

Før opprettelsen av NIS opplevde norske sjømenn å bli arbeidsledige når rederiene flagget ut og erstattet dem med utenlandsk mannskap. Ved etableringen av



NIS ble det åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår.

Skepsisen var derfor stor for det Samorganisasjonen og Sjømannsforbundet i Bergen kalte «Slaverregisteret».

Etter den offisielle åpningen møtte Kurt Mosbakk representanter for fagbeve-

## The Norwegian International Ship Register:

# 25 years for the Norwegian flag

The official opening of the NIS in 1987 was made by the Minister of Trade and Shipping at the time, Kurt Mosbakk. Large contrasts characterized the opening day: Shipowners and their representatives hoping to get the first ever NIS-registered ship raced to the registration office in Bergen Courthouse while seamen demonstrated outside.

The day started a little differently for the NIS-staff than expected; First order of the day was mediation between two Norwegian shipping companies about who were first in line.

Legal advisor Magnus Knut Haavik in Kristian Jebsen Rederi and the ship "Trones" won the race against attorney Øystein Meland with the law firm Wikborg, Rein & Co. Meland represented the shipping company Bergesen and registered "Berge Big" and "Berge Chief" as number 2 and 3 in the NIS.

## BACKGROUND

Establishment of the NIS was based on a desire to ensure



UTFORDRINGER: Etter 25 år står NIS foran nye utfordringer og muligheter. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og avdelingsdirektør i NIS, Anita Malmedal, skuer stadig etter nye skip.

foto : KjeLL St Ran D

*After 25 years, NIS faces new challenges and opportunities and Anita Malmedal is still gazing steadily after new NIS ships with Olav Akselsen.*

gelsen i Folkets Hus. Mosbakk hadde store forventninger til at registeret skulle kunne være med å bidra til økt sysselsetting og styrking av norsk økonomi.

#### **HVORFOR NIS?**

NIS-registeret, som også er et ledd i den

offentlige kontrollen med skip og skipets eierforhold, sikrer rettsvern for rettigheter i skipene. Skipene seiler under norsk flagg og er undergitt norsk jurisdiksjon. Norsk skipslovgivning gjelder. I det internasjonale registeret er det ikke krav til at eierskapet er etablert i Norge så lenge den

tekniske eller kommersielle driften av skipene skjer fra landet.

Fartsområdebegrensninger gjør at skip i NIS ikke kan føre last eller passasjer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Passasjerskip og lasteskip, luftputefartøy,

>>>

that Norwegian-owned ships were registered under the Norwegian flag. The terms of the Norwegian-registered ships engaged in foreign trade were to be made more competitive and the employment of Norwegian sailors maintained.

Prior to the establishment of the NIS, Norwegian seamen experienced unemployment when the shipowning company flagged out and replaced them with foreign crew. The establishment of the NIS opened up for the use of foreign crew on local wages. The labour unions were sceptical to the new register which they named "The Slave Register".

After the official opening, Mosbakk met with representatives of the unions and took the opportunity to express his high expectations to the NIS. Mosbakk strongly felt that the NIS would contribute to

an increase in employment and a strengthening of the Norwegian economy.

#### **WHY THE NIS?**

As a ship registry, the NIS is a part of the public control of ships and their ownership. Registration ensures legal protection for the rights of the ships. Ships registered in the NIS fly the Norwegian flag and are subject to Norwegian jurisdiction and maritime law.

Provided that either the technical or commercial management of the ship is made from Norway it is not necessary for the owner to be a Norwegian registered company.

Certain restrictions do, however, apply. Ships in the NIS are not able to carry cargo or passengers between Norwegian ports



FØRSTE: Panamaskipet MS «Trones» til Kristian Jebsens Rederi var det første skipet som ble registrert i NIS.

*THE FIRST: The Panama registered ship MS «Trones» from shipowner Kristian Jebsen, was the first ship to be registered in the NIS.*

foto : JeBSen Manage Ment

boreplattformer og andre flyttbare innretninger kan registreres i NIS. Fiskefartøy og fritidsfartøy må registreres i Norsk Ordinært Skipsregister – NOR.

## FLÅTENS UTVIKLING

De første årene var NIS det hurtigst voksende registeret i verden og telte i april 1991 så mange som 917 skip. Etter hvert avtok denne trenden og ved utgangen av mars 2012 var det registrert 545 skip med en total bruttotonnasje på 13 889 680.

I 2005 besluttet regjeringen at det skulle drives aktiv markedsføring av NIS. Som en av verdens største sjøfartsnasjoner er det viktig at Norge har en stor flåte. Vår stemme teller internasjonalt, og vi har innflytelse i blant annet den Internasjonale Maritime Organisasjonen (IMO). Flåtens størrelse er avgjørende for å sikre vår påvirkningskraft internasjonalt.

## NY MILEPÆL FOR NIS

Sammenslåingen av Sjøfartsdirektoratet

og Skipsregistrene fra 1. januar 2012 ble en ny milepæl i registerets historie. Avdelingsdirektør i den nye avdelingen, Anita Malmedal, har vært med siden før opprettelsen av NIS.

Den daværende førstekonsulenten ved Byskriverembete i Bergen sto i 1987 på Nordnespynten og speidet etter skip som ville flagge inn.

Sammen med Sjøfartsdirektør Olav Akselsen og den nye sjøfartsadministrasjonen skal det satses videre på å få flere skip

or to engage in regular traffic between a Norwegian and foreign port.

As a main rule, self-propelled passenger and cargo ships, hovercrafts, drilling platforms and other mobile installations may be registered in the NIS. Fishing and pleasure vessels do, however, have to be registered with our domestic register, The Norwegian Ordinary Ship Register – NOR.

## DEVELOPMENT OF THE FLEET

At the beginning, the NIS was one of the fastest growing registers in the world. The register reached its peak in April 1991 when it counted a total of 917 ships. The trend gradually shifted and by the end of March 2012 the number of ships were 545 with a total gross tonnage of 13.889.680.

In 2005 the Norwegian government decided that active promotion of the NIS was essential. As one of the world's largest shipping nations, it is vital for Norway to have a large fleet. This will help ensure our continual influence internationally in, for example, the International Maritime Organization (IMO).

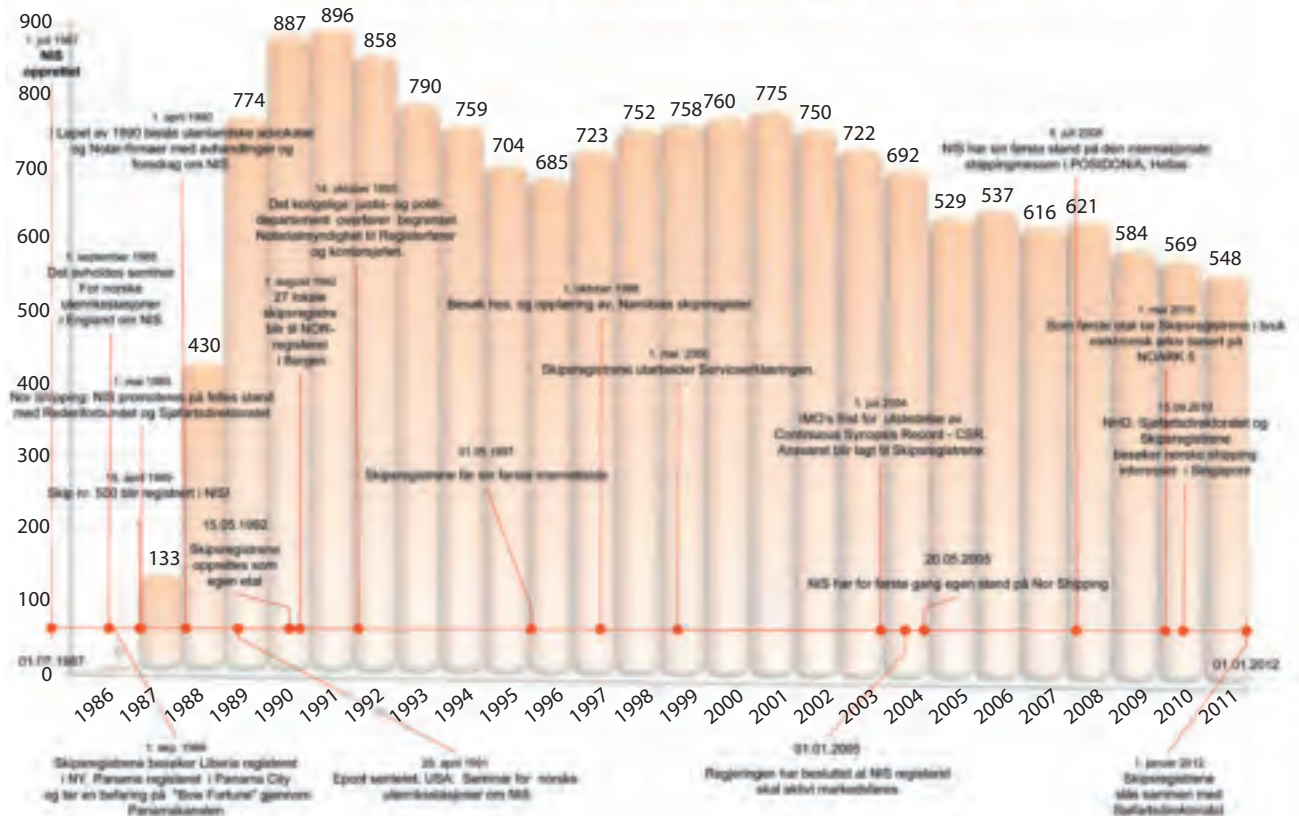
## NEW MILESTONE

The merger of the Norwegian Maritime Directorate and the Norwegian Ship Registers NIS/NOR per 1 January 2012 led to the establishment of the Norwegian Maritime Authority- NMA and yet another milestone in the history of the NIS.

The new Department of Ship Registration is headed by Anita Malmedal. Malmedal has been involved in ship registration since before the establishment of the NIS.



## NIS og SKIPSREGISTRENE gjennom tidene



TIDSLINJE: Illustrasjonen viser noen viktige milepæler i den 25-årige historien til NIS.

gRaf IKK: tone oLsen RISne S

i NIS samtidig som Norge som maritim nasjon skal styrkes. Dette er i tråd med regjeringens maritime strategi.

Skipsregistrene NIS/NOR skal fortsatt være attraktive kvalitetsregistre og målet er å få flere norske redere til å flagge hjem, samt å få utenlandske rederier til å se fordelene ved å seile under norsk flagg. Sist, men ikke minst, skal rederne som allerede har norskregistrerte skip ivaretas.

Fusjonen, og det faktum at rederiene heretter kun har én etat å forholde seg til,

er en styrke for Norge som flaggstat. Fusjonen skal brukes som et verktøy for lettere å kunne dra veksler på hverandres kunnskap. Dette skal komme brukerne til gode.

### NIS SOM FØRSTEVÅLG

Sammen skal den nye sjøfartsadministrasjonen videreføre servicen som kjennetegner NIS og som er med på å gjøre registret konkurransedyktig.

Forholdene bør ligge til rette for at NIS igjen skal vokse. Gode rammevilkår, langsik-

tighet og stabilitet er avgjørende for NIS og Norge som flaggstat. Skatteregimet er forutsigbart og nettolønnsordningen befestet.

