

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

3 / 2012



8 Verdensledende på LNG-skip

12 Ønsker påbud om flytevest

30 Sjøsikkerhet etter Titanic

42 Nytt dataverktøy for fiskere



**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 farvannsløp 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 er tilgjengelig i både norsk og engelsk utgave.

For mer informasjon www.sjokart.no



STATENS KARTVERK
SJØ



Innhold

- 4** Leiar: Må det ei ulykke til?
- 8** Kina vil lære om LNG-drift av skip
- 12** Støtte til forslag om sikkerhet i fritidsflåten
- 15** Ulykker med fritidsfartøy første halvår
- 16** Skipsulykker første halvår
- 18** Nyregistreringer i NIS
- 19** Rettsvern og registrering i skipsregisteret
- 20** MAROFF deler ut millioner
- 22** SHT-rapporten om forliset til Langeland
- 26** Personulykker skal forebygges
- 28** Trenger sjøfolk - også på land
- 30** Maritime milepæler: Hundre år siden Titanic
- 36** Paris MoU: Fokus på inspeksjon av passasjerskip i 2013
- 38** 19 hedres med medaljen for edel dåd
- 39** Kampanjer mot ferjer og hurtigruteskip i sommer
- 40** Nytt verktøy for risikovurdering i fiskeflåten
- 42** Norsk maritim næring på Posidonia i Hellas
- 44** Telemedisin gir tryggere seilas
- 48** Kommunikasjon kan forebygge konflikter
- 50** Nye elektroniske tjenester i Sjøfartsdirektoratet
- 52** NIS markerte 25-årsjubileum
- 54** Sigurd Gude legger inn årene
- 55** Sjøfartsdirektoratet ISO-sertifisert
- 56** Blåmyra Open golfturnering
- 59** Nordsjøcupen 2012, del 2
- 60** Sjøfolk samlet inn 100 000 til syke barn
- 62** Film Service for Seafarers

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Må det ei ulykke til?

I år er det hundre år sidan Titanic-forliset. Ulykka med skipet som ikkje kunne søkka har fasinert og underhalde, og blitt skildra i eit utal bøker og i fleire filmar, men sette også sjøtryggleik på dagsorden. Denne ulykka var den direkte årsaka til den første internasjonale konvensjonen om sjøtryggleik - SOLAS (Safety of Life at Sea).

Dette er ikkje einaste gong ei ulykke har ført til nye reglar for tryggleik til sjøs. Tvert imot kan ein slå fast at mykje av regelverket me finn i dag kan sporast tilbake til konkrete ulykker. Eller for å sei det på ein annan måte – ulykkene har vore den viktigaste drivkrafta for nye reguleringar av skipsfarten. Som døme frå nyare tid kan nemnast at ulykka med ferja «Herald of Free Enterprise» førte til retningsliner for sikker drift av skip, «Exxon Valdez» gav

oss International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), og krav om dobbeltskrog, «Scandinavian Star»-ulykka ga nye reglar for brannsikring og «Estonia» ga mellom anna nye reglar for stabilitet.

Etterpåklokskap vert det ofte kalla når ein vurderer hendingar etter at dei har skjedd. Men det er viktig å ta lærdom av historia og av dei feila som førte til ulykkene.



DRIVKRAFT: Ulykker har vore den viktigaste drivkrafta for nye reguleringar av skipsfarten. Mellom anna ga den tragiske kantringa av MS «Herald of Free Enterprise» nye reglar for drift av skip. 193 menneske mista livet då ferga kantra på veg ut frå Zeebrugge i Belgia i 1987 med kurs for Dover.

DRIVING FORCE: Accidents have been the driving force for new regulation of the shipping industry. The tragic capsizing of the car ferry MS "Herald of Free Enterprise" led to new guidelines for safe operation of ships.

foto : nt B-Scan PIX

Skjerpa regelverk har gitt oss auka tryggleik, både innan skipsfarten og på andre områder i samfunnet. Talet på ulykker har gått ned og konsekvensen av ulykker er ofte mindre i dag enn det dei var før. Det er bra. Det som ikkje er bra er at mange av desse ulykkene kunne ha vore hindra om ein hadde handla før, om ein hadde greidd å vera i forkant med regelutvikling og fokus på sikker drift.

I mange år var arbeidet med tryggleik til sjøs synonymt med styrking av det tekniske regelverket, men statistikken viser oss at årsakene til mange ulykker i vel så stor grad skuldast operative forhold. For å koma ulykkene i forkjøpet og for å få fokus på sikker drift, vart kravet om kvalitetsstyringssystem (ISM-koden) innført for reiarlag og skip. Ideen bak, var å få fokus på sikker drift, ikkje berre om

bord i båtane, men i heile reiarlagsorganisasjonen. Skipssikkerhetsloven slår fast at det er reiarlaget som har ansvaret for liv, helse miljø og materielle verdiar og for at lovar og reglar vert følgt.

Sjøfartsdirektoratet har vridd tilsynet slik at det no er større fokus på operative forhold, tryggingstyring og førebygging. Det er i tråd med intensjonen i Skipssikkerhetsloven. Målet er at aktørane skal vera i forkant av utviklinga, at ein skal få kartlagd risikofaktorar og sett i verk nødvendige tiltak før ulykkene skjer. Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at aktørane i enno større grad set sikker drift på agendaen, men det er altså aktørane sjølv som har det heile og fulle ansvaret for at det skjer.

Titanic var i si tid verdas sikraste skip. Likevel gjekk det gale. Mest fordi ein ikkje

hadde gode nok rutinar for sikker drift, og kanskje fordi ein i for stor grad stolte på den nye teknologien.

Teknologiske forsprang til tross, også i våre dagar opplever me alvorlege ulykker. For mange av desse ulykkene kan me seie at det grunnleggande sett er same forhold som fører til ulykker i dag som for hundre år sidan. Ein har ikkje hatt gode nok rutinar for sikker drift, ein har ikkje følgt rutinane ein har, eller ein har stolt for mykje på teknologien.

Målet må vera at me i framtida ikkje ventar til ulykkene har skjedd før me handlar. At me greier å koma med regelendringane i forkant av utviklinga, og at me gjennom fokus på sikker drift får kartlagt risiko og sett inn nødvendige tiltak før ulykkene skjer. ■

Does it have to take an accident?

This year marks one hundred years since the Titanic disaster. The shipwreck of the supposedly unsinkable ship has fascinated and entertained us ever since, it has been the subject of a myriad of books and films, but it has also served to put maritime safety on the agenda. The accident led to the convening of the first international conference on Safety of Life at Sea (SOLAS).

This is not the only time an accident has led to new regulation for the shipping industry. On the contrary, it is safe to say that much of the legislation we have today can be traced back to specific accidents. Or to put it differently - accidents have been the most important driving force for new regulation of the shipping industry. In recent times, the capsizing of the MS "Herald of Free Enterprise" car ferry led to new guidelines for safe operation of ships. The "Exxon Valdez" oil spill gave us the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) and double hull requirements. The disastrous fire on board the MS "Scandinavian Star" brought about new rules for fire safety, while the sinking of the MS "Estonia" led to, among other things, new rules for stability.

Hindsight is often 20/20, but it is important to learn from history and from faults that led to accidents. Stricter regulations have provided increased safety, both within the shipping industry and other sectors of society. The number of accidents has gone down and the consequences of accidents are often less serious today than they were before. That is good. What is not good, however, is that many of these accidents could have been prevented if we had acted before, if we had been able to be at the forefront of developing rules and focusing on safe operations.



For many years, working with maritime safety was synonymous with the reinforcement of technical regulations, but statistics show us that the cause of many accidents is just as much due to operational factors. To get ahead of accidents and to focus on safe operation, the requirement for safety management (ISM Code) was introduced for shipping companies and ships. The idea was to focus on safe operation, not only on board the vessels, but throughout the ship owners' organization. The Ship Safety and Security Act states that it is the ship owner who is responsible for life, health, the environment and material assets and to ensure that laws and regulations are observed.

The Norwegian Maritime Authority (NMA) has turned greater focus

on operational issues, safety management and prevention of accidents. This is in keeping with the intention of the Ship Safety and Security Act. The objective is that the companies should be at the forefront of development, identify risk factors and take the necessary precautions before accidents happen. The NMA will encourage ship owners to put safe operation of the agenda to an even greater extent, but it is the ship owners themselves who have the full responsibility for that happening.

At one time, the Titanic was the world's safest ship. Nevertheless, it sank. The accident was mostly due to the lack of good procedures for safe operation and perhaps an excessive trust in technology.

Despite cutting edge technology, we suffer serious accidents today as well. In many of these incidents, we can see the same conditions lead to accidents today as they did a hundred years ago. The procedures for safe operation have not been good enough or they have been disregarded, and the crew has relied too much on technology.

The aim should be that in the future we do not wait until after the accidents have occurred before we act. We should be able to adjust the legislation ahead of the development, and through focus on safe operation, we should analyze risk and make the necessary measures before accidents happen. ■



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

Sjøfartsdirektoratet bistår med norske erfaringer:

Kina vil lære mer om LNG-

Norge er verdensledende på bruk av flytende naturgass (LNG) som drivstoff for skip. Kina er svært interessert i å lære av de norske erfaringene etter 12 år med LNG-skip.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Etter invitasjon, formidlet av Nærings- og handelsdepartementet, holdt teknisk direktør i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen, innlegg på en workshop og en stor LNG-konferanse med over 450 deltakere i den kinesiske hovedstaden Beijing i slutten av juni. Han var også i et møte med Waterbourne Transport Research Institute, med tanke på at dette forskningsinstituttet besøker Sjøfartsdirektoratet i høst for å samle ytterligere kunnskap om bruk av LNG som drivstoff for skip.

– Kineserne er kjent med at Norge er verdensledende på dette området, da vi har hele 29 skip i drift med LNG-drivstoff og at vi i tillegg har elleve skip for LNG-drift under bygging. Kina har selv store planer for nybygging og ombygging av flere tusen skip for LNG-drift, både fiskefartøy og skip som driver med elvetransport, opplyser Lasse Karlsen til Navigare. Han er LNG-koordinator i Sjøfartsdirektoratet.

STOR INTERESSE

Under Beijing-oppholdet ble Karlsens innlegg møtt med stor interesse, og han fikk mange spørsmål om erfaringene i Norge.

– Interessen går på våre driftserfaringer, som for eksempel regelverket knyttet til sikkerhet i forbindelse med lagring og bunkring. De er også interessert i hvordan vi regulerer skipstrafikken langs kysten – om sikkerhetssoner og restriksjoner for skip som drives med LNG, forteller Karlsen.

Kina har i dag over 8.000 biler som drives med LNG og landet har store planer for å utvide bruken av LNG innen både land- og sjøtransport samt fiskeri. Et prosjekt på konvertering av tusen fiske fartøyer er under planlegging. Samtidig ser kineserne på bruk av LNG på elvebåter.

Gjennom import har Kina stor tilgang på naturgass, men de har også et stort energibehov. Interessen



for økt bruk av LNG i transportsektoren skyldes blant annet de store utfordringene landet har i forhold til forurensning og utslipp av klimagasser. Dessuten er LNG for tiden rimeligere i noen deler av verden enn både tungolje og diesel.

Noen kinesere var likevel kritiske til bruk av LNG

drift av skip



BEIJING: Under Beijing-oppholdet ble Lasse Karlsens innlegg møtt med stor interesse, og han fikk mange spørsmål om Norges erfaringer med LNG. Her er Karlsen (til venstre) sammen med Xavier (Xin Hua) Chen (til høyre), president i Beijing Energy Club og Bai Rongchun (i midten), også fra Beijing Energy Club.

foto : PRIVat

BEIJING: During his visit to Beijing, Lasse Karlsen's talk was met with great interest and he received many questions about Norway's experience with LNG. Here is Mr. Karlsen (left) with Mr. Karlsen (left) with Xavier (Xin Hua) Chen (right), President of the Beijing Energy Club and Bai Rongchun (center), also from Beijing Energy Club.

i transport fordi det var energiunderskudd i vinterperioden på grunn av behov for oppvarming.

TYSKLAND OG NORDEN

Tyskland er også veldig interessert i norske erfaringer med LNG-drift av skip. Derfor var teknisk direktør

Lasse Karlsen invitert til å holde innlegg på en stor shippingkonferanse i Hamburg i vår, der LNG-drift av skip var hovedtema. Han deltok også med foredrag og i paneldebatt på den årlige konferansen til Norsk-Tysk Handelskammer i Hamburg i juni, med DNV (Det Norske Veritas) og Innovasjon Norge som med-

>>>

arrangører. Temaet var: «LNG – the Norwegian Experience».

Siden bunkring fra land reguleres av Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap ba Sjøfartsdirektoratet om at DSB ble invitert til den årlige konferansen til Norsk-Tysk Handelskammer. De tyske havnemyndighetene for Brunsbüttel i Schleswig-

Holstein, hvor Gasnor har planer om LNG terminal, knyttet kontakt med DSB for å få innspill.

Men også de nordiske landene samarbeider om problemstillinger knyttet til bunkring av LNG. I likhet med Norge, har de andre nordiske landene utnevnt sine LNG-koordinatorer. Disse skal møtes i november, der de blant annet skal diskutere et felles



FJORD1: Allerede i 2000 tok Fjord1 i bruk Norges første gassdrevne ferje, MF Glutra. Her er rederiets nyeste LNG-drevne ferje, MF Boknafjord, som også er verdens største i sitt slag. Ferja ble satt i drift i 2011 og er det tolvte av rederiets gassdrevne skip.

foto : BJaRte aMBLo

FJORD1: Already in 2000, Fjord1 had Norway's first gas-powered ferry, the MF Glutra. Here is the company's newest LNG-powered ferry, MF Boknafjord, which is also the largest of its kind. The ferry was put into operation in 2011 and is the twelfth of the company's gas-powered ships.

29 LNG-DREVNE SKIP UNDER NIS/NOR f LAGG

År	Navn	Type	DWT	Rederi
2000	Glutra	Ferge	659	Fjord1
2003	Stril Pioner	PSV	6013	Simon Møkster Shipping
2003	Viking Energy	PSV	6013	Eidesvik Offshore AS
2004	Pioneer Knutsen	Tanker	817	Knutsen OAS
2006	Bergensfjord	Ferge	1025	Fjord1
2007	Fanafjord	Ferge	1025	Fjord1
2007	Mastrafjord	Ferge	1025	Fjord1
2007	Raunefjord	Ferge	1025	Fjord1
2007	Stavangerfjord	Ferge	1025	Fjord1
2008	Viking Queen	PSV	6200	Eidesvik Offshore ASA
2009	Viking Lady	PSV	6200	Eidesvik Offshore ASA
2009	Tidedronningen	Ferge	150	Norled
2009	Tidekongen	Ferge	150	Norled
2009	Tideprins	Ferge	150	Norled
2009	Barentshav	Kystvakt	2100	Forsvaret
2009	Moldefjord	Ferge	857	Fjord1
2010	Bergen	Kystvakt	2100	Forsvaret
2010	Fannefjord	Ferge	857	Fjord1
2010	Romsdalsfjord	Ferge	857	Fjord1
2010	Korsfjord	Ferge	857	Fjord1
2010	Selbjørnsfjord	Ferge	900	FosenNamsos
2010	Sortland	Kystvakt	2100	Forsvaret
2011	Scandi Gamma	PSV	5000	Dof ASA
2011	Boknafjord	Ferge	1300	Fjord1
2011	Tresfjord*	Ferge	200	Fjord1
2012	Viking Prince	PSV	5380	Eidesvik Offshore ASA
2012	Olympic Energy	PSV	5066	Olympic Shipping
2012	Høydal	Cargo	2692	NSK Shipping AS
2012	Normand Arctic	PSV	5265	Solstad Offshore AS

*Bygget i 1991 - ombygd fra diesel til gassdrift i 2011.

Listen er oppdatert pr 1. august 2012. Ytterligere elleve skip for gassdrift i Norge er under bygging.

nordisk regelverk omkring bunkring av LNG, både fra land og fra bunkringsfartøy. Til møtet er DSB og de øvrige nordiske relevante landmyndigheter invitert sammen med sjøfartsmyndighetene for å få et helhetlig sikkerhetsregime både for bunkring fra land og fra bunkringsfartøy.

– I tillegg til koordinering av nordiske regler, er det vår hensikt å få til et felles framstøt i IMO og til ISO, sier Lasse Karlsen. ■



EIDESVIK: Eidesvik-rederiet var i 2003 først i verden med gassdrevet supplyskip (Viking Energy). Viking Prince (bildet) er det nyeste av rederiets til sammen fire LNG-drevne supplyskip. Det ble overlevert fra Kleven Verft 30. mars i år.

foto : eiDeSVIK

EIDESVIK: In 2003, the Eidesvik shipping company had the world's first gas-powered supply ship (Viking Energy). The Viking Prince (photo) is the latest of the company's total of four LNG powered supply vessels. It was delivered on the 30th of March this year.

PHoto : eiDeSVIK

PRODUKSJ ONSANLEGG f OR LNG I NORGE

- Tjeldbergodden, Nordmøre
- Kollsnes, Øygarden (to anlegg)
- Snurrevarden, Karmøy
- Risavika, Sola
- Snøhvit, Hammerfest

LNG

Liquified Natural Gas. Betegnelsen for flytende, nedkjølt naturgass. Gassen må normalt kjøles ned til omlag - 162 grader Celcius for å holde seg flytende ved atmosfærisk trykk.

The Norwegian Maritime Authority (NMA) will share experience:

China wants to learn about LNG ship fueling

Norway is a world leader in the use of liquefied natural gas (LNG) as fuel for ships and China is very interested in learning from our 12 years of experience.

By invitation mediated by the Ministry of Trade and Industry, Technical Director at the NMA, Lasse Karlsen, spoke at a workshop and a large LNG conference with over 450 participants in the Chinese capital Beijing, late June this year. Mr. Karlsen also met with the Waterbourne Transport Research Institute, to prepare the institute's upcoming visit to the NMA to gather further information about the use of LNG as fuel for ships.