Et klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk står høyt på direktoratets prioriteringsliste. Det samme gjør nær kontakt med næringen, færre tilbakeholdte skip og et godt omdømme.

Etter 25 år står vi foran nye utfordringer og muligheter – og Anita Malmedal skuer stadig etter flere skip sammen med Olav Akselsen. ■

In 1987 she was looking out for new potential NIS-ships in Bergen harbor.

The Director General of Shipping and Navigation Olav Akselsen and the rest of the new Administration are still focused on attracting more ships to the NIS. In accordance with the Norwegian Government's maritime strategy our country as a maritime nation shall be strengthened.

The ship registers NIS/NOR shall continue to be attractive quality registers. The goal is to have more Norwegian shipowners flag home, for foreign owners to see the advantages with sailing under the Norwegian flag and for the shipowners who have been loyal to the flag to stay.

From now on, our users will only have one agency to deal with and we expect that will help strengthen Norway as a flag state. We

will use the merger as a tool to more easily share our knowledge. This shall, in turn, benefit our users.

### NIS AS A FIRST FLAG OF CHOICE

Together, the new Maritime Administration will continue to provide the good service which is characteristic for the NIS and which contributes to making the register competitive. The NIS offers respectable framework, longevity and stability. These are all essential requirements for the expansion of the NIS fleet. Furthermore, the tax regime is predictable and the net wages scheme consolidated.

A clear, user-friendly and accessible legislation is high on the Authority's list of priorities. The same applies to close contact with the industry, fewer detained ships and a good and solid reputation. ■



**KAMP:** Daværende juridisk rådgiver Knut Magnus Haavik (nærmest) i Kristian Jebsens Rederi og advokat Øystein Meland i Wikborg, Rein & Co kjempet for 25 år siden om å få registrert skip nr. 1 i NIS. Haavik, som nå er advokat i Haugesund, vant kappløpet.

FOTO: HÅVARD BJELLAND/BERGENS TIDENDE

**Knut Magnus Haavik:**

# Stas å bli nummer 1

Haugesundsadvokat Knut Magnus Haavik husker godt kampen han var involvert i da NIS åpnet dørene i Bergen for første skipsregistrering 1. juli 1987.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Haavik hadde da jobbet i Kristian Jebsens Rederi i knapt et halvt år, og hadde blant annet ansvar for registrering av skip.

– Da 1. juli nærmet seg sa en av sjefene i rederiet at her bør vi bli nummer 1. Også Atle Jebsen engasjerte seg i saken. Siden jeg var forholdsviss ny i firmaet, vil jeg gjerne gjøre meg bemerket, forteller Knut Magnus Haavik.

Han minnes at før de kunne få registrert MS «Trones» måtte han skaffe en tariffavtale med myndighetene i

det landet mannskapet kom fra, i dette tilfelle det den gang kommunistiske Jugoslavia.

– Det var ikke enkelt å få avtale med myndighetene der, og jeg husker jeg presenterte meg som dr. professor Haavik for å få adgang til de rette folkene, smiler Haavik, som dermed hadde alle papirene i orden før MS «Trones» skulle registreres.

### **NATT I TRAPPA**

Etter 1. juli 1987 funderte mange på hvordan Haavik hadde klart å komme seg inn i Tinghuset natten før NIS-kontoret

## NIS - et viktig og riktig grep

**Etableringen av NIS har vist seg å være et viktig og riktig grep for å tilby norske rederier å seile under norsk flagg på internasjonalt konkurransedyktige vilkår. Dette medførte at Norge beholdt en stor flåte under eget flagg mens andre land mistet tonnasje til åpne registre.**

Norge kan i dag skilte med en av de mest komplette maritime klynger i verden, vi har en av verdens største og mest moderne flåter. NIS har vært en viktig bidragsfaktor til dette.

For å ytterligere bidra til at Norge skal framstå som et konkurransedyktig vertsland for kvalitetsskipsfart i tiden fremover, besluttet Nærings- og handelsdepartementet å slå sammen Skipsregistrene og Sjø-

fartsdirektoratet fra 1. januar 2012. Sammenslåingen fører til at norsk sjøfartsadministrasjon framstår mer helhetlig og brukervennlig, samtidig som kompetansen og de sterke faglige miljøene er beholdt.

Dette er ett av flere tiltak for å opprettholde Norge som en verdensledende maritim nasjon.

Jeg vil benytte denne anledningen til å gratulere NIS med 25 års jubileet og takke alle ansatte for den arbeidsinnsats som nedlegges daglig for å sikre at Norge siden opprettelsen av NIS har tilbudt og vil fortsette å tilby et attraktivt kvalitetsregister.



**Trond Giske**  
Nærings- og handelsminister

## Gratulerer med jubileet

**Opprettelsen av NIS-registeret i 1987 førte til en gledelig, og betydelig, hjemflagging av flåten. Derfor har NIS hatt stor betydning for å sikre Norges posisjon som internasjonal skipsfartsnasjon.**

Et stort antall skip under norsk flagg er viktig når Norge deltar i den internasjonale lovgivnings- og skipsfartspolitikken. Det gir oss tyngde. Med mange skip i norske register får Norge innflytelse på den internasjonale arena, noe vi har brukt aktivt for å sikre strengere miljø- og sikkerhetskrav for hele den internasjonale flåten.

Opprettelsen av NIS innebar også at vi sammen med norske sjømannsorganisasjoner arbeidet frem ryddige lønns- og arbeidsavtaler for utenlandske sjøfolk.

Vi vil med denne hilsenen få takke for at registerenheten i Bergen alltid har vært en god serviceorganisasjon, samtidig som vi lover å stå på for at NIS skal være konkurransedyktig register i fremtiden, og at det skal lønne seg for flere rederier å velge NIS.



**Sturla Henriksen**  
administrerende direktør  
Norges Rederiforbund

skulle åpne dørene. Noen antydte faktisk at han hadde brutt seg inn. Her forteller Haavik hva som skjedde:

– Nei, det var ikke innbrudd. Jeg hadde en studiekamerat som den gang var politifullmektig ved Hordaland Politikammer, og som hadde kontorer i Tinghuset. Han låste meg inn klokken 01.45 om natten. Der satt jeg på en trapp med kaffe og kjeks til morgenkvisten. Det jeg ikke visste var at de hadde bygget om inngangspartiet på Tinghuset, og at jeg derfor hadde satsset på feil dør da kontoret åpnet klokken 07.00. Dermed oppsto konkur-

ransen med advokat Øystein Meland, som kjempet for å få et Bergesen-skip registrert som nummer 1. Han sto ved rett dør, mens jeg var først på Tinghuset.

Som reportasjen i Bergens Tidende fra 2. juli 1987 forteller, ble Haavik og Meland ikke enige på egen hånd. De ble sluppet samtidig inn til daværende skipsregisterfører Anita Malmedal, som etter en kort tenkepause slo fast at Haavik var først.

Slik ble MS «Trones» skip nummer 1 i Norsk Internasjonalt Skipsregister.

politifolk fra hele landet:

# Skaffer seg kompetanse om sjø



**KOMPETANSE:** Da sjøfartsinspektørene forsvant, ble også mye kompetanse borte. Det er denne spesialkompetansen Rogaland politidistrikt har ansvar for å bygge opp igjen, sa førstestatsadvokat i Rogaland, Harald L. Grønlien.

foto : BJaRte aMBLr

Politifolk og representanter fra påtalemyndigheten fra hele landet møttes nylig i Haugesund for å øke sin kompetanse i etterforskning av ulykker på sjøen.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet på dette området fungerer veldig godt, understreket politimester i Rogaland, Hans Vik, ved åpningen av det to dager lange seminaret. Fra 2008 har Rogaland politidistrikt hatt ansvar for å bistå de andre politidistriktene i landet med kompetanse i etterforskning og påtale etter sjøulykker.

– Vi samler vår kompetanse på området, og sprer den videre til de andre politidistriktene, sa Vik.

For to år siden ble det første såkalte Sjøfartsmøtet arrangert, også den gang i Haugesund. At Sjøfartsdirektoratet ligger i denne byen er årsaken til valget av Haugesund som møtested, påpekte politimester Hans Vik.

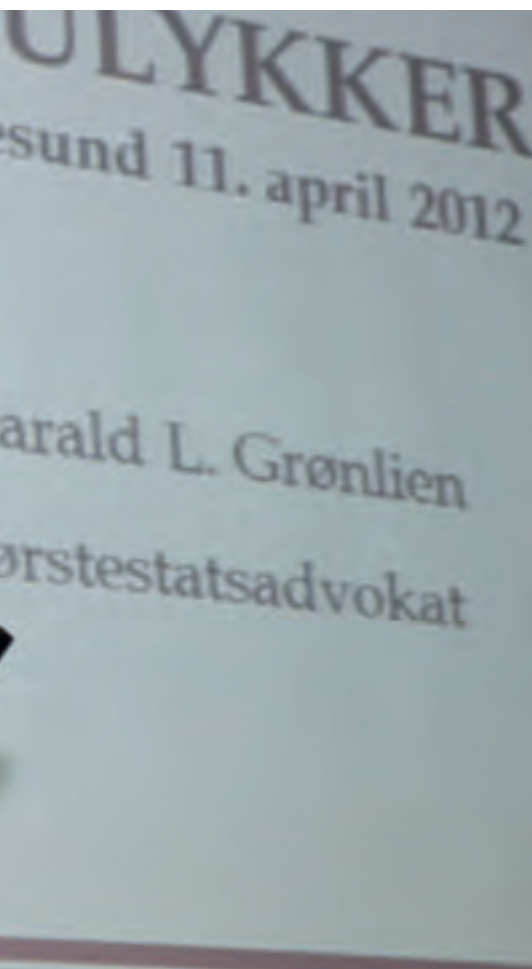
Omkring 120 personer deltok på seminaret – med langt over halvparten fra politiet og påtalemyndigheten.

## **KOMPETANSE FORSVANT**

Førstestatsadvokat i Rogaland, Harald L. Grønlien, tok utgangspunkt i 2008, da politiet overtok ansvaret for denne typen saker etter at ordningen med sjøfartsinspektør ble lagt ned. Sjøfartsinspektørene etterforsket i sin tid ca. 1.000 saker årlig, og avholdt rundt 140 sjøforklaringer i året. De drev også straffeprosessuell etterforskning av sjøulykker, forklarte Grønlien.

– Da sjøfartsinspektørene forsvant, ble

# ulykker



INTERESSE: Ca. 120 personer deltok på seminaret – langt over halvparten fra politiet og påtalemyndigheten. foto : BJaRto aMBLe

BEHOV: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen mener det er behov for både bevisstgjøring og kompetanse på sjøulykker. Til høyre Harald L. Grønlien. foto : BJaRto aMBLe

også mye kompetanse borte. Det er denne spesialkompetansen Rogaland politidistrikt har ansvar for å bygge opp igjen, med bistands- og opplæringsansvar overfor de andre politidistriktene. Dette sjøfartsmøtet er en del av opplæringen, sa Grønlien, som samtidig presiserte at det er stedlig politi som har ansvaret for å etterforske sjøulykker i eget distrikt innenfor norsk territorialfarvann.

## MANGE AKTØRER

– Det overordnede målet med etterforskningen er å finne fram til forhold som var av betydning for hendelsen, for å unngå at noe tilsvarende skal skje igjen. Dette er målet for politiet, Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) og Sjøfartsdirektoratet, sa Grønlien, og nevnte også

Økokrim, Kystvakten, Kystverket og ikke minst private advokater som aktuelle aktører etter en sjøulykke.

Mens sjøfartsinspektørene etterforsket rundt 1.000 saker årlig, ligger tallet nå på ca. 250 saker i året. Ifølge Grønlien skyldes mye av nedgangen i antall saker at skipssikkerhetsloven trådte i kraft i 2007, og innførte et system med mulighet for å illegge rederiene overtredelsesgebyrer i stedet for straff.

Grønlien gikk gjennom de aktuelle straffebestemmelsene, virkemidler og sanksjoner som gis i skipssikkerhetsloven. Han ga også konkrete råd om hvordan politiet bør gå fram ved etterforskning av ulykker til sjøs.

Grønlien understreket flere ganger

hvor viktig det er å holde kontakt med Sjøfartsdirektoratet som fagmyndighet, både ved innledning av en etterforskning og i forbindelse med eventuell påtale.

## MATNYTTIG

Sjøfartsdirektoratet bidro med flere faglige innlegg på konferansen, blant annet om overtredelsesgebyr, uttalelser i straffesaker, ulykkesutvikling og arbeidet til beredskapsvakten i direktoratet.

En egen programpost på konferansen var viet brannen om bord på hurtigruteskipet Nordlys i september i fjor. Ulykken ble belyst av politiet, Sjøfartsdirektoratet og Statens Havarikommisjon for Transport.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen orienterte også om direktoratets organisasjon og ansvar. I en kommentar til Navigare sier han at det er veldig viktig at etterforskning av sjøulykker blir satt på dagsorden.

– Dette er et forholdsvis nytt område for politiet, og jeg ser at det både er behov for en bevisstgjøring og mer kompetanse på området. Derfor har dette vært en svært matnyttig konferanse, sier Akselsen. ■

# Lovar ferjekontrollar i sommar

Sjøfartsdirektoratet har fått fleire anonyme meldingar om uheldige tilhøve på bilferger: Det er snakk om at bilane vert stua så tett på dekket at folk ikkje kjem seg ut av eigne bilar, opplyser direktør Torbjørn Havnerås i Sjøfartsdirektoratet.

Han legg til at dette også gjeld bilar som vert plasserte på sperrelinjer som viser evakueringsfelt på bildekket, og at bilar vert tilvist plassar som er reservert for funksjonshemma.

– Sjøfartsdirektoratet kjem difor til å gjennomføra ein kampanje i heile landet med uannmeldte kontrollar for å sjå om reglane for stuing av bilar på ferjedekk vert etterlevde. I tillegg vil våre inspektørar kontrollera ferjene sine laste- og losseprosedyrer, seier Torbjørn Havnerås. ■



ULOVLIG: Her ser vi bilar som er plasserte på sperrelinjer som viser evakueringsfelt og på reservert plass for funksjonshemma.



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority

## Sjøsikkerhetskonferansen 2012

26. og 27. september

Sjøfartsdirektoratet inviterer til den årlige Sjøsikkerhetskonferansen på Rica Maritim Hotel i Haugesund.

Husk også å melde deg på **Åpen Dag** på Sjøfartsdirektoratet den 25. september.



*Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø*

**NIS // NOR**

Ny leiar for kontroll og inspeksjon:

# Likar utfordringar

Torbjørn Havnerås (52) er tilsett som ny avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet. Han tok til i stillinga i februar, og er leiar av Avdeling for kontroll og inspeksjon.



UTFORDRING: Torbjørn Havnerås har teke til i den utfordrande stillinga som leiar for Avdeling for kontroll og inspeksjon i Sjøfartsdirektoratet. foto : BJaRte a/MBLe



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Havnerås er frå Løfallstrand i Kvinnherad, der han budde til han flytta til Askøy og tok si maritime utdanning ved Bergen Sjømannskole. Han er utdanna sjøkaptein og har lang fartstid frå stykkogods, tank, offshore-fartøy, hurtigbåtar og ferjer.

Dei seinare åra har han hatt ulike stil-

lingar i Tide sin landorganisasjon. Her har han mellom anna arbeidd som inspektør og i rekrutterings- og prosjektkoordinatortillingar.

Havnerås har også vore driftsleiar og var regionssjef då han slutta i Tide for å byrja i Sjøfartsdirektoratet.

– Kvifor søkte du deg til direktoratet?  
– Eg syntes utlysinga verka veldig interessant. Sidan eg er passert 50 år, tenkte eg at skal eg gjera noko anna så må det bli

no eller aldri. Alt no kan eg sei at jobben har svart til mine forventningar, og eg er blitt svært godt motteke i direktoratet, sier han.

Avdeling for kontroll og inspeksjon har til saman 103 tilsette ved Sjøfartsdirektoratet sine stasjonar langs kysten, i tillegg til 21 tilsette på hovudkontoret i Haugesund.

– Det er ei utfordrande stilling, men det passer meg godt, sier Havnerås. ■



REKORD: Fjorårets sjøsikkerhetskonferanse satte rekord i antall deltakere.

foto : BJarte aMBLe

## Sjøsikkerhetskonferansen 2012:

# Fokus på tilsyn og rederansvar

Årets sjøsikkerhetskonferanse vil fokusere på tilsyn, rederienes etterlevelse av rederansvaret, ISM som verktøy og selvfølgelig nyvinninger og ulykkesforebygging.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Konferansen, som arrangeres i Haugesund 26.-27. september, hadde i fjor rekordoppslutning med over 250 deltakere.

– Vi har som mål å slå denne rekorden i år og dette skal vi klare med å sette fokus på de rette sakene, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad, leder av programkomiteen. Sentralt her blir hvordan andre etater som Avinor og Petroleumstilsynet gjennomfører sine tilsyn sammen lignet med oss.

Videre legger Sjøfartsdirektoratet om til risikobasert tilsyn, noe som vil utfordre redere og andre aktører i næringen på en helt annen måte en tidligere.

– Vi vil bli mer forutsigbare, men på samme tid vil en fort skille de gode og dårlige rederiene vedrørende sikkerhetstanking og kultur. Det vil igjen styre omfanget og hyppigheten av tilsynet.

Dette vil konferansen utfordre på, sier Alvestad.

Han kan fortelle at Sjøfartsdirektoratet som arrangør allerede har sikret seg gode foredragsholdere, slik at utbyttet med å delta på konferansen skal bli stort for deltakerne.

Opplegget med åpen dag på hovedkontoret 25. september, dagen før selve konferansen, vil videreføres i år.

– Den ble en suksess. Her vil det bli informert om viktige omlegginger for næringen, som nye elektroniske søknadsrutiner for personellsertifikat, nettolønnsordningen, fartøysertifikat og mer. Etter en samling i plenum, blir det anledning til å drøfte ulike temaer i mindre grupper – en mulighet for deg og din organisasjon å møte ledere og saksbehandlere for å diskutere tema og saker som du er opptatt av, forteller Lars Alvestad. ■



**KOMITÉ:** Her er komiteen som planlegger programmet for sjøsikkerhetskonferansen. Bak fra venstre Torbjørn Husby, Lars Christian Espenes, Elif Fjon, John Malvin Økland. Foran f.v.: Anna Kari Rasmussen, Janne Urdal Aursland, Bjørg Rossebo og komiteens leder Lars Alvestad

foto : HeDDa gRIP VKSe



Sjøfartsdirektøren:

# bekymret for RIB-sikkerhet

Sjøfartsdirektøren er bekymret for manglende sikkerhetsoppfølging blant de som driver med RIB-turer. Nå varsler han flere uanmeldte tilsyn.



Dag Inge Aarhus  
Kommunikasjons-  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

– Når 10 av 17 undersøkte firmaer ikke oppfyller kravene i forskriften som gjelder for små passasjerfartøy, er det grunn til bekymring, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Høsten 2011 ble det gjennomført en undersøkelse blant selskaper som driver med persontransport som er underlagt forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Firmaene som ble spurt, drev i hovedsak med turer med RIB-båter (RIB står for rigid-inflatable boat – stiv-opplåsbare båt).

Undersøkelsen viste at av 17 selskaper/fartøy som var det kun fem som helt eller i stor grad oppfylte kravene, to som oppfylte kravene på noen områder og ti selskaper som ikke oppfylte noen av kravene i forskriften. Nå varsler sjøfartsdirektøren kontroller.

– Vi kommer til å ha fokus på dette området gjennom uanmeldte tilsyn. Bransjen må også rydde opp og få ting i orden, noe som også vil bety bedre sikkerhet for de som kjøper slike tjenester, sier Akselsen.

## STØTTER

Sjøfartsdirektøren får støtte fra Jan Helge Hagland, som driver med utleie av RIB-turer gjennom firmaet Ravnafloke i Haugesund. Han ser positivt på at Sjøfartsdirektoratet nå retter et fokus mot næringen – da knyttet opp til kravene i forskriften.



TILSYN: Tilsyn om bord i RIB-båten til Ravnafloke AS i Haugesund. Inspektør fra Sjøfartsdirektoratet Svein I. Lieng og Jan Helge Hagland fra Ravnafloke (til høyre) studerer dokumentasjonen om bord

foto : Dag Inge aa RH-us

– Dette vil være en fordel for de som driver seriøst og som dermed også tar sikkerheten på alvor. De som vil ut på tur i en slik båt skal jo være sikre på at vi har papirene i orden og da vil kontrollene fra Sjøfartsdirektoratet nok få flere til å få dette i orden, sier Jan Helge Hagland.

Det vil alltid være en viss risiko knyttet til denne form for aktiviteter. Derfor er det viktig at en undersøger om firmaet som tilbyr denne type tjenester har papirene i orden.

– På den måten bidrar en både til at en tar ansvar for egen sikkerhet, samtidig

som at useriøse aktører blir utelukket, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. ■



BEKYMRET: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er bekymret over at mange som driver med RIB-turer ikke følger gjeldende forskrifter. Han får støtte fra en av aktørene, Jan Helge Hagland.

foto : eiliff Jon



Helseattesten til sjøfolk:

# Kan vi få internasjonale erkl



Med 150 flaggstatar, meir enn 50 000 skip og 1,5 millionar sjøfolk i ein global industri, er det mykje å tena på samordning av helseundersøkingar.



**Alf Magne Horneland**  
Leiar Norsk senter for maritim medisin

Det finst mange ulike krav til helseundersøking av sjøfolk i verda i dag. Flaggstaten har sjølvsgatt ansvaret. Dei no gjeldande internasjonale tilrådingane om minimum helsekrav frå 1997 er aksepterte som dei er av mange land. Nokre flaggstatar har utvikla sine egne krav som ligg over minstekrava. I tillegg har P&C-klubbane sine egne krav om helseundersøking av arbeidstakarar dei skal forsikra.

Mannskapsformidlarar har somme gonger sine ekstra krav, nokre reiarlag har sett egne krav og det finst til og med somme stader nasjonale krav i sjøfolks heimland som må oppfyllest før dei får framstilla seg til undersøking for flaggstaten.