– The Chinese are aware of Norway's position as a world leader in this area, as we have a total of 29 LNG-fueled vessels in operation and a further eleven vessels for LNG operation under construction. China has extensive plans for construction and renovation of thousands of ships for LNG operations, including fishing vessels and vessels engaged in river transportation, said Lasse Karlsen who is the LNG-coordinator for Norwegian maritime authorities.

GREAT INTEREST

Mr. Karlsen's speech in Beijing was met with great interest, and he got numerous inquiries about Norway's experience in this matter.

– Their interest is mainly concerning our operational experience, such as regulations relating to safety in connection with the storage and bunkering. They are also interested in how we regulate traffic along the coast in regard to safety zones and restrictions on ships operated by LNG, says Karlsen.

China currently has more than 8,000 cars that run on LNG and the country has ambitious plans to expand the use of LNG in land transport. Se ny norsk tekst

Through imports, China has a significant supply of LNG, but they also have huge energy needs. The interest in increased use of LNG in the transport sector is partly due to the major challenges the country faces in relation to pollution and greenhouse gas emissions. Moreover, LNG is less costly in certain parts of the world than both heavy fuel oil and diesel. However, some Chinese were still critical to the use of LNG

in transport because of an energy shortage during the winter months due to heating requirements.

GERMANY AND THE NORDIC COUNTRIES

Germany is also very interested in Norway's experience with LNG operation of ships. Earlier this year, Lasse Karlsen was invited to speak at a major shipping conference in Hamburg where LNG ship operation was the main topic. He also gave a speech and participated in a panel discussion at the annual conference of the German-Norwegian Chamber of Commerce in Hamburg in June. DNV (Det Norwegian Veritas) and Innovation Norway acted as co-organizers at the conference and the topic was: "LNG - the Norwegian Experience."

Since bunkering from shore is regulated by the Directorate for Civil Protection and Emergency Planning (DSB), the NMA requested that DSB was invited to the annual conference of the German-Norwegian Chamber of Commerce. During the conference, the German port authorities for Brunsbüttel in Schleswig-Holstein established contact with the DSB for counseling on an LNG-terminal that Gasnor is planning to build in the area.

The Nordic countries also cooperate on issues related to bunkering of LNG. Like Norway, the other Nordic countries have appointed LNG coordinators. These will meet in November to discuss, among other things, a common regulatory scheme about bunkering of LNG, both from shore and bunkering vessels. Both the maritime and the shore-based authorities, like DSB, from the other Nordic countries are invited to the meeting which aim to accomplish a complete safety regime for bunkering both from shore and from bunkering vessels.

– It is our intention to achieve a joint recommendation which we also will submit to the IMO (International Maritime Organisation) and the ISO (International Organization for Standardization), says Lasse Karlsen. ■



Høringsrunden om sikkerhet i fritidsbåter:

Støtte til mange av forslagene

STØTTER: De fleste av de 27 høringsuttalelsene støtter arbeidsgruppens vurderinger og forslag til tiltak for bedre sikkerhet i fritidsflåten.

foto : Bjarne Amble

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 27 høringsuttalelser på Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. De fleste høringsinstansene støtter arbeidsgruppens vurderinger og forslag til tiltak for bedre sikkerhet i fritidsflåten.



Bjarne Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

En stor del av høringsinstansene mener at følgende tiltak vil bedre sikkerheten:

- Påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter og kajaker underveis.
- Skjerpning av promillegrensen.
- Grundigere undersøkelser av ulykker med fritidsbåter.
- Styrking av båtførernes kompetanse.
- Tiltak rettet mot fisketurister.
- Nasjonal fartsgrense/krav til kommunale fartsgrenser.

HOLDNINGER

Mange av høringsinstansene framhever at de er enig i at fortsatt økt satsting på holdningsskapende arbeid er et viktig tiltak.

Norsk Seilforbund, som også har del-tatt i arbeidsgruppen, har tatt dissens på forslagene om å vurdere påbud om bruk av flytevest og en skjerpning av gjeldende promillegrense. I sin høringsuttalelse ut-taler forbundet at det ikke først og fremst er behov for nye lover og reguleringer, men at det er viktig å arbeide for at de lover og regler som vi allerede har blir overholdt. Forbundet mener derfor at økt satsing på holdningsskapende tiltak, sammen med økt kontrollvirksomhet, vil være den beste veien å gå for å øke sikkerheten.

Østfold politidistrikt mener at en of-fentlig myndighet bør koordinere det holdningsskapende arbeidet, og at Sjøfartsdirek-toratet er et naturlig forankringspunkt.

– Den frivillige innsatsen, som er for-midabel, må stimuleres og det er viktig at

kampanjer og liknende har et felles bud-skap. I motsatt fall druknes ofte budskape-ne i forskjellige organisasjoners iver etter å vises i media, heter det blant annet i uttalelsen fra Østfold politidistrikt.

Også Oslo politidistrikt påpeker at det er viktig med en sentral koordinering av det holdningsskapende arbeidet, og at det ville vært hensiktsmessig med en større innsats fra Sjøfartsdirektoratet. I uttalel-sen understrekes det at en sterkere koor-dinering ikke må gå på bekostning av den store og viktige frivillige innsatsen.

UP-KONTROLL PÅ SJØEN?

Folkehelseinstituttet ønsker å styrke kon-trollapparatet, og ser spesielt positivt på å gi UP kontrollfunksjon på sjøen.

Finansnæringens Fellesorganisasjon er også enig i behovet for økt kontroll, men



vil ikke ta stilling til om det bør blir et utrykningspoliti til sjøs. Organisasjonen påpeker at et obligatorisk småbåtregister er en viktig forutsetning for å kunne holde et forsvarlig kontrollnivå og en tilfredsstillende effekt av økt kontrollvirksomhet.

Men Agder, Østfold og Oslo politidistrikt går imot å gi Utrykningspolitiet et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. Ifølge Politidirektoratets sammenfatning av politidistriktenes høringsuttalelser begrunnes dette med at «det er lite hensiktsmessig å opprette nye enheter som vil kreve investeringer i materiell og mannskap med spesialkompetanse, i stedet for å bygge på eksisterende beredskap med politibåter, lokalkunnskap og kompetanse hos båtførerne. Politidistriktene påpeker at dette i så fall vil medføre mindre fleksibilitet i den daglige oppgaveløsningen og en dårlig ressursutnyttelse. Oslo og Østfold politidistrikt viser til at politiets sjøtjeneste i tillegg har en rekke andre oppgaver, eksempelvis miljøoppsyn, ordensoppdrag og forebyggende politiarbeid, som til daglig ikke blir utført av UP. Østfold politidistrikt viser videre til at

distriktet har et godt etablert samarbeid med svensk politi og redningstjenester og at det er naturlig at det er Østfold politidistrikt i egenskap av lokal redningssentral (LRS), som opprettholder og videreutvikler operativ kapabilitet for sjøtjenesten.»

Politidirektoratet viser til at det pågår et utredningsarbeid om politiets sjøtjeneste, hvor også UPs operative ansvar skal vurderes.

ØKT KOMPETANSE

Kystverket kommenterer også arbeidsgruppens fokus på båtførernes kompetanse, og forslaget om å gjøre kravene til båtførerprøven mer tidsriktig.

– Ingen tiltak, verken merking, informasjon eller fartsgrenser kan kompensere for manglende kompetanse hos båtfører. For å forstå og bruke hjelpemidler som oppmerking, sjøkart og annen informasjon, kreves kompetanse hos båtføreren, skriver Kystverket blant annet.

Redningsselskapets representantskap krever at det i tillegg til informasjonskampanjer lettes til rette for økt fokus på sjøvettopplæring i skole og barnehage.

Både Politidirektoratet og flere av politidistriktene støtter forslaget om et eget «hurtigbåtsertifikat» for å kunne føre de svært raske fritidsbåtene, på grunn av det store skadepotensialet disse båtene har.

Finansnærings Fellesorganisasjon mener at førere av båter som går fortere enn 50 knop bør ha et høyhastighetssertifikat. Etter organisasjonens syn bør også krav om et slikt sertifikat umiddelbart innføres for de som i næringsøyemed fører båter som kan oppnå fart over 50 knop, og legger til at denne aktiviteten er en like stor utfordring som privat bruk av høyhastighetsbåter.

LAVERE PROMILLEGRENSE

De fleste høringsinstansene støtter forslaget som ber regjeringen vurdere å skjerpe dagens promillegrense for føring av fritidsbåter under 15 meter med motor som fremdriftsmiddel, samt seilbåter mellom 4,5 og 15 meter.

Folkehelseinstituttet mener grensen bør senkes fra dagens 0,8 til 0,2 promille, og finner ingen tungtveiende grunner til forskjellige grenser på land og vann. Selv

om trafikkbildet på sjøen oftest er mer oversiktlig enn på land, kan det være krevende å være båtførere med høy fart og mange båter i farvannet, skriver Folkehelseinstituttet.

Flere andre instanser støtter en promillegrense på 0,2.

Uttalelser fra politiet støtter at promillegrensen bør skjerpes, men tar ikke stilling til om den bør være 0,2 eller 0,5.

Nord-Trøndelag politidistrikt skriver: «Vi ser ingen grunn til at promillegrensen på sjø ikke skal settes likt med bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen».

BRUK AV FLYTEVEST

Nesten alle høringsinstansene går inn for at regjeringen må vurdere et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis.