## **SJØMANNLEGANE**

Det finst mange ulike måtar å velja ut legar som utfører helseundersøkingane. I Noreg har vi ei ordning der eigenerklæring frå legen samt innsending av fargesynsattest og autorisasjonsbevis er grunnlaget for godkjenning. Innanfor landegrensene er det Sjøfartsdirektoratet som godkjenner, i andre land er det dei norske utanriksstasjonane som godkjenner. Det heile er ein formalitet. Likevel er vi betre enn mange – men slett ikkje best i klassen. Vi har ingen krav til utdanning eller opplæring, og vi gjennom-

I ARBEID: Dei nyleg reviderte tilrådingane om minstekrav for helseundersøkinga av sjøfolk er no midt i godkjeningsprosessen i ILO og IMO

ILLuSt RaSJon Sfoto: anette o tte RLeI (foto Kon KuRRan Sen fo R SJOfO LK)

# æringar?

fører ikkje – eller svært sjeldan – besøk hos legane, korkje ved førstegongs undersøking eller seinare.

UK, Tyskland og Nederland har også godkjende legar i andre land. Alle gjennomfører ”audit” av legane sine, men så har dei langt færre enn Noreg har.

Sidan det er så få land som har eigne godkjende legar i utlandet, vert ofte desse legane nytta av andre land utan slik godkjenning – fordi ein trur at det er eit kvalitetsstempel med ei slik godkjenning. Det er grunn til å tru at dette ikkje alltid er tilfelle.

Det finst døme på at nokre legar lever godt på å gjera vurderingar som ikkje held etisk tilstrekkeleg standard. Mange favoriserer til dømes P&I Clubkrava, som kan vera slik utforma at sjøfolk med arbeidsevne vert nekta å arbeida likevel. Andre favoriserer sjømannen i vel stor grad, med det resultat at sjøfolk som ikkje burde vore om bord, likevel er det. Nokre favoriserer sit eiga lommebok, og skriv helseattesten etter kven som betaler best, eller signerer ”in blanco” på attestar som så kan fyllast ut etter smak og behag etterpå.

Dei fleste sjøfartsnasjonar treng å gjera ei opprydding. Vi kan jo starta med å feia for vår eiga dør. Vi bør kanskje innføra ein sterkare kvalitetskontroll med norske sjømannslegar – både i Noreg og i utlandet.

## **GJENSIDIG GODKJENNING?**

Dei nyleg reviderte tilrådingane om minstekrav for helseundersøkinga av sjøfolk er no midt i godkjenningsprosessen i ILO og IMO og vert venteleg vedtekne i 2012. Desse krava er langt betre enn dei gamle frå 1997, og kan truleg langt på veg godtakast utan endring av flaggstatane. Det er å vona at dei gjer nettopp det. I så fall har vi fått sams flaggstatskrav i heile verda. Det vil vera

>>>

## **Health certificates - can we have international declarations?**

With 150 flag states, more than 50.000 ships and 1.5 million seafarers in a global industry, there is much to be gained from the coordination of health examinations.

Around the world there are many different requirements to health examinations of seafarers. It is obviously the responsibility of the Flag State. The current international recommendations on the minimum health requirements from 1997 are accepted as is by many countries. However, some flag states have developed their own requirements that are stricter. In addition, P & I clubs have their own requirements on the health examination of the workers they insure. Crew companies sometimes have additional requirements, as do ship-owners. Some places there are even national requirements in the seafarers' own country that must be met before they can be subject to the flag state's examination.

## **SEAMEN'S DOCTORS**

There are many different ways to select the doctors who perform health examinations. In Norway we have a system where a self-declaration from the doctor and the submission of a colour vision certificate and authorization certificate is the basis for approval. In Norway it is the Norwegian Maritime Authority that approves, while abroad it is the Norwegian Foreign Service missions. It really is a formality. However, we are better than many but certainly not the best. We have no minimum requirements for education or training and we undertake none or only few audits of the doctors.

The United Kingdom, Germany and the Netherlands also have approved doctors in other countries. All of them conduct audits of their doctors, but they have not nearly as many as Norway.

Since there are so few countries that have their own approved doctors abroad, these doctors are often used by other countries because one believes that such an approval is a stamp of quality. There is reason to believe that this is not always the case.

There are examples of some doctors that make a good living out of making assessments that do not hold up to an adequate ethical standard. For example, many favour the P & I Club requirements, which can be designed so that fit seafarers are refused to work. Others equally favour the seafarers, with the result that workers who ought not to have been on board, still are. Some favour their own wallets and write health certificates for whomever pays the most or sign ”in blanco” on certificates that can be filled out afterwards.

>>>



SAKSHANDSAMAR: På Sjøfartsdirektoratet er det Solfrid Josefsen (til venstre) og Anne Minde som tek seg av sjøfolka sine helsesaker.

foto : Bente aMan DuSSen

eit stort framsteg, som legg grunnen for at vi kan godkjenne kvarandre sine helseattestar, og ikkje lenger treng krevja våre eigne – dersom vi berre kunne stola på at prosessen som fører fram til signering av helseattesten held naudsynt kvalitet.

Det er to føresetnader som må oppfyllest før vi er komne fram til ei gjensidig godkjenning mellom flaggstatane. For det første må helsekrava vera like – eller så godt som like. For det andre må ein vera trygg på at helseundersøkinga held naudsynt kvalitet, og er innanfor akseptable etiske rammer.

#### NYE INTERNASJONALE GUIDELINES

Dei nye tilrådingane frå ILO og IMO om minimum helsekrav for sjøfolk er ganske like dei helsekrava som allereie gjeld i Noreg og UK. Det bør ikkje by på store problem å ta dei i bruk som norske helsekrav. UK kjem truleg til å gjera nettopp det, og då ligg det til rette for at vi kan godkjenne kvarandre sine helseattestar utan problem – dersom

#### Arbeidsmiljø til sjøs

Arbeidsmiljøsentret arrangerer kurs i Bergen, 13.-15. november, basert på skips-sikkerhetslovens bestemmelser om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Kurset kan også arrangeres internt i rederiet.

#### Faglig innhold:

- Helse, miljø og sikkerhet
- Skipssikkerhetsloven
- Saksgang i verne- og miljøarbeidet
- Forebygging av ulykker/risikovurdering
- Mellommenneskelig arbeidsmiljø
- Kommunikasjon og samarbeid
- "24 timers samfunnet"
- Arbeidsmiljø og helse
- Fysiske faktorer i arbeidsmiljøet
- Bruk av verneutstyr
- Kjemiske og biologiske helsefarer
- Kartlegging og handlingsplan
- ISM-kodens systemkrav

#### Målgruppe:

Skipssikkerhetsloven krever at verneombud og medlemmer i verne- og miljøutvalget har denne opplæringen. I tillegg skal utpekt person i landorganisasjonen ha samme opplæring.



www.arbeidsmiljo.no • 815 59 750 • kurs@arbeidsmiljo.no  Arbeidsmiljøsentret  
– GJØR ARBEIDSDAGEN DIN BEDRE

kvaliteten på undersøkingane kan seiast å vera like god.

UK har allereie eit kvalitetssikrings-system for sjømannslegar. Noreg har ikkje. Dette må vi nok ha på plass. Røyntslene frå Fagnemnda tilseier at det også er på sin plass med ein rettleiingsfunksjon og ein kontrollfunksjon av sjømannslegeverksemda. Får vi dette på plass er det truleg ikkje noko i vegen for gjensidig godkjenning.

Også land utan eigen godkjenning av sjømannslegar må innføre kvalitetskontroll med dei legane som skriv ut helseattestar. Dersom dette kjem på plass i alle flaggnasjonar som er bundne av STCW- eller MLC-konvensjonen er vi svært nær ei multilateral gjensidig godkjennings-ordning som er omtrent det næraste vi kan koma eit globalt system med lik helseattest på like vilkår for alle sjøfolk.

Det bør ikkje lenger vera trong for andre krav enn flaggstaten sine krav. Andre krav bør avviklast når alle flaggstatar nyttar internasjonale helsekrav og har internasjonalt akseptert kvalitetskontroll av sjømannslegane.

Det bør vera det endelege målet. ■



Most seafaring nations need to address this problem. We can start by cleaning up our own backyard. We should perhaps introduce a stricter quality control of Norwegian seamen's doctors - both in Norway and abroad.

#### **IS MUTUAL RECOGNITION POSSIBLE?**

The recently revised recommendations on minimum requirements for health examinations of seafarers are now being approved in the ILO and IMO and are likely to be adopted in 2012. These requirements are far better than the previous from 1997, and are likely to be accepted without change by the flag states, in which case we will have consistent flag state requirements all over the world. That would be a big step forward in the process of approving each other's health declarations, eliminating the need for our own - if only we could trust that the process leading to the signing of a health certificate maintains the necessary standard.

There are two prerequisites that must be met prior to mutual recognition between flag States. Firstly, the health requirements must be the same or virtually identical. Secondly, one must be certain that health examinations hold the necessary quality and are conducted within an acceptable ethical framework.

#### **NEW INTERNATIONAL GUIDELINES**

The new recommendations of the ILO and IMO on the minimum health requirements for seafarers are quite similar to the prevalent health requirements in Norway and the United Kingdom. It should therefore not be a problem to implement them in Norway. The United Kingdom will probably do just that and then there is every chance that we can accept each other's health certificates - if the quality of examinations is as good.

The United Kingdom already has a quality assurance system for seamen's doctors. Norway has not. We must probably have that in place. Experiences from the appellate body indicate that it is necessary with supervision and control of the seamen's doctor business. If we get this in place, there is probably nothing in the way of mutual recognition.

Even countries without their own approval of the seaman's doctors must introduce quality control with the doctors who write the health certificates. If this comes into place in all flag states that are bound by the STCW or MLC Conventions, we would be very close to a multilateral mutual approval which is about the closest we can get to a global system with the same health certificate on equal conditions for all seafarers.

It should no longer be a need for other requirements than those of the flag state. Other requirements should be eliminated when all flag states uses international approved health requirements and internationally accepted quality control of the seamen's doctors.

This must be the ultimate objective. ■

BI-konferansen om flyttbare innretninger:

# En nyttig faglig plattform

22 innledere over to dager bidro til et allsidig, hektisk og spennende løp med nyttige foredrag til en full sal med nærmere 150 deltakere på konferansen "Flyttbare innretninger - Drift og miljø."



MØTEPlass: Den populære konferansen samlet i år rundt 150 deltakere – en møteplass for de som jobber både onshore og offshore med flyttbare innretninger på norsk sokkel.

foto: BI



Åse Waage  
underdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

Denne årlige konferansen er i tillegg til å være en faglig plattform, også en utvidet møteplass for de som jobber både onshore og offshore med flyttbare innretninger på norsk sokkel.

Fokus var lagt til seks hovedområder: Framtidsutsikter og marked/finans, drift og tilsyn – mulighetenes arena, HMS og kompetanse, teknologi og miljø, storulykke og risiko, samt en informasjonstime hvor myndigheter og classeselskap gav sine oppdateringer.

Konferansen ble ledet av Jan Krok-eide som er fagsjef i OLF, og ble åpnet av Senior Vice President i Teekay Petrojarl Sverre W. Stenvaag som i kraft av sin rolle som leder for Drifts- og miljøutvalget i Norges Rederiforbund

får hovedutfordringene for næringen på sitt bord.

## VEDVARENDE HØY AKTIVITET

Johannes Kjøde, assisterende oljedirektør, gav en informativ oversikt over mulighetene på norsk sokkel med tanke på både nye leteaktiviteter og tildelinger. 2011 var overraskelsesens år med store funn som



Johannes Kjøde, ass.  
oljedirektør.

Skrugard og Havis i Barentshavet, samt Johan Sverdrup på Utsirahøgda.

Ved årsskiftet var forventningene at det fortsatt er 60 prosent igjen av petroleumsressurse-

ne på norsk sokkel. Samarbeidet med Island og Russland rundt nye muligheter i områdene Jan Mayen og Barentshavet har resultert i en rekordhøy interesse, og det er planlagt utlysning av nye blokker i 2013.

Per i dag er det ca. 50 oljeselskaper på norsk sokkel, og det vil være et rekordhøyt investeringsnivå i mange år fremover. Fremtiden ser lys ut og Norge kan leve av oljen i mange flere år enn tidligere estimater tilsa.

## USIKKER HØY OLJEPRIS

Thina Margrethe Saltvedt, oljeanalytiker fra Nordea, gav god innsikt i driverne for oljeprisen og trendene fremover. Usikkerhetsmomentene er imidlertid den «arabiske våren» og den politiske uro man ser i store oljenasjoner. Sanksjonene mot Iran gjør at det er usikre anslag på pris framover.

Geir Ove Eikill, prosjektsjef for Statoils nye CAT-design, fortalte om Statoils behov og bakgrunn for de ulike designene. Forbedringspotensialet på opprettholdelse av dagens produksjonsnivå, kostnadseffektivisering både i byggefase og driftsfase og utnyttelse av konkurransepotensialet er essensielle faktorer. I dag utføres mer og mer fra flyttbare enn faste innretninger, men det gir også utfordringer i riggkapasitet til produksjonsboring.



Geir Ove Eikill, prosjektsjef i Statoil.

Statoil ønsker en langsiktig strategi vedrørende utskifting av aldrende flåte. I tillegg er det både utfordrende og dyrt å bygge om nybygg som er bygd på spekulasjon. Disse konseptene er multidesignet, bl.a. både for leteboring på dypt vann og operasjoner i kalde områder, og vil dermed gjerne ikke være optimale for produksjonsboring i utgangspunktet.

Statoil ser derfor at det kan oppnås effektivitetsgevinst på mange områder ved å spesialdesigner innretningene. Blant annet anslår de ti prosent reduserte byggekostnader og 20 prosent reduserte driftskostnader.

#### REGELVERK OG RAMMER

Petroleumstilsynet har en viktig rolle når det gjelder regelverk, fortolkning og rammer for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Ingvill Hagesæther Foss, tilsynsdirektør, konstaterte at ambisjonen om at norsk petroleumsvirksomhet skal være verdensledende innenfor HMS står fast. Ingen hvileskjær, fortsatt økt fokus på færre ulykker og hendelser.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen fremholdt at Sjøfartsdirektoratets fremste oppgave er sjøsikkerhet og å bidra til å gjennomføre regjeringens maritime strategi. Nye samarbeidsorganer for å få en tettere kontakt med næringen er etablert. Nytt av året er at Skipsregistrene er lagt inn under direktoratet.

#### KONTINUERLIG FOKUS PÅ SIKKERHET

Norsk Industri orienterte om sitt standardiseringsarbeid med utgangspunkt i et kontinuerlig fokus på en sikrest mulig arbeidsplass. Industrien har etter Deepwater Horizon-ulykken jobbet strategisk for å se på forbedringsmoment.

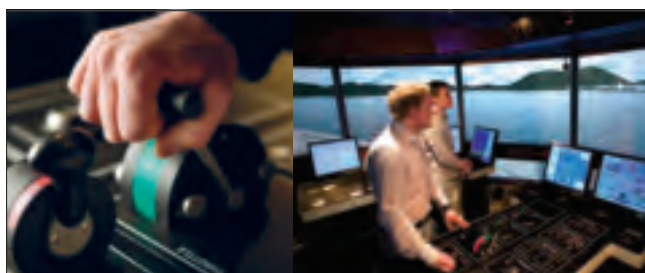
OLF og Petroleumstilsynet oppsummerte begge konklusjoner og anbefalinger fra ulike rapporter for å unngå slike ulykker i fremtiden. OLF konkluderte også med at regelverkskrav hos Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet gjør at en tilsvarende ulykke på norsk sokkel ikke ville gitt de samme konsekvenser, samt at det ikke vil være behov for store regelverksendringer.

Professor Tor Onshus fra NTNU forklarte bruk av Safety Integrity Level i sikkerhetsarbeidet, (SIL). SIL vil si en standardisert, systematisk måte å stille krav til sikkerhetskritiske funksjoner hvor hensikten er kontroll av risiko opp mot akseptkriterier. Safe's leder Hilde-Marit Rysst gikk gjennom de psykologiske faktorene som påvirker egen adferd i forhold til risiko. Konklusjonen i det store bildet er at ingen med vitende og vilje vil skade seg selv eller andre hvis man opplever et godt arbeidsliv og trives i jobben. ■



LYTTER: Ivrig deltakere på konferansen.

foto: BI



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

#### 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](mailto:maritime@hials.no)

phone: +47 70 16 12 00

## Ungdomskonferanse for maritime studenter:

# Fokus på ungdom og ledelse

Maritime studenter på Nord-Vestlandet var samlet to dager i Ålesund i mars for å lære om moderne ledelse.



Omar Jørgensen  
Journalist  
Maritim Logg

Konferansen ble arrangert av Norsk Sjøoffisersforbund og samlet rundt 150 studenter fra de maritime skolene i regionen. I tillegg deltok forbundets tillitsvalgte fra de øvrige maritime skolene i Norge.

### TROVERDIG LEDERSKAP

En rekke representanter fra så vel næring som organisasjoner holdt foredrag under konferansen. Størst oppmerksomhet vakte nok forsker Olav Kjellevoid Olsen fra Sjøkrigsskolen i Bergen. Han tok sin doktorgrad under temaet ”Krever god og

### NORSK SJØOFFISERSFORBUND

- Norsk Sjøoffisersforbund er Norges største organisasjon for ledende maritimt personell i Norge og har rekruttering som et spesielt utpekt satsningsområde.
- Forbundet har en egen kontaktperson på hver enkelt maritim skole, organisert i et student-kontaktutvalg (SKU).
- Forbundet har nå ansatt to seilende styrmenn som jobber tett mot studenter og yngre seilende i sine friperioder.



effektiv lederskap moralske ledere?”

Kjellevoid Olsen fastslo at praktisk undervisning er veldig mye bedre enn kun teoretisk.

I et både dyptpløyende og spirituelt foredrag tok han et dypdykk ned i ledelsesteorier og konkluderte med at det er fire bærebjelker i et godt og troverdig lederskap:

1. Selvinnsikt.
2. Moral.
3. Kunsten å lytte og lære.
4. Unngå sniklederskap (vær tydelig).

### LIKE KONKURRANSEVILKÅR

Administrerende direktør Siri Hatland i Fraktesfartøyenes Rederiforbund gjentok i sitt foredrag at fraktesfarten har et uttalt ønske om fortsatt å satse på norske sjøfolk. I den sammenheng understreket hun at nettolønn er absolutt nødvendig, fordi norskekysten ligger vidåpen for internasjonal konkurranse.

– Vi må ha like konkurransevilkår, sa Hatland. Hun argumenterte dessuten sterkt for at taket på nettolønn må fjernes. Prognoser for dette segmentet av norsk skipsfart viser at det er behov for omtrent

750 nye sjøfolk i løpet av kommende tiårsperiode.

### IS OG KULDE

Professor Norvald Kjerstad holdt foredrag om seiling gjennom Nordøstpassasjen. Hans hovedbudskap var at man må ha respekt og ydmykhet for is og kulde når man seiler i polare farvann.

– Det er også en utfordring for sikker navigasjon at vanddybden varierer veldig mye samtidig som kartgrunnlaget for store områder er mangelfullt, sa Kjerstad.



PRAKTISK: Olav Kjellevoid Olsen, forsker ved Sjøkrigsskolen, slo blant annet fast at praktisk undervisning er mye bedre enn kun teoretisk.

foto : oMaR JØRGENSEN





POPULÆRT: Ungdomskonferansen samlet hele 150 maritime studenter fra Nord-Vestlandet.

foto : o MaR JØRgen Sen

I forbindelse med den stadig økende turiststrømmen påpekte han at det kan oppstå konflikter mellom skipsledelse og ekspedisjonsledelse når det gjelder sikkerhet på passasjerskip. Det kan for eksempel oppstå uenighet om hvor nært skipet kan gå til naturattraksjonene.

#### VÆR AKTIV

Mangeårig frontfigur for skoleskipet "Gann", Tor Egil Fjelde, kunne valgt pensjonisttilværelsen. I stedet fortsetter han sitt utrettelige engasjement for ungdom og utdanning. Fjelde er nå koordinator for kadetter i Maritimt Forum, som har meget god oversikt over framtidens behov og utfordringer for å skaffe kadett plasser.

– Vær aktiv overfor rederiene og registrer deg i kadett databasen, var hans enkle råd.

Andre foredragsholder på konferansen var Leif Øverland, konsernsjef i Fjord1, Nils. R. Sandal, tidligere fylkesordfører, direktør Hans Sande og avdelingsleder Rune Mortensen i Norsk Sjøoffisersforbund og Knut Johan Rønningen, direktør Rolls Royce Ålesund.

En fellesnevner for de fleste foredra-



BAK KONFERANSEN: Skole- og ungdomskontaktene Marius Strømmen (til venstre) og Jan Fjelstad hadde ansvaret for Norsk Sjøoffisersforbunds ungdomskonferanse. Underveis fikk de god hjelp av blant annet Lise Irene Sandtorv og Lene Kristine Strøm.

foto : o MaR JØRgen Sen

gene var ellers at en god leder kjennetegnes ved at man er seg selv og er inkluderende.

På konferansen gjennomgikk skole- og ungdomskontakt Marius Strømmen kadettboka. Han har sammen med kol-

lega Jan Fjelstad utarbeidet en egen veiledning for utfylling av boka.

I stedet for ordinært honorar til foredragsholderne overrakte for øvrig Norsk Sjøoffisersforbund en pengegave til Redningselskapet. ■



REGELVERK: Avdelingsdirektør Nora Olsen Sund og juridisk seniorrådgiver Simon Næsse er glad for at så mange viser interesse for å lære mer om maritimt regelverk.

foto : BJARe aMBLe

**Sjøfartsdirektoratet initiativtaker:**

# Stor interesse for nytt studium

Sjøfartsdirektoratet har startet Norges første fag innen maritimt regelverk. Dette gjør de i samarbeid med Høgskolen Stord/Haugesund og rederinæringen. Da søknadsfristen gikk ut var det hele 84 søkere, pluss interne søkere fra høgskolen.



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

– Den store interessen betyr at det er flere søkere enn det er plass til på studiet, sier Simon Næsse, juridisk seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, og en av de som skal forelese i faget.

Studiet går over tre samlinger der det er fagpersoner fra Sjøfartsdirektoratet og den private næringen som er undervisere. Den første samlingen fant sted i slutten av mai, mens de siste to vil foregå til høsten.

Samlingene vil ta for seg det maritime regelverket. Både nasjonalt og internasjonalt. Dette skiller seg fra f.eks. sjørettsfaget som også har mye privat rett inkludert i fagområdet.