Fiskeridirektoratet skriver: «Enkle tiltak som krav til bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis og krav til ombordstigningsanordninger bør etter vår vurdering være de viktigste satsingsområdene i første omgang.»

Redningsselskapet var representert i arbeidsgruppen, og støttet forslaget der. I tillegg skriver de i høringsuttalelsen at de

>>>



DISSENS: Norsk Seilforbund, som også har deltatt i arbeidsgruppen, har tatt dissens på forslagene om å vurdere påbud om bruk av flytevest og en skjerping av gjeldende promillegrense. Forbundet mener at økt satsing på holdningsskapende tiltak, sammen med økt kontrollvirksomhet, vil være den beste veien å gå for å øke sikkerheten.

foto : BJaRto aMBLe



FLYTEUTSTYR: Nesten alle høringsinstansene går inn for at regjeringen må vurdere et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajakker underveis.

foto : BJaRite aMBLe

de oppfatter som det mest effektive tiltaket, nemlig innføring av påbud om bruk av flyteplagg i åpen båt, iverksettes snarest. Det må samtidig settes inn ressurser på å øke kontrollen med at regelverket holdes.

Politidirektoratet og politidistriktene som har uttalt seg, støtter påbud om bruk av vest.

– I tillegg til å virke forebyggende vil et påbud være lettere å håndheve enn dagens ordning hvor politiet må kontrollere hver enkelt båt for å se om flyteutstyr er om bord, skriver direktoratet. Oslo politidistrikt opplever under kontroller at mange bruker lang tid på å finne flyteutstyret i båten, og det er ofte nedlåst.

Nord-Trøndelag politidistrikt mener at det ikke bare bør bli påbudt med flytevest i kajakker, men også ved bruk av kano.

OBLIGATORISK SMÅBÅTREGISTER

Spørsmålet om å gjeninnføre et obligatorisk småbåtregister var ikke med i arbeidsgruppens mandat, og er derfor ikke behandlet i rapporten, men flere av høringsinstansene etterlyser en diskusjon rundt et obligatorisk register for fritidsbåter/eier av fritidsbåter.

Politidirektoratet oppsummerer politiets kommentarer til dette slik: «Oslo politidistrikt uttaler innledningsvis at det er en grunnleggende svakhet ved flere av forslagene at det ikke lenger finnes noe obligatorisk småbåtregister, og at de fleste av forslagene påvirkes av at dette ikke er

på plass. Også Østfold politidistrikt fremholder at et obligatorisk småbåtregister vil være viktig for flere av rapportens forslag. Politidirektoratet ser at et småbåtregister vil ha betydning for de av arbeidsgruppens forslag som går ut på å ansvarliggjøre fartøyets eier, og kunne innebære en effektivisering av politiets kontroll med etterlevelsen av regelverket.»

Fiskeridirektoratet skriver blant an-

net: «Når krav stilles til fartøyets eier, vil det etter Fiskeridirektoratets vurdering være viktig at en har et obligatorisk register over fritidsbåter og dets eiere».

Også Finansnærings fellesorganisasjon påpeker at et obligatorisk småbåtregister er en viktig forutsetning for å kunne holde et forsvarlig kontrollnivå.

– Vi er overbevist om at et obligatorisk småbåtregister må på plass for å få en tilfredsstillende effekt av økt kontrollvirksomhet, skriver Finansnærings fellesorganisasjon.

GODT GRUNNLAG

– Gjennom sitt arbeid har høringsinstansene lagt et godt grunnlag for å gjennomføre tiltak for bedre sikkerhet ved bruk av fritidsbåter. Nå blir det opp til ulike departementer og direktorater å følge opp de foreslåtte tiltakene, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar. Det var i september 2011 statsråd Trond Giske ba sjøfartsdirektøren om å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten ved fritidsbåtbruk i et bredt perspektiv, og komme med forslag til tiltak som skal øke sikkerheten.

Akselsen sier at noen av arbeidsgruppens forslag lett kan gjennomføres, mens andre krever mer omfattende arbeid, og eventuelt vedtak av Stortinget.

– Jeg er glad for den store støtten til arbeidsgruppens forslag. Det viser også at det var fornuftig å ha et bredt sammensatt utvalg, der forskjellige synspunkter var representert, sier Olav Akselsen. ■



GODT GRUNNLAG: Høringsinstansene har lagt et godt grunnlag for å gjennomføre tiltak for bedre sikkerhet ved bruk av fritidsbåter. Nå blir det opp til ulike departementer og direktorater å følge opp de foreslåtte tiltakene i rapporten, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

foto : BJaRite aMBLe



UTEN VEST: Fall over bord er en av hovedårsakene til dødsfall ved bruk av fritidsbåt, så selv om det er sol og fint vær, er det viktig å bruke flytevest.

foto : Ste Ina R Ha Ug Be Rg

Ulykker med fritidsbåter første halvår 2012:

11 av 17 omkomne brukte ikke vest

I første halvår omkom 17 personer i forbindelse med bruk av fritidsbåt. 11 av disse brukte ikke flytevest. Alle var menn.

– Det er bekymringsfylt at så mange av de omkomne ikke brukte vest. Selv om dette kan berge liv, så er det fortsatt mange som ikke tar sikkerheten godt nok på alvor, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Fall over bord og kantring er årsak til 14 av de 17 dødsfallene – noe som også er med å understreke viktigheten av bruk av flytevest. Totalt sett er halvårstallene for 2012 noe høyere enn 2011 – hvor 14 omkom.

– Bruk av fritidsbåt skal være en trivelig og lystbetont aktivitet. Da er det trist at så mange omkommer. Folk, eller enda mer presis mennene, må nok bli enda mer fokuserte på sikkerheten til seg selv og andre dersom vi skal lykkes i å få ned tallene, sier Akselsen.

Akselsen påpeker at innføring av obligatorisk båtførerbevis er en av måtene en har fått inn sikkerhetstenkingen blant båtfolket. I tillegg har direktoratet kjørt flere kampanjer – blant annet en flytevestkampanje i år og i fjor. ■

OMKOM: Én polakk er funnet omkommet og tre er fortsatt savnet etter at de i slutten av juni dro ut på fisketur i en åpen båt utenfor Etne i Hordaland.

fakSILMLe f Ra BeRgen S t i Den De/Bt.no



Skipsulykker første halvår 2012:

uendret ulykkesbilde

Statistikken for yrkesfartøy første halvår viser små endringer sammenlignet med fjoråret. – Det er fortsatt en jobb å gjøre, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Selv om halvårstall kan variere mer enn helårstall, er likevel ikke sjøfartsdirektøren fornøyd med at tallene ikke har endret seg mer i positiv retning.

– Det er lagt ned mye arbeid både i direktoratet og i nærin-

gen for å få ned ulykestallene. Jeg hadde håpet på en forbedring og ikke en svak økning, sier Akselsen.

I første halvår i år er det registrert fem omkomne, noe som er noe lavere enn 2011. Holder denne trenden seg for andre halvår, kan det se ut til at antall omkomne blir lavere enn 2011 – hvor det var 13 omkomne totalt for hele året.

Ser en litt mer på tallene for ulykker

så ser en at arbeidsulykker har gått opp fra 129 i første halvår 2011 til 138 i 2012. Halvårstallene for grunnstøtinger har gått opp fra 46 i 2011 til 51 i 2012.

– Samtidig som vi er bekymret for at tallene ikke går nedover, så skal vi huske på at dette totalt sett er små tall sammenlignet med det store antall skip som er i drift daglig, men fokuset vårt er sikkerhet og stadig forbedring av denne, sier Akselsen.

uLYKKER 1. HALVÅR 2012

Innrapporterte ulykker til Sjøfartsdirektoratet

Tabellene under viser antall innrapporterte ulykker og nestenulykker til og med 30.06.2012, dvs. første halvår 2012.

	2009	2010	2011	2011 pr 30.6.11	2012 pr 30.6.12
Annen ulykke	17	16	24	10	14
Arbeidsulykke/Personulykke	273	247	235	129	138
Brann/Eksplosjon	21	31	26	9	12
Fartøyet er savnet, forsvunnet	2	3	5	4	0
Grunnstøting	106	99	114	46	51
Hardtværskade	1	1	4	1	0
Kantring	10	5	4	1	0
Kollisjon	17	25	13	5	6
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	45	53	50	28	29
Lekkasje	6	7	6	3	2
Miljøskade/Forurensing	9	8	21	10	8
Stabilitetssvikt uten kantring	0	0	1	0	0
Total	507	495	503	246	260

f OKuS pÅ SIKKERHET

Sjøfartsdirektoratet har fokus på sikkerhet for skip, mannskap og miljø. Med bakgrunn i dette er også forebyggende arbeid en viktig del – herunder bruk av statistikk til å kartlegge områder for tiltak.

Bruk av holdningskampanjer, uanmeldte tilsyn, veiledning og informasjon har vært viktige virkemiddel innen flere fartøygrupper. Nå håper sjøfartsdirektøren at helårstallene vil gi et noe bedre bilde av situasjonen.

– Helårstallene de siste tre årene viser at en svak oppadgående trend har stoppet opp, og det er positivt i seg selv. Nå håper jeg at vi også kan få en nedgang – hver ulykke er i utgangspunktet en for mye, avslutter Akselsen. ■

MARITIME SIMULATOR COURSES

We offer high quality simulator courses - full scale; DP Induction and Advanced, BRM (Bridge Resource management), ECDIS/AIS, Anchor Handling, Retraining G5 Crane Operator, Offshore loading, Coastal Navigation for Pilot Exemption, etc.

Visit us at www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS

Furuno ser



det du ikke ser



TECDIS
T-2138A/D Telchart ECDIS

Ved siden av radaren er TECDIS (Telchart ECDIS) det viktigste verktøyet for sikker navigasjon. Brukergrensesnittet er utviklet i samarbeid med erfarne navigatører, og resultatet er en meget enkel betjening av et meget avansert system. Ved hjelp av kun et minimum av tastetrykk får du utført de operasjonene du ønsker. TECDIS tilfredsstillter alle IMO krav.

FURUNO

www.furuno.no

Norsk internasjonalt skipsregister (NIS):

Nyregistreringer i juli 2012

I løpet av feriemånedene juli ble det registrert inn ni skip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Det er tre flere enn samme måned i fjor. Ti skip ble slettet, åtte færre enn året før. Totalt var aktiviteten i registeret på samme nivå som juli måned tidligere år. Ved utgangen av måneden talte NIS-flåten 522 skip, med en total bruttotonnasje på 13 732 997 tonn.



NYTT: DOF Management AS sitt nyeste forsyningskip, Skandi Aukra, er ett av skipene som i juli ble registrert i NIS.

foto : HaRaLD M. VaLDeRHauG



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

Seks av skipene var nybygg, hvorav fem er bygget ved norske verft. Samtlige av de norskbygde skipene var registrert i Skipsbyggingsregisteret (BYGG) under byggeperioden.

I løpet av én måned økte NIS-registret med sju forsynings-/ hjelpeskip til plattformer.

Følgende skip ble registrert i NIS i juli i år:

BISON - LApL7 - IMO 8002999

Slepebåt overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)

C-VIKING - LAO17 - IMO 9640231

Nybygd forsyningskip for plattformer fra Simek AS. Ved levering ble skipet overført fra Skipsbyggingsregisteret

(BYGG). «C-Viking» ble flagget om til Vanuatu fire dager etter innføringen i NIS.

EVITA - LAOR7 - IMO 9649562

Nybygd forsyningskip for plattformer fra Myklebust Verft AS. Ved levering ble skipet overført fra Skipsbyggingsregisteret (BYGG) og deretter videre til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) samme dag.

AR SCOTSMAN - LAOE7 - IMO 9616187

Nybygd forsyningskip for plattformer fra STX OSV AS. Ved levering ble skipet overført fra Skipsbyggingsregisteret (BYGG). «Evita» ble flagget om til Isle of Man samme dag.

NORMAND DRaup NE - LNzj 3 - IMO 8406470

Forsynings-/hjelpekkip, plattform overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

SKANDI AuKRA - LAOp7 - IMO 9625425

Nybygd forsyningskip for plattformer fra STX OSV AS. Ved levering ble skipet overført fra Skipsbyggingsregisteret (BYGG).

STAR ATHENA - LAOZ7 - IMO 9497880

Nybygd bulkskip fra Yangzhou Dayang Shipbuilding Co.Ltd., Kina. Det tidligere uregistrerte nybygget ble innført direkte i NIS.

VIKING fIGHTER - LANQ7 - IMO 9623025

Nybygd forsyningskip for plattformer fra STX OSV AS. Ved levering ble skipet overført fra Skipsbyggingsregisteret (BYGG) og deretter videre til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) samme dag.

VIKING VANQuISH - LIuG3 - IMO 9165554

Forsyningskip for plattformer overført fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

Betydningen av rettsvern og registrering i skipsregisteret

Rettsvern er et begrep som betegner at en ervervet rett til en formuesgode - i vårt tilfelle fartøyet - får vern overfor tredjemenn som gjør gjeldende konkurrerende rettigheter til eiendelen. Rettsvern oppnås ved registrering i skipsregisteret.



Anita Malmedal
Avdelingsdirektør
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

Det betyr at man, som hovedregel, vinner fram overfor overdragelser og heftelser/rettigheter som ikke er registrert i skipsregisteret eller som blir registrert senere i tid.

POSITIV TROVERDIGHET

Den som er registrert som innehaver av hjemmel eller heftelse i skipsregisteret beskytter sine rettigheter overfor tredjemenn og kreditorer ved å gi rettighetene rettsvern.

NEGATIV TROVERDIGHET

Den som innretter seg etter de opplysningene som er registrert i skipsregisteret vil, som hovedregel, ikke lide tap som følge av innsigelser fra den som ikke har registrert sin rett.

Den som gjør avtale med hjemmelshaver skal kunne stole på at det registeret ikke opplyser om heller ikke gjelder.

Sjølovens § 37 har bestemmelser om statens erstatningsplikt for tap som skyldes tinglysningsfeil.

REGISTRERINGSPLIKT

Alle norske fartøyer på 15 meter og over skal meldes til registrering innen 30 dager etter levering fra verkstedet eller etter at fartøyet ble å anse som norsk.

Eiere av alle registrerte fartøyer, uansett størrelse, plikter å melde endringer i registrerte forhold til Skipsregistrene innen 30 dager.

Ved salg gis melding av både kjøperen og selgeren, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk og skal slettes.

Manglende registrering er lovstridig og kan straffes med bøter.

RETTIGHETSREGISTRERING

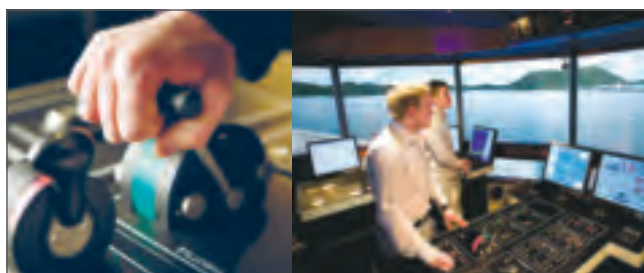
I skipsregisteret kan anmerkes dokument som går ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand (se Sjølovens § 20)

Registerhjemmel som eier har bare den som skipsregisteret utpeker som eier, eller som godtgjør at eiendomsretten er gått over til seg ved eierens død (se Sjølovens § 21).

RETTSVERN I KONKURS

For at en frivillig stiftet rett skal ha rettsvern i konkurs, må retten være innført i dagboken senest dagen før konkursåpningen (se Sjølovens § 25, jfr. § 24).

Ved salg av uregistrert fartøyer under 15 meter oppnås rettsvern for eierforholdet på tidspunktet for overlevering. ■



AALESUND UNIVERSITY COLLEGE
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 (Pilot exemption certificate)
- SCTH - Safe Cargo Transport and Handling on Offshore Vessels
- Stability on Offshore Vessels

<http://maritime.hials.no>

mail: maritime@hials.no

phone: +47 70 16 12 00

MAROFF deler ut millioner i høst:

Mange vil forske på maritim

I løpet av høsten vil det maritime forskningsprogrammet Maritim virksomhet og offshore operasjoner (MAROFF) trolig dele ut 150 millioner kroner. Interessen for å få del i midlene har økt fra år til år.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Midlene går til prosjekter som går over 2-3 år, og jeg kan bekrefte at det er stor interesse for å søke på disse midlene, sier spesialrådgiver i Norges forskningsråd, Sigurd Falch, til Navigare. Han antar at det

etter tildelingen i høst, kan være rundt 50 millioner ledige midler for 2012.

Falch og hans kollega Kjell Røang, hadde før sommeren en runde med seks informasjonsmøter for å gjøre mulige søkere kjent med hva som tilbys gjennom MAROFF. Møtene var lagt til Hauge-sund, Horten, Ålesund, Bergen og Bodø.

– Den maritime næringen er allsidig, og det er en utfordring å nå ut til alle med vårt tilbud, sier Falch.

Han legger til at tildelingen til hvert prosjekt kan variere fra én til 10/15 millioner kroner. For tiden er rundt 80 prosjekter i gang, finansiert med blant annet midler fra MAROFF-programmet. Programmets årlige budsjett har de siste årene ligget på rundt 130 millioner kroner.

MÅL OG FORMÅL

Målgruppen for MAROFF er rederinæringen, verftsindustrien, tjenesteleverandører og utstyrsleverandører til alle typer fartøy og til havbruksanlegg. Programmet



INFO: Sigurd Falch og hans kollega Kjell Røang, hadde før sommeren en runde med seks informasjonsmøter for å gjøre mulige søkere kjent med hva som tilbys gjennom MAROFF. Blant annet var de ved Høgskolen Stord/Haugesund.

foto : BjaRte aMBLe

støtter også oppbygging av kompetanse i forskningsmiljøer, på teknologiske og samfunnsvitenskapelige tema som har betydning for den maritime virksomheten i Norge.

MAROFF skal bidra til å realisere regjeringens maritime strategi for fremme av innovasjon og miljøvennlig verdiskapning i de maritime næringer.