## BEHOV

– Den opprinnelige årsaken til at studiet ble etablert, var at de som ansettes i Sjøfartsdirektoratet skulle komme raskere inn i

fagområdet til den maritime næringen. Da er regelverket en svært viktig ramme. Dette er et komplekst område som omfatter godt over hundre forskrifter, flere lover og svært mange internasjonale regelsystem. Det er derfor viktig å ha en oversikt over prosessene og strukturen på dette området, sier Næsse.

Han presiserer at studentene ikke skal lære seg detaljer i fagområdet, men få en verdifull oversikt og forståelse for hvor en må begynne å lete for å finne svar på problemstillinger. Å kunne vurdere disse problemstillingene fort og effektivt er svært verdifull dialog mellom offentlige etater.

– Det er etter all sannsynlighet bare den første av mange ganger dette faget blir gjennomført. Responsen på det har vært svært god og det er åpenbart et behov i både i offentlig virksomhet og i næringslivet for å lære mer om det maritime regelverket, sier Næsse, som er en av dem som skal undervise. ■

Sjøfartsdirektøren på Sunnmøre:

# Viktig kontakt med rederier og verft

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen mener det er viktig med god kontakt med næringen.

I begynnelsen av mai var han på Sunnmøre for å møte rederier og verft.



BESØK: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen (t.h.) besøkte blant annet Vegsund Slip på Sunnmøre. Fra venstre prosjektleder Gunnar Aurdal ved Vegsund Slip. Fra Sjøfartsdirektoratet avdelingsleder Kjell Drabløs (Stasjon Ålesund), underdirektør Ole Morten Fureli og avdelingsdirektør Torbjørn Havnerås.

foto : NILS KRISTIAN DRØNNEN

– Sunnmøre er en viktig maritim region i Norge, med store offshore-rederier og verft. Da var det veldig hyggelig at vi fikk til flere møter i denne regionen, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Besøket er en del av det fokuset som Akselsen og Sjøfartsdirektoratet har hatt for å bli mer synlig ute blant brukerne av direktoratets tjenester og regelverk.

Foruten presentasjon av direktoratet, har det også vært lagt opp til diskusjoner og tilbakemeldinger på hvordan næringen mener direktoratet kan bli enda bedre. Blant utfordringene som både direktoratet og næringen har vært opptatt av er den hurtige utviklingen en nå ser i den maritime næringen.

– Utviklingen i den maritime næringen er stor, og ofte kommer da utviklingen i forkant av regelverket. Dette er en stor utfordring og noe en må ha god dialog rundt. Direktoratet må følge med dersom Norge som maritim nasjon skal være i tet, sier Akselsen.

Men også sjøfartsdirektøren ytret sine ønsker. Særlig gjelder dette ønske om å få flere skip under norsk flagg – noe som også gjelder norske skip som seiler under såkalte bekvemmelighetsflagg.

– Skal Norge beholde sin innflytelse i viktige internasjonale fora, som IMO (FN sin internasjonale sjøfartsorganisasjon i London), så ønsker vi flere skip med norske flagg, sier Olav Akselsen. ■



Vi søker

Sivilingeniør/ingeniør,  
maskinist eller nautiker

i avdeling fartøy og sjøfolk

For mer informasjon om stillingen se  
[www.sdir.no](http://www.sdir.no)

NIS//NOR





FULL INTENSITET: Her er en av vinnerne («Fjord 1» i blått) i aksjon mot «Sjøkurs 2».

Foto: S. VePRe IL, ale BO



Nordsjøcupen 2012, del 1:

# Jevn og spennende

I Nordsjøcupen i fjor ble det avviklet en superfinale mellom vinnerne av del 1 og del 2, henholdsvis «Austevoll Maritime Fagskule» mot «Fjord 1». Austevoll vant. Disse lagene var begge med i del 1 i år, og det viste seg at fjorårets resultat ikke var tilfeldig. De spilte seg igjen til finale. Det ble en spennende kamp, der «Fjord 1» fikk revansj for fjorårets forsmedelige tap. De vant årets finale 1-0.

Allerede før avreise i Bergen mot Hirtshals merket vi at det var godt humør og god stemning blant både deltagere og funksjonærer. Det kan godt henge sammen med at Bergen viste seg fra sin gode side med godt vær og sol mens deltagere fra fjernt og nært strømmet til kaien.

Værgudene var også med oss under hele oppholdet på Hirtshals Idrettsanlegg. Sol, mange folk, servering, samt rungende gladmusikk over et stort høytaleranlegg var virkelig med på å sette en flott ramme rundt arrangementet. Det hjelper likevel lite med en god ramme om vi ikke har gode deltagere. Og det hadde vi! Det ble spilt hele 22 kamper, noe som var mulig takket være motiverte spillere og mange erfarne funksjonærer.

## DEBUTANTER

«Varg FC», fra riggen Petrojarl Varg, var med for første gang i år. De hadde ikke altfor store forventninger til hvilken plassering, men det viste seg imidlertid at de ble mer og mer samspilte utover i turneringen. Kun et hårfint 1-0 tap i semifinalen mot finalevinnerne «Fjord1 United» hindret dem fra finaleplass.

I bronsefinalen møtte «Varg FC» laget «Bergensfjord» med mannskap fra båten som fraktet oss ned >>>



**Sverre Flatebø**  
Rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet



FUNKSJONÆRER OG DOMMERE i signerte drakter, til utlodningen for barneavdelingen ved Haukeland sykehus.

Foto: S. VeRPø IL. ate BØ

til Nordsjøcupen. «Bergensfjord» hadde klare ambisjoner om å vinne årets turnering, og stilte med et veldig godt lag. De vant den innledende gruppen sin, der de blant annet slo «Varg FC». Varg gikk likevel videre som nummer to i gruppen, og i bronsefinalen ble «Varg FC» for sterke. Der vant de hele 5-1.

Det var deltagere som var fløyet inn helt fra Tromsø – en stor og flott delegasjon fra Hurtigruten som var med på Nordsjøcupen for første gang. De var med på å sette preg på turneringen, ikke minst med å stille mange supportere. De vant dermed supporterprisen. Det var nok langt fra siste gang Hurtigruten var med. De lovet å stille med enda flere folk neste år, og vil også kjempe for å forbedre sin åttende plass i turneringen.

#### SJØKURS

Sørlandets maritime videregående skole stilte også i år opp på Nordsjøcupen. De reiste på tokt med skolebåten sin, den tidligere hurtigruta Ragnvald Jarl, for å kunne delta på årets turnering. De stilte to lag, «Sjøkurs 1» og «Sjøkurs 2», med elever fra henholdsvis Vg1 og Vg2. Begge Sjøkurslagene spilte godt og

med stort pågangsmot, og tok seg begge til sluttspillet.

Vi er svært glade for at skolen er med på vår turnering. Det er hyggelig at kommende sjøfolk får treffe fremtidige kolleger på en annen arena enn bare arbeid om bord. Dessverre for begge lagene ble det hårfine tap i kvartfinalen. Det så en stund ut som om de kunne komme til semifinale som "lucky looser", men «Varg FC» kom seg foran helt på tampen takket være et uavgjortresultat.

#### POKALER

«Fjord1 United» fikk pokal for førsteplass fra arrangøren. I tillegg fikk de en flott pokal fra Sjømannsforbundet presentert av forbundets Gunnar Amland. Vegard Østerbø Sognefest hos «Fjord1» ble i tillegg kåret til turneringens beste spiller, og han stakk også av med toppscorertittelen. Beste keeper ble Martin Blekos fra «Varg FC», mens beste supporter ble jentegen fra Hurtigruten.

I tillegg ble det delt ut prisen «Hjallis' Sportmanship». En veldig fin utmerkelse for en grunnpilar innen idretten – god sportsånd. Denne gikk til «The



GLADE VINNERE: Gjengen fra «Fjord 1 United» på premieutdelingen.

foto: S. VeRPRe IL. ate BØ



Situasjon mellom «Sjøkurs 1» (i rødt) og «Team Hurtigruten».

foto: S. VeRPRe IL. ate BØ

Star Finders», et elevlag fra Karmsund Maritime Skole, for deres eksemplariske oppførsel både på og utenfor banen. Godt humør, fair spill, og et lag som var med helt til slutt for å se alle andre lag i aksjon, selv om de var slått ut av turneringen selv.

Det var også loddsalg, der inntektene uavkortet skal gå til barneklivnikken ved Haukeland sykehus. Etter iherdig innsats vant Ann Kristin Pettersen hos Østensjø tittelen som beste loddselger.

Neste nummer av Navigare vil inneholde en reportasje fra Nordsjøcupen del 2.

>>>

**Trømsø maritime skole**

**- På tide med en praktisk utdanning?**

vi kan tilby:

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

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



VINNERLAGET: «Fjord 1 United» med eget flagg i ryggen.

Foto: S. VeRRe IL, ate BØ



KJEMPESJANSE: «Varg FC» debuterte med fin tredje plass. Her har Kenneth Medhaug en kjempesjanse, men den endte over mål.

Foto: S. VeRRe IL, ate BØ

VI KAN GOD KOMMUNIKASJON:  
**SATCOM FRA A TIL Å**  
 VSAT, FBB, IRIDIUM, TVRO

Telemar Norge AS | T: +47 22 72 60 60 | F: +47 22 72 60 61 | mail@telemar.no



## Resultater

Sjøkurs 1 - Team Hurtigruta	0-1
Sjøkurs 1 - Transocean Spitsbergen	3-0
Austevoll Maritime Skule - Team Hurtigruta	3-1
Sjøkurs 1 - Austevoll Maritime Skule	2-2
Team Hurtigruta - Transocean Spitsbergen	2-4
Transocean Spitsbergen - Austevoll Maritime Fagskule	0-3
Sjøkurs 2 - Fjord 1 United	0-6
The Star Finders - Østensjø United	11-0
Sjøkurs 2 - The Star Finders	4-0
Østensjø United - Fjord 1 United	0-11
Fjord 1 - The Star Finders	8-0
Sjøkurs 2 - Østensjø United	6-0
Transocean Searcher - VARG FC	1-2
Bergensfjord - Transocean Searcher	2-1
Bergensfjord - VARG FC	2-1

### Kvartfinaler

Kvartfinale 1: Austevoll Maritime Fagskule - Sjøkurs 2	5-4
Kvartfinale 2: Fjord 1 United - Varg FC	2-2
Kvartfinale 3: Bergensfjord - Sjøkurs 1	2-1

VARG FC ble "lucky looser" og dermed det fjerde laget i semifinale.

### Semifinale

Semifinale 1: Austevoll Maritime Fagskule - Bergensfjord	2-2 (4-2 e/str)
Semifinale 2: Fjord 1 United - Varg FC	1-0

### Bronsefinale

Bergensfjord - Varg FC	1-5
------------------------	-----

### Finale

Austevoll Maritime Fagskule . Fjord 1 United	0-1
--	-----

## plassering Nordsjøcupen 2012, del 1:

1. Fjord 1 United
  2. Austevoll  
Maritime Fagskule
  3. VARG FC
  4. Bergensfjord
  5. Sjøkurs 2
  6. Sjøkurs 1
  7. The Star Finders  
(Karmsund Maritime  
Fagskole)
  8. Hurtigruten
  9. Transocean  
Spitsbergen
  10. Transocean Searcher
  11. Østensjø
- Tabellen fra 5-11 plass er satt opp på basis av poeng, mål og litt skjønn.

## Fotovinnere byttet om

I vår reportasje om Fotokonkurransen for sjøfolk i forrige utgave av Navigare ble dessverre bildene til de som ble nr. 2 og nr. 3 merket feil. Vi beklager det, og viser her på nytt bildene:



Nr. 2: Christopher Sebastian, MV Clipper Sun.  
Nr. 3: Arild Lillebø, MV Siem Garnet.  
Rekkefølgen i resultatlisten vi presenterte var korrekt.  
*Red.*





Odfjell-skipet «Bow Faith»:

# Først ute med «Trening Om bord»

Snaut et år etter oppstart av prosjektet «Trening Om Bord», er utprøving av programmet kommet i gang på Odfjell skipet «Bow Faith».



**Bjarte Amble**  
fungerende redaktør  
Navigare  
Sjøfartsdirektoratet

Like før påske reiste prosjektleder og underdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Torbjørn Husby ned til Rotterdam for å presentere og motivere mannskapet til det å være «prøvekanin».

– Vi møtte en entusiastisk gjeng om bord, som var godt forberedt av rederiet, sier Torbjørn Husby. Han opplyser at skipet ble valgt ut i samarbeid med Bjørn Åge Veivåg og Marit Beathe Simonsen på rederikontoret i Bergen.

– «Bow Faith» representerer på mange måter et gjennomsnittlig skipsmannskap i internasjonal skipsfart. Her er en god kombinasjon av filippinere og nordmenn. Nå de i tillegg har 6-7 kadetter/lærlinger med stor iver for trening og uttesting av ny teknologi da har vi det vi trenger for å teste ut program og programvare, sier Husby.

## HVA ER TRENING OM BORD

TOB (Training On Board) er et prosjekt hvor sjøfolk skal kunne bruke apps-teknologi, og sosia-

FORSØK:  
Mannskapet på  
Odfjell-skipet  
«Bow Faith» deltar  
i pilottesting av  
treningsprogrammet.

Foto: ©DfJelL



le media som Facebook og Twitter til å føre treningsdagbok, konkurrere med venner, andre skip, andre nasjoner. Det skal være en kampanje hvor ISS (International Sports Committee) skal kåre årets trimmer, årets skip og årets rederi.

Når sjøfolk logger seg inn på hjemmesiden skal hun eller han først ha anledning til å ta en kondisjonstest. Her vil personen få en tilbakemelding om VO2 maks, det vil si kroppens evne til å oppta oksygen, og sin egen «fitness-alder». Hvis du er 40 år og gjennom testen får en «fitness-alder» på 50 år, da må du logge deg inn og starte treningen.

## KONDISJON OG STYRKE

Husby forklarer at det er lagt opp til både kondisjons- og styrketrening. Treningen fokuserer lite på kilometer, tid og antall kilo – mer på treningslengde og intensitet. Trening gir poeng etter en forhåndsdefinert skala.

Brukererskelen for nybegynnere skal være lav, men det er også lagt opp til treningsprogrammer på avansert nivå med høy intensitet.



INFO: Underdirektør Torbjørn Husby møtte en lydhør og interessert forsamling om bord da han informerte om prosjektet «Trening om bord». Sittende fra venstre ch. off. Kent Harald Baregg, 2. eng. Henning Vågen Duesund og 2. eng. Hans Olav Nordstrand. I bakgrunnen Sjøfartsdirektoratets velferdsleder i Rotterdam, Willem Arntzenius.

foto : MaRit-Beate SIMONSEN

Sjøfartsdirektoratet har fått mye god bistand for å gjøre dette prosjektet. Kondisjonskalkulatoren er utviklet av et forskersteam på St. Olavs hospital og Sintef i Trondheim, sammensetting av ulike treningsprogram har fysioterapeut Mona Woll Håland i Haugesund gjort, og funksjonalitet på hjemmesiden er produsert av Infogym i Haugesund.

#### HVA SKJER VIDERE

TOB er myntet på internasjonal skipsfart. Prosjekteier er den internasjonale velferdsorganisasjonen (ICSW) og den internasjonale sportskomiteen for sjøfolk (ISS).

Implementering av MLC (Maritime Labour Convention) som sannsynligvis vil skje i 2013 gjør dette prosjektet meget aktuelt når skipet skal profilere seg i forhold til sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Torbjørn Husby opplyser at uttesting på pilotskipet «Bow Faith» vil fortsette de nærmeste månedene. I løpet av juni vil prosjektet lanseres på Facebook og dersom alt går etter planen vil det bli verdenslanseringen i månedsskiftet august/september. ■

#### TRENING OM BORD (TOB)

«Trening Om Bord» er et internasjonalt trenings-, helse- og kostholdsprosjekt som ledes fra Sjøfartsdirektoratet i Haugesund.

i 2011 startet planleggingen for at 1,2 millioner sjøfolk i hele verden skal få et tilbud om bord for å bedre ta vare på sin egen helse.

Tilbudet er gratis og er i sin helhet finansiert av iTF Seafarers Trust.

grunntanken er at alle sjøfolk skal kunne trene/trimme med enkle midler og for sjøfolk som har trimmet lite før vil dette radikalt bedre deres helse.

Alle sjøfolk vet at det å være sjømann stiller så store krav til helsen at de må ha en egen helseattest for å være om bord. Årlig så ser vi at ca. 500 sjøfolk mister sin helseattest, og dermed også jobben på sjøen.

Målet er å øke treningsmengden på skip med 20 prosent i løpet av få år. På litt lengre sikt er håpet å få permanent nedgang i antall sjøfolk som mister helseattesten.



**The Norwegian Government Seamen's Service (NgSS)** keeps your crew happy and acts as an outstanding company perk, making crew feel a valued part of the wider organisation.

We have been providing a first-class movie service to the maritime community since the 1950s. With crew welfare now more important than ever, NgSS' film rental service is used by ships and shipping companies to improve and maintain crew morale by helping to counter the increased isolation experienced by the modern seafarer with entertaining and stimulating entertainment as well

as sociable on-board events, such as movies.

Over the decades that NgSS has provided ships with movies, the emphasis of the service has always been for shipping companies to reward hard work in a legal and cost-effective way.

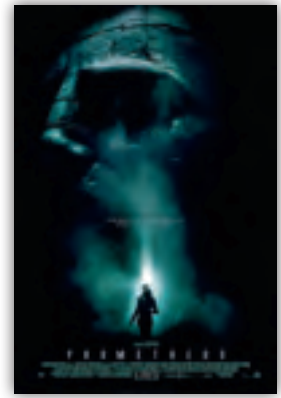
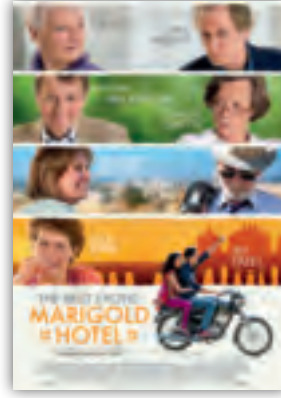
This remains our service objective and, although the old 35mm movie reels are very much a thing of the past, the NgSS film rental service allows crew to continue receiving the latest movies.

Contact us now to discuss your requirements for a licensed entertainment film package for your crew.



**THE AVENGERS: Thor and Captain America raises the stakes together in the streets.**

PHOTO: MARVEL STUDIOS



## Film Rental Service - Titles 2nd quarter

# Sci-fi adventures

Members of the Film Rental Service can look forward to the acclaimed film version of *The Hunger Games* - set in a future where a boy and girl are forced to fight to the death on live television. Get ready to meet Iron Man, Thor and other Marvel superheroes in "The Avengers". We also look forward to present another fictional journey and escapism of a sophisticated order, in Ridley Scott's "Prometheus".



**Trine Carin Tynes**  
adviser  
Norwegian Maritime  
Directorate

### THE HUNGER GAMES

Set in a future: Every year in the ruins of what was once North America, the Capitol of the nation forces each of its twelve districts to send a teenage boy and girl to compete in the Hunger Games. A twisted punishment for a past uprising and an ongoing government intimidation tactic, The Hunger Games are a nationally televised event in which "Tributes" must fight with one another until one survivor remains.

Sixteen year old Katniss Everdeen (Jennifer Lawrence) volunteers in her younger sister's place to enter the games. Pitted against highly-trained Tributes who have prepared for these Games their entire lives, Katniss is forced to rely upon her sharp instincts as well as the mentorship of drunken former victor Haymitch Abernathy (Woody Harrelson). If she's ever to return home to District 12, Katniss must make impossible choices in the arena that weigh survival against humanity and life against love.

### THE AVENGERS

Marvel Studios presents "Marvel's The Avengers" - the Super Hero team up of a lifetime, featuring iconic Marvel Super Heroes Iron Man (Robert Downey Jr.), The Incredible Hulk (Mark

>>>



Ruffalo), Thor (Chris Hemsworth), Captain America (Chris Evans), Hawkeye (Jeremy Renner) and Black Widow (Scarlett Johansson). When an unexpected enemy emerges that threatens global safety and security, Nick Fury (Samuel L. Jackson), Director of the international peacekeeping agency known as S.H.I.E.L.D., finds himself in need of a team to pull the world back from the brink of disaster. Spanning the globe, a daring recruitment effort begins.

## PROMETHEUS

Expectations are high when visionary filmmaker Ridley Scott, director of 'Alien' and 'Blade Runner,' returns to the genre he helped define. With his new upcoming film, he creates a groundbreaking mythology, in which a team of explorers discover a clue to the origins of mankind on Earth. This takes the team on a thrilling journey that will test their physical and mental limits and strand them on a distant world, where they will discover the answers to our most profound questions and to life's ultimate mystery. In the darkest corner of the universe, they are forced to fight a terrifying battle to save the future of the human race.

## BEST EXOTIC MARIGOLD HOTEL

For a group of English pensioners, retirement takes an unconventional turn when they abandon their homeland, enticed by advertisements for The Best Exotic Marigold Hotel, a seemingly luxurious sanctuary for the elderly and beautiful in Jaipur, India. On arrival, they discover that the hotel falls somewhat short of the romantic idyll promised in the brochure, but the Hotel nevertheless slowly begins to charm in unexpected ways. They are gradually won over by the ever-optimistic young manager Sonny, and tentatively embark on a new adventure, finding that life can begin again when you let go of the past. ■



BEST EXOTIC MARIGOLD HOTEL: The charming Slumdog Millionaire (Dev Patel) rides again.

PHoto: 201 H Centu Ry fo X



PROMETHEUS: The girl who played with fire (Noomi Rapace) on a crusade to the darkest corner of outer space.

PHoto: 201 H Centu Ry fo X



THE HUNGER GAMES: Survival of the smartest in a dystopian future where an all-powerful centralized government rules.

PHoto: L. Ion Sga te

# Kultfilmen Martha

Lengter du etter et gjensyn med "Martha"? Eller har du bare har hørt om filmen? Skandinaviske sjøfolks fremste kultfilm kan kjøpes via Velferden.

Skipsnavnet «Martha» vil sikkert få mange av den eldre garde til å mimre seg tilbake til 60-årene og den gamle 16 mm filmtjenesten som de norske og danske skipene var tilsluttet. Alle ville ha den danskproduserte filmen «Martha» som etterhvert var umulig å få fatt på. Skip som hadde vært så heldige å få en kopi om bord, beholdt den til filmrullene nesten var utslitt. Etter at filmen ble utgitt på nytt er den fortsatt en stor suksess. For skandinaviske sjøfolk har «Martha» for lengst blitt en kultfilm, men også landkrabber kan glede seg over den muntre filmkomedien om livet til sjøs i "de gode gamle dager". DVD-filmen er utstyr med undertekster på norsk, finsk, svensk og engelsk og inneholder også forskjellig ekstramateriale, blant annet intervju med manusforfatter Henning Bahs, biografier og Martha-sangene.