Det er pekt ut tre sentrale innovasjonsområder:

- Miljø
- Avansert logistikk og transport
- Krevende miljøvennlige maritime operasjoner

De tre områdene er valgt ut fordi de både kan gi grunnlag for nye forretningsmuligheter for norske aktører, foruten at

virksomhet



de i stor grad bygger videre på spesialisert kompetanse og erfaring som allerede finnes innen den maritime næringen, opplyser Kjell Røang.

KRAF TVERK-SKIP

På informasjonsmøtet ved Høgskolen Stord/Haugesund i Haugesund ble to igangværende prosjekter presentert.

Vidar Thorsen fra Hordaland Maritime Miljøseks AS (HMMS) orienterte om prosjektet EPS Ship ved Eidesvik AS



BALLASTVANN: Høgskolelektor Gunnar Thuestad presenterte et igangværende prosjekt om rensing av ballastvann. foto : BJaRte aMBL

på Bømlo. Prosjektet skal utvikle et hybrid LNG-drevet kraftverkskip som skal gi elektrisk strøm til skip som ligger ved kai i Bergen havn. Ved å få strøm fra kraftverkskipet, kan cruiseskip, supplyskip og andre fartøyer slå av sine egne motorer i havn, og dermed redusere skadelige miljøutslipp.

Kraftforsyningsskipet skal benytte hybrid teknologi, med brenselceller, varmegjenvinning, gassmotorer (LNG) og batteripakke.

BALLASTVANN

Et annet prosjekt som ble presentert i Haugesund dreier seg om ballastvann. Bak prosjektet står haugesundsrederiet Knutsen OAS Shipping AS, Høgskolen Stord/Haugesund, Uni Miljø, Universitetet i Bergen og NIVA. Sammen jobber de med å utvikle en ny metode for overvåking av ballastvann om bord på skip i sanntid, ved bruk av såkalt flow cytometri.

Høgskolelektor Gunnar Thuestad presenterte prosjektet:

– Målet er at metoden raskt skal gi svar på om ballastvannet inneholder miljøskadelige organismer – før det slippes ut. Etter dagens metoder kan det ta mange uker å få analysert vannprøvene, opplyste Thuestad.

Knutsen OAS Shipping eier forskningsprosjektet, og rederiets mål er å få et konkurransefortrinn dersom de kan få raskere svar på om ballastvannet er tilstrekkelig renset før det slippes ut.

Den internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMO (International Maritime Organization) fastsatte i 2004 krav til hvordan ballastvann skal håndteres, i den såkalte Ballastvannkonvensjonen. Norge har undertegnet konvensjonen, men den er ikke bindende før den er ratifisert av minst 30 stater og minst 35 prosent av tonnasjen i verden. ■

Lasteskipet Langeland (LDJB3):

f lere sikkerhets- kritiske forhold avdekket

Hele mannskapet på seks omkom da Langeland ved forliste i Kosterfjorden i Sverige, 31. juli 2009.

- Lasteluker var ikke sikret.
- Lasten forskjøv seg forover.
- Gikk ned med baugen først.
- Stabilitetsberegninger var unøyaktige og vurdering av langskipstrim var neglisjert.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Langeland gikk fra Stärnökrossen i Karlshamn, Sverige, med kurs for Moss om ettermiddagen 29. juli 2009. Det var et mannskap på seks om bord og fartøyet var lastet med knust stein. Ved avgang Karlshamn var været fint med en svak sydøstlig vind. Det var imidlertid meldt dårlig vær under reisen. Ved passering Skagen om kvelden den 30. juli var vinden oppe i stiv til sterk kuling, og var fortsatt økende.

Tidlig om morgenen den 31. juli var kapteinen i kontakt med rederiet to ganger og opplyste at Langeland hadde 10-15 graders slagside mot babord og at de pumpet vann fra lasterommet. De informerte videre om at de hadde til hensikt å gå inn Kosterfjorden for å søke le. Vindstyrken var da oppe i liten storm, og signifikant bølgehøyde 5,5 meter. Det var ingen ting i samtalene som tydet på at situasjonen om bord var dramatisk.

Siste sikre AIS-posisjon av Langeland var klokken 05.21. De første signalene fra far-

tøets nødpeilesender ble registret klokken 05.46 og en søk- og redningsaksjon ble iverksatt. Ingen av de seks om bord ble funnet. Fartøyet ble senere lokalisert på om lag 100 meters dyp ca. 160 meter nord for siste AIS-posisjon.

LUKENE IKKE SIKRET

Undersøkelsen tyder på at fartøyet gradvis har tatt inn vann mellom lukekarm og lukedeksler som følge av at lukene ikke var sikret. Været fartøyet kom inn i var meldt og mannskapet hadde hatt tilstrekkelig tid til å gjøre sjøklart. Det er ingen ting som tyder på at mannskapet var ukjent med hvordan lukene skulle sikres forsvarlig. Det var imidlertid en skade på lukekarmen akterut som havarikommisjonen antar kan ha oppstått før forliset, og som kan ha medført at det har vært umulig å få på alle tersene. Dersom skaden oppsto før forliset ville det også med stor sannsynlighet komme ytterligere vann i lasterommet gjennom denne utettheten.

Den rapporterte slagsiden i forkant av forliset skyldes sannsynligvis en forskyvning av lasten som igjen skyldes at fartøyet kan ha blitt utsatt for synkronisk rulling. Hava-



rikommisjonen har også vurdert andre forhold som kan ha bidratt til slagsiden. Herunder nevnes absorpsjon av vann i lasten, kollaps av stålstrukturer og sprekker i ytterhuden. Disse forholdene kan ha hatt betydning for forliset, men har sannsynligvis ikke hver for seg eller sammen forårsaket forliset.

STABILITET

Det ble utarbeidet nye trim- og stabilitetsberegninger, og resultatet av disse i tillegg til annen dokumentasjon pekte i retning av at tverrskipsstabiliteten til Langeland var god til tross for slagsiden, og at dette ikke var avgjørende i forhold til forliset.

Det kan med stor grad av sikkerhet slås fast at Langeland ikke kantret, men gikk ned med baugen først. Med en forskyvning av last mot babord og forover i rommet, i tillegg til vann som kom inn gjennom utette luker og skade i lukekarm, var det ikke tilstrekkelig reserveoppdrift igjen i forskipet da akterenden ble løftet og baugen kjørt inn i stor sjø.

Langelands stabilitetsberegninger fra fartøyet var nytt (1971), var unøyaktige og vurdering av langskips trim var neglisjert. I



LANGELAND: Det kan med stor grad av sikkerhet slås fast at Langeland ikke kantret, men gikk ned med baugen først, skriver SHT i rapporten etter lasteskipets forlis 31. juli 2009.

foto : MYKLeBUSI-HaUg Manage Ment



FORLISTE: Det røde krysset på kartet markerer stedet der Langeland gikk ned på svenskekysten.

t tillegg ble det ikke ved ombygginger foretatt krengeprøver eller deplasementsmålinger som ville ha ført til revisjon av trim- og stabilitetsberegningene.

KONSTRUKSJONSFEIL

Dette medførte at Langeland hadde to konstruksjonsfeil som først har blitt avdekket etter forliset. Reserveoppdriften

var i utgangspunktet for liten, og forre lasteromskott var plassert for langt forut i forhold til intensjoner bak krav i byggeforskriften. I realiteten manglet et forre lasteromsskott i og med at kollisjonsskottet var forre begrensning i lasterommet.

Erfaringsmessig kunne det heller ikke lastes i forre del lasterommet uten at forlig trim ble for stor. Dette førte til at store

deler av lasterommet forut var ubenyttet og tilgjengelig for last og vann som kunne forskyve seg lenger forover enn forutsatt ved godkjenningen av fartøyet. Samlet førte de to konstruksjonsfeilene til at Langeland hadde vesentlig redusert overlevelsessevne spesielt i følgende, høy sjø der bølgelengden i forkant av forliset antas å ha vært i nærheten av skipets lengde.

For å sikre at stabilitetsberegningene er utført nøyaktig og inkluderer nødvendige

trimvurderinger er SHT av den oppfatning at det bør vurderes å pålegge alle lasteskip i NOR og NIS som ikke har beregninger utført på godkjent program, å fremskaffe ny fullstendig trim- og stabilitetsdokumentasjon. Dette for å avdekke om det kan være tilsvarende konstruksjonsfeil på andre lasteskip. SHT fremmer en sikkerhetstilråding til Sjøfartsdirektoratet på dette området.

BYGGEFORSKRIFTEN

Byggeforskriften av 1969 som ble lagt til grunn ved konstruksjon og bygging av Langeland, inneholdt særnorske >>>

bestemmelser om maksimal forlig trim/minimum baughøyde ved beregning av teoretiske, homogent lastede fullasttilstander. Bestemmelsene ble videreført i byggeforskrift av 1979, men ved opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) i 1987 ble regelverket internasjonalsert og særnorske bestemmelser utelatt.



SØK: Ingen av mannskapet ble funnet, men skipet ble senere lokalisert på om lag 100 meters dyp. Her har en båt fra den svenske redningstjenesten funnet en flåte som stammer fra Langeland.

foto : rit B SCAN PIX

Overnevnte bestemmelser ble følgelig utelatt fra byggeforskriftene av 1987 og 1992. Dermed kan skip som er bygget/vil bli bygget etter 1987 ha blitt/vil bli bygget med forre lasteromskott plassert for langt forut.

Etter SHTs mening bør det vurderes tiltak for å forhindre dette, og havarikommisjonen er derfor av den oppfatning at bestemmelsen om maksimum forlig trim/minimum baughøyde bør gjeninnføres. SHT fremmer en sikkerhetstilråding til Sjøfartsdirektoratet på dette området.

UPÅLITELIG DOKUMENTASJON

Undersøkelsen av Langelands forlis avdekket at fartøyets lettskipsdata har blitt vesentlig endret siden fartøyet ble bygget i 1971. Alderstillegg, som ikke er

kjent og korrigert for, vil generelt sett utgjøre en usikkerhet både i forhold til trim og i forhold til stabilitet.

Konsekvensen av dette er at fartøyets stabilitetsdokumentasjon, som benyttes til å foreta

operasjonelle vurderinger, vil være upålitelige.

SHT er av den oppfatning at det bør gjennomføres regelmessige krengeprøver eller deplasementsmålinger for å avdekke eventuelt alderstillegg og fastsette korrekte lettskipsdata for lasteskip slik det allerede er krav om for visse passasjerskip og fiskefartøy. SHT fremmer en sikkerhetstilråding til Sjøfartsdirektoratet på dette området.

Undersøkelsen gir SHT grunn til å tro at manglende skalking av luker ikke er et enkeltstående tilfelle, men kan ikke fastslå omfanget av denne praksisen. Havarikommisjonen tilrår derfor at Sjøfartsdirektoratet sørger for en bevisstgjøring rundt faremomenter som kan knyttes til manglende sikring av luker. ■

SIKKERHETSTILRÅDING SJ Ø NR. 2012/04T

Havarikommisjonens undersøkelse har avdekket at Langelands stabilitetsberegninger var unøyaktige og foretatt uten vurdering av langskips trim. Konsekvensen av dette var at fartøyet ble bygget med for lite reserveoppdrift og med forre lasteromskott plassert for langt forut, og at fartøyets overlevelsevne i forhold til å motstå langskips lastforskyvning dermed var betydelig redusert.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet pålegger lasteskip som ikke har stabilitetsberegninger foretatt på godkjent program å fremskaffe ny fullstendig trim- og stabilitetsdokumentasjon.

SIKKERHETSTILRÅDING SJ Ø NR. 2012/05T

På det tidspunkt Langeland ble bygget (i 1971) var det bestemmelser om maksimal forlig trim/minimum baughøyde i teoretisk fullasttilstand med homogen last, men tilsvarende krav finnes ikke i dagens regelverk for lasteskip. Konsekvensen av dette er at fartøy som er bygget/vil bli bygget etter at denne bestemmelsen ble fjernet (i 1987), kan ha blitt/vil kunne bli designet med tilsvarende konstruksjonsfeil som Langeland.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet gjeninnfører bestemmelser for lasteskip om maksimal forlig trim/minimum baughøyde for lastetilstander med homogen last.

SIKKERHETSTILRÅDING SJ Ø NR. 2012/06T

Undersøkelsen av forliset med Langeland viser at fartøyets lettskipsdata har blitt vesentlig endret siden fartøyet ble bygget (i 1971), såkalt alderstillegg, og det har ikke blitt gjennomført krengeprøver eller deplasementsmålinger som kunne ha avdekket dette. Konsekvensen av dette er at fartøyets stabilitetsdokumentasjon, som skal benyttes til å foreta operasjonelle vurderinger, var upålitelige.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet innfører bestemmelser om regelmessige krengeprøver eller deplasementsmålinger for lasteskip, på linje med de bestemmelsene som allerede finnes for visse passasjerskip og fiskefartøy.

SIKKERHETSTILRÅDING SJ Ø NR. 2012/07T

Forliset med Langeland viser at sikring av luker har en særdeles sikkerhetskritisk funksjon. SHT har grunn til å anta at manglende skalking av luker forekommer på flere fartøy, men kan ikke fastslå det eventuelle omfanget av denne praksisen verken i det aktuelle rederiet eller generelt i den norske lasteskipflåten.

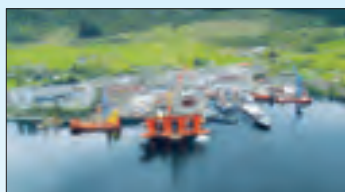
Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet sørger for en bevisstgjøring rundt faremomentene som kan knyttes til manglende sikring av luker.

3 skipsverft med 4 dokker



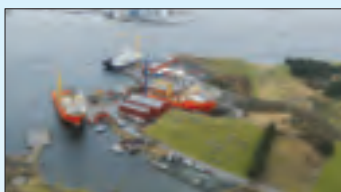
Vi leverer nybygg og utfører komplette reparasjoner og ombygginger:

- Reparasjon av thrustere og propeller
- Overhaling av dieselmotorer, eget verksted for overhaling av turbolader
- Stålarbeid, rørarbeid, sandblåsing og maling
- Klassing og sertifisering
- Innredningsarbeider
- Elektrisk installasjon, alarm og kontrollsystemer
- Kraner og løfteutstyr



WESTCON Ølensvåg

Flytedokk WD: 150 x 26,5 x 6,6 meter og flytedokk ØD: 76 x 13 x 5,7 meter.
4 dypvannskaier for skip og rigg



WESTCON Karmsund

Tørredokk: 120 x 30 x 8 meter.
2 dypvannskaier for skip



WESTCON Helgeland

Dokkhall: 100 x 28 x 7 meter med 100 t kran. 1 dypvannskai for skip og rigg



Les mer om oss på www.westcon.no

WESTCON®

Westcon Yard AS · N-5582 Ølensvåg, Norway
Tlf. +47 53 77 50 00 · E-mail: westcon@westcon.no

personulykker skal forebygges

Å forebygge personulykker forutsetter en oversikt over ulykkesbildet, kunnskapsoverføring og gode rapporteringsrutiner, slik at man vet hvilke innsatsområder og tiltak som bør prioriteres.



Elisabeth Vaagen
Samsøe &
Randi Linløkken
Rådgivere
Sjøfartsdirektoratet

Personskader som følge av ulykker tar mange unge liv, og er faktisk den største dødsårsaken for personer under 45 år i Norge. For å begrense antall og alvorlighetsgrad av ulykker trenger vi kunnskap og

økt bevissthet om hvilke utfordringer som finnes – hvor og hvordan ulykkene skjer, og hvordan de best kan forebygges.

Mangel på gode data er en barriere for effektiv forebygging og målrettet politisk handling på nasjonalt nivå. De aller fleste sektorvise ulykkes- og skaderegistre har en større eller mindre grad av underrapportering, og det er varierende kvalitet på kildene og komplettheten på de data som finnes. Det er dessuten vanskelig å sammenligne registrene, da de ikke er bygget over samme lest. Datamangler er en utfordring både for den sektorvise kunnskapen og forståelsen for helheten i skadebildet.

For å oppnå bedre oversikt og samarbeid i det ulykkesforebyggende arbeidet, ble det i 2009 etablert en nasjonal tverrsektoriell strategi for forebygging av ulykker i Norge. Sjøfartsdirektoratet er en del av denne satsingen

SAMARBEID FOR FOREBYGGING

Hele elleve departementer har signert den nasjonale strategien for forebygging av personulykker i Norge. Strategien tar sikte på å bedre det tverrsektorielle arbeidet, og det er et hovedmål at man i løpet av 2014 skal være i stand til å tallfeste mål for reduksjon av ulykker som medfører personskader, både totalt sett og for hver sektor. Uavhengig av de nasjonale måltallene, skal det dessuten arbeides systematisk og løpende med å forebygge ulykker.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å være synlig og ledende innenfor ulykkesregistrering, og ser stor nytte i å delta i dette

samarbeidet med fremtidsrettede prosjekter for forebygging av personulykker. Gode samarbeidsforhold med de andre registrene kan bidra til å bedre datagrunnlaget som brukes til å forebygge ulykker i sjøfartsnæringen.

Sjøfartsdirektoratet har i dag tretti års erfaring med å registrere ulykker, og ønsker å bidra med erfaringsoverføring til de

medfører personskader. Det planlegges utgitt jevnlig rapporter om ulykkes- og skadebildet i Norge, med oversikt over alle sektorer, også etter at denne strategiperioden er over. Arbeidet utføres i tett samarbeid med sektorenes egne kompetansemiljøer som bidrar med tekst og statistikk.

Sjøfartsdirektoratet er også med på å utforme en felles, tverrsektoriell veileder som omhandler lokal skade- og ulykkesforebygging. Veilederen skal gi en oversikt over dem som driver med lokal skade- og ulykkesforebygging, og gi dem et felles verktøy for det skadeforebyggende arbeidet.