## FILMBESTILLING

Filmen koster NOK 200,- pr. DVD fritt tilsendt hjemmeadresse i Norge. Filmen selges også fra våre velferdsstasjoner i Aberdeen, Rotterdam og Port Said. Dersom du ønsker å kjøpe«Martha», kan du sende bestilling pr. e-post til [velferden@sdir.no](mailto:velferden@sdir.no) med ønsket antall, bestillers navn og leveringsadresse.



## Fra problem til løsning:

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

[www.bureauveritas.no](http://www.bureauveritas.no), tlf: 22 40 24 00

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

Move Forward with Confidence



BUREAU  
VERITAS



# Film fremmer trivsel

Gode velferdstilbud fremmer trivsel ombord. Det visste vi fra før, og svarene fra fjorårets brukerundersøkelse bekrefter dette. Filmtjenesten er en viktig del av velferdstilbudet.



**Trine Carin Tynes**  
adviser  
Norwegian Maritime  
Directorate

For å ta vare på et godt mannskap, bevare høy arbeidsmoral og motvirke økt sosial isolasjon, er selvfølgelig komfortable boforhold, gode måltider og godt arbeidsmiljø viktige faktorer. Men, besetningene trenger også tilbud som kan gi trivsel i fritida ombord. Livet til sjøs kan bli kjedelig. Depresjoner og ensomhet er en reell trussel for de daglige gjøremålene og det sosiale livet på ethvert fartøy. For skip som seiler i fjerne farvann er velferdstilbudene begrenset. Velferdens filmtjeneste benyttes av rederiene som kilde til å supplere skipene med rettighetsklarert og stimulerende underholdning.

## BRUKERUNDERSØKELSE

I brukerundersøkelsen var tilbakemeldingen at sjøfolk er gjennomgående fornøyde med tilbudet. Samtidig kom det også frem at velferdstilbud var savnet der rederiene har skåret ned på dette. Investering i gode velferdstilbud bidrar til at besetningen føler seg som en verdifull del av rederiets virksomhet.

«Velferd kan gjøre en forskjell på sykefraværet. Fra egen erfaring er velferden og det sosiale noe av det viktigste med den daglige trivselen om bord», sa en av respondentene.

## FILMVISNINGSMULIGHETER OM BORD

Det er viktig at sjøfolk har mulighet til adspredelse etter krevende arbeidsoppgaver. Situasjonen om bord er ikke annerledes enn hjemme. Vi liker å se filmer for å slappe av og underholdes. Dessuten kan det å se film danne grunnlag for samtaler og diskusjoner.

Av de spurte har 93 % DVD-spillere om bord, mens under en tredjedel oppgir at de har TV-distribusjonssystem med filmkanaler. I takt med utviklingen av stadig mer trådløs underholdningsformidling, vil utsendingen av fysisk filmmateriale til fartøy på sikt opphøre. Men enn så lenge er behovet til stede. En av respondentene i undersøkelsen påpekte dette: «I iveren etter å bli moderne må dere ikke glemme at utover offshoreflåten er tilgangen til internett begrenset. Svært liten båndvidde umuliggjør i praksis ned-



lastinger osv. Et velferdstilbud basert på aviser, bøker og filmer levert om bord vil være nødvendig i lang tid fremover.»

Også på forsyningskip er det i følge undersøkelsen under en tredjedel som har TV -distribusjonssystem med filmkanaler. Dessuten gir ikke dette tilgang til de nyeste kinoaktuelle filmene.

## HELLER FILMER OM PIRATER ENN PIRATFILM

Det er ikke likegyldig hvordan filmene skaffes. Visning om bord regnes ikke for privat, heller ikke om det skjer på lugaren. Med tilbud gjennom Velferden er man sikret at filmbeholdningen om bord er lisensiert. Fremvisning av vanlige kjøpe-DVDer på skip eller rigg er brudd på opphavsrettighetene. Det fremgår av teksten på begynnelsen av filmen: «Kjøper har kun rett til å benytte det til fremvisning i sitt private hjemmeområde.» Med dette menes at kjøpefilmene kun er ment for privat bruk, vist i et privat hjemmemiljø. Skip er kommersielle bedrifter.

Sjøfartsdirektoratets filmleverandører har de nødvendige distribusjonsrettighetene som omfatter



AVSLAPNING: Det er viktig at sjøfolk har mulighet til adspredelse etter krevende arbeidsoppgaver. Mange liker da å se filmer for å slappe av og underholdes.



visning for mannskap på skip og oljerigger og i internasjonalt farvann.

#### **PREMIERER TIL 12 KRONER «BILLETTEN»**

Velferden prøver å skaffe de nyeste og mest omtalte kinoaktuelle filmene. For eksempel har vi hatt alle Oscar-filmene som har vært publikumssuksesser på kino. Utvalget skal også være noe for enhver smak, og innholder vil derfor alltid være en blanding av genre.

Vi har fått mange konstruktive tilbakemeldinger gjennom den nevnte brukerundersøkelsen. Samtidig ser vi gjerne at de som benytter filmtjenesten gir oss fortløpende tilbakemeldinger på utvalget.

I Navigare presenteres noen smakebiter på kommende filmtitler, mens på vår nettside publiserer vi månedlige omtaler av alle filmene vi sender ut. Nesten hver måned er minst en av titlene så ny at den faktisk har sin første norgesvisning om bord på skip som er med i filmtjenesten.

Filmleien beregnes etter besetningen med tolv kroner per besetningsmedlem per film.

Mer informasjon om medlemskap i filmtjenesten samt innmeldingsskjema finnes på vår hjemmeside [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no). Kontakt oss gjerne for å dekke behovet for en lisensiert filmunderholdningsavtale om bord.

## Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

### **Branch offices**

#### **ABERDEEN**

41 r egent 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](mailto: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](mailto:ngss.portsaid@sjofartsdir.no)

#### **ROTTERDAM**

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

### **Kontakter/Contacts**

#### **ANTWERPEN**

Noorse Zeemanskerk, italielei 8,  
2000 Antwerpen, Belgia  
Tel: (+32) 32 01 19 90  
e-mail: [antwerpen@sjomannskirken.no](mailto:antwerpen@sjomannskirken.no)

#### **ESBJERG**

esbjerg Havne-Service, Auktionsgade 5,  
6700 esbjerg, Danmark  
Tel: + 45 75 13 28 59  
Mobil: (+45) 29 24 49 86  
e-mail: [ehswelf@mail.tdcadsl.dk](mailto:ehswelf@mail.tdcadsl.dk)

#### **KØBENHAVN**

Sjomannskirken, ved Mønten 9, 2300 København S  
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03  
e-mail: [kobenhavn@sjomannskirken.no](mailto:kobenhavn@sjomannskirken.no)

#### **HOUSTON**

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

#### **SINGAPORE**

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

#### **MONGSTAD**

Seamen's club, Statoil Mongstad,  
Anleggsleiren, 5953 Mongstad  
Phone: (+47) 56 34 23 00  
Fax: (+47) 56 34 23 01  
e-mail: [resepsjon.mongstad@ess-norway.com](mailto: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](mailto:sjomann@online.no)

#### **ODDA**

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

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

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

#### r egi ON NO r D

##### Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim  
T: 52 74 55 30 F: 52 74 55 31  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon r ørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik  
T: 52 74 54 90 F: 52 74 54 91  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen  
T: 52 74 54 93 F: 52 74 54 94  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø  
T: 52 74 54 20 F: 52 74 54 21  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær  
T: 52 74 55 10 F: 52 74 55 11  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad  
T: 52 74 54 54 F: 52 74 54 55  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø  
T: 52 74 55 20 og F: 52 74 55 21  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest  
T: 52 74 54 50 F: 52 74 54 51  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### r egi ON Sør

##### Stasjon Oslo

Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo  
T: 52 74 54 00 F: 52 74 54 01  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Larvikk

Postboks 84, 3251 Larvikk  
T: 52 74 54 80 F: 52 74 54 81  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Kristiansand S

Postboks 24, 4661 Kristiansand S  
T: 52 74 54 60 F: 52 74 54 61  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Stavanger

Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger  
T: 52 74 55 00 F: 52 74 55 01  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund  
T: 52 74 55 60 F: 52 74 50 02  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen  
T: 52 74 55 80 F: 52 74 55 81  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Florø

Postboks 58, 6901 Florø  
T: 52 74 54 40 F: 52 74 54 41  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund  
T: 52 74 55 40 F: 52 74 55 41  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

##### Stasjon Kristiansund N

Postboks 767, 6501 Kristiansund N  
T: 52 74 54 70 F: 52 74 54 71  
[postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

#### NAvig Are

UTgiver /PUBLISHer :  
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

FØr SiDeBiLDe: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sammen med avdelingsdirektør for Skipsregistrene, Anita Malmedal.  
FOTO: KJELL STRAND

ANSvAr Lig re DAKTør /eDiTØr -iN-CHieF: eilif Fjøn.  
r eDAKTør /eDiTØr : Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble  
Over SeTTeR /Tr ANSLATØr : Bente Amandussen, Bjørg r ossebø

ANNONSe/ADS: OAe mediebyrå, Krenare Sylejmani  
Telefon: 625 22 469  
e-post: [krenare@oae-as.no](mailto:krenare@oae-as.no)

gr AFISK FØr Mgiv NiNg/DeSig N AND LAYOUT:  
Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. [www.kai-hansen.no](http://www.kai-hansen.no)

Tr YKK/Pri NT: Kai Hansen Trykkeri.

OPPLAg/Cir CULATiON: 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.

Sir KULASJON OM BØr D: 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.

SJØFAR TSDire KTØr ATeT:  
Besøksadresse/visiting address: Smedasundet 50A

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

Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01  
e-post: [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)  
internett: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

Bestilling av bladet rettes til [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no) i Sjøfartsdirektoratet. r edaksjonen avsluttet: 21.05.2012

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:

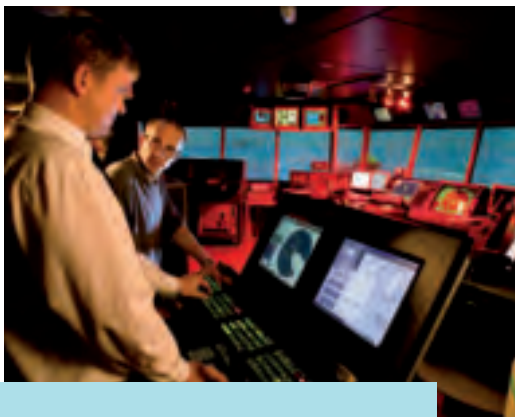
**Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45**  
**Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00**

### 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.**



# CLOSER TO REALITY

your partner in offshore and maritime training

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Påmelding:

Telefon: +47 73 56 14 00

E-post: sales@smc.no eller

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



# SMSC

SHIP MODELLING & SIMULATION CENTRE

Ladehammerveien 4, 7041 Trondheim

## 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 iht 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](http://www.navy.no)

**NAVY**  
[www.navy.no](http://www.navy.no)

**LANDSDEKKENDE KJEDE INNEN MARITIM ELEKTRONIKK**