NYTTIG INFORMASJON

Sjøfartsdirektoratet mottar årlig omlag 500 ulykkesrapporter fra sjøfartsnæringen. Av disse er rundt halvparten personulykker. Ulykkene blir fortløpende diskutert og enkelthendelser blir fulgt opp, mens rapportene blir lagret i et ulykkesregister. Ulykkesregisteret blir blant annet benyttet til å utarbeide statistikker som kan gi oss et bilde på hvordan og hvorfor de fleste ulykker inntreffer. Denne informasjonen brukes til å utarbeide kampanjer rettet mot arbeidsområder med særlig stor risiko. Direktoratet har for eksempel laget nettsiden «yrkesfisker.no», samt «risikoportalen» som er et redskap for fiskere til å utføre risikovurdering. Ulykkesrapportene brukes også til erfaringsoverføring mellom aktører i skipsnæringen.

Høy sikkerhet for liv og helse er blant Sjøfartsdirektoratets overordnede mål. Direktoratet utarbeider årlig strategiplaner, mål og prioriteringsplaner for aktivitet som har som formål å redusere antall omkomne og skadde i sjøfartsnæringen. Dette er en kontinuerlig prosess, og målsettingen er godt kvalifiserte sjøfolk som har gode arbeids- og levevilkår om bord på trygge skip.



andre direktoratene. Direktoratet ser det som svært viktig at systemene er kompatible både på nasjonalt og internasjonalt nivå, og mener at deltakelse i strategien vil kunne bidra til at direktoratet kan utvikle sine systemer i takt med næringen.

VEILEDER

Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i to av strategiens satsingsområder. Først i arbeidet frem mot 2014 for å utvikle et nasjonalt system som skal sikre solid og oppdatert kunnskap om ulike typer ulykker som

Ulykker i Norge

Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009-2014

Strategien er et samarbeid mellom Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Arbeidsdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Kulturdepartementet, Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet og Miljøverndepartementet.

Hovedmål

1. Strategien tar sikte på å bedre det tverrsektorielle arbeidet med forebygging av ulykker.
2. Gi tallfestede måltall for reduksjon av ulykker som medfører personskader innen 2014.

Delmål

1. Sikre og oppdatere kunnskap om ulykker som medfører personskader i Norge, herunder kunnskap om forekomst, årsaksforhold og effektive forebyggende tiltak
2. Videreutvikle det lokale og regionale skadeforebyggen de arbeidet
3. Styrke samarbeidet mellom frivillige, det offentlige og næringslivet
4. Gjennomgå organisering av det ulykkesforebyggende arbeidet på områdene hjem, fritid, opplæring og høyere utdanning, herunder ansvarsdeling og samarbeid.
5. Sikre en hensiktsmessig nasjonal organisering av det skadeforebyggende arbeidet.



EVAKUERING: Sjøfartsdirektoratet mottar årlig omlag 500 ulykkesrapporter fra sjøfartsnæringen. Av disse er rundt halvparten personulykker.

Foto: NSMM

Tromsø maritime skole

Skolen, med sitt sikkerhetssenter, ekspanderer for å møte den økte aktiviteten i nord. Vi har nye, topp moderne simulatorer og navigasjons-, maskin- og kommunikasjonssimulatorer, og vi bygger nå et nytt bygg som skal huse vår nye helikopterveltsimulator.

Vi utdanner mannskap til de fleste funksjoner om bord, fra støtte- til offisersnivå. Ved vårt sikkerhetssenter får du kurs og rådgivning innen sikkerhet og beredskap.

Ønsker du å utdanne deg til et yrke innen den maritime næringen. Har du behov for rådgivning eller kurs, finner du oss på www.tos-mar.vgs.no

Den økte aktiviteten gjør at vi trenger flere folk.

Kan du tenke deg å jobbe for oss på heltid eller deltid eller på timebasis:

Ta kontakt på tlf. 77 79 31 00

Fafo-rapport:

Trenger sjøfolk - også på land

Sju av ti spurte virksomheter i maritime næringer sier de er avhengige av arbeidskraft med praktisk erfaring fra sjø. Slik erfaring er av vesentlig betydning både for innovasjon og sysselsetting for landbaserte virksomheter.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

innen rederier, verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. I tillegg er det gjennomført elleve individuelle intervjuer og to fokusgruppeintervjuer om betydningen og verdien av ansatte med erfaring fra sjøen.

Dette går fram av en rapport som forskningsinstituttet Fafo presenterte på forsommeren, etter oppdrag fra Maritimt Forum. Rapporten er laget på grunnlag av en spørreundersøkelse blant 316 virksomheter

Det er første gang norske sjøfolks betydning for utvikling av maritim næring på land i Norge er undersøkt og analysert. Rapporten, som bærer tittelen «Fra sjø til land – Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring fram mot 2020» konkluderer med at tilgangen på norske sjøfolk er en kritisk faktor for videre utvikling av den maritime næringen. Næringen frykter en kraftig svekkelse fremover fordi rammevilkårene ikke lenger er konkurransedyktige.

TRENGER FAGFOLK

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen sier i en

kommentar til rapporten at direktoratet på sin side er helt avhengig av fagfolk med utdanning og praksis fra sjøen. Om lag tredjeparten av de 340 ansatte i Sjøfartsdirektoratet har erfaring fra sjømannsyrket.

– Denne blandingen av folk med teoretisk og praktisk bakgrunn er en stor styrke for direktoratet. Med praksis fra sjøen vil de ha enda bedre forståelse for sakene vi jobber med i direktoratet, som sier Akselsen.

Han legger til at Sjøfartdirektoratets hovedoppgave er å ivareta sikkerheten til sjøs og å arbeide for at Norge skal fort-



ERFARING: I Sjøfartsdirektoratet er det særlig viktig å ha ansatte med bred erfaring fra arbeid på sjøen, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

foto : BJaPte aMBLe

sette å være en attraktiv flaggstat.

– I dette arbeidet er det særlig viktig å ha ansatte med bred erfaring fra arbeid på sjøen, sier Akselsen.

VIKTIG KOMPETANSE

– De siste to-tre årene har Norge blitt gradvis mindre attraktivt som flaggnasjon for norske rederier. Rederiene må tilpasse kostnadsnivået til det øvrige markedet, noe som fører til at deler av den norske bemanningen erstattes med utenlandsk mannskap, sier Solveig Røkenes i en kommentar til rapporten. Hun er daglig leder i Maritimt Forum for Haugaland og Sunnhordland.

Hun påpeker at dersom denne trenden fortsetter vil den viktige maritime kompetansen som sjøfolk innehar kunne forsvinne, og kompetansen som hele klyngen er avhengig av forringes. Det er derfor viktig at rammevilkårene for næringen bedres. Vi har ikke råd til å miste kompetansen vi har brukt flere tiår på å bygge opp og som vi er best i verden på.

– Flere skip i norske registre er også bra for Norge som nasjon ettersom det gir



KAN MISTE: Vi har ikke råd til å miste kompetanse, sier Solveig Røkenes, daglig leder i Maritimt Forum for Haugaland og Sunnhordland.

foto : BJaRto aMBLe

oss større beslutningskraft i internasjonale maritime fora som IMO, sier Røkenes.

SENTRAL ROLLE

Fafo-rapporten viser at sjøfolks erfaringsbaserte kompetanse spiller en sentral rolle for den landbaserte maritime klyngen. Dette gjelder både mens de jobber på sjøen og når de eventuelt går i land og finner seg annen jobb i maritim næring. Effektiv kunnskapsoverføring bidrar til utvikling av hele den norske maritime næringen.

Kompetansen til underordnet mannskap er like viktig og attraktiv for landbaserte næringer som kunnskapen offiserene bringer med seg. Samtlige maritime virksomhetsområder på land konkurrerer om sjøfolk som har mønstret av: Rederier, verft, utstyrproducenter og tjenesteleverandører.

SJØFARTSNASJON

Blir kompetansen til de norske sjøfolkene borte, vil Norge miste posisjonen som, ikke bare en ledende sjøfartsnasjon, men også som verdensledende på utvikling og produksjon av maritim teknologi.

– Det er viktig at det rettes oppmerksomhet mot dette, fordi ungdommen søker seg til maritime fag som aldri før: Fra 2006 til 2011 økte antall på studenter ved maritime utdanninger med hele 36 prosent. Denne utviklingen vil kunne påvirkes negativt dersom antall skip i norske registre avtar og muligheten for opplæringsplass, og senere arbeid, avtar. Konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår må derfor sikres i hele klyngen, sier Solveig Røkenes. ■



Fra problem til løsning:

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

www.bureauveritas.no, tlf: 22 40 24 00

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

Move Forward with Confidence



BUREAU
VERITAS

Hundre år siden Titanic:

f orliset som vekket verden



One hundred years since the Titanic: The shipwreck that shook the world

More than fifteen hundred people lost their lives in the icy waters of the North Atlantic on the night of 15 April 1912. The Titanic shipwreck was a brutal shock to the entire maritime world, but the tragedy aroused public awareness of safety at sea.

One hundred years after the sinking of the Titanic, the International Maritime Organization will focus on a century of improvement in maritime safety. It was the former IMO Secretary-General, Efthimios Mitropoulos, who proposed that “IMO: One hundred years after the Titanic” should be the theme for this year’s World Maritime Day. “The time has come for us to return to this Organization’s roots and *raison d’être*, i.e. safety of life at sea,” he said.

Mr. Mitropoulos said that the theme would provide an opportunity to examine whether the lessons drawn from the most tragic shipping accidents of the last hundred years have been learnt to the full, and examine which areas should be given priority in the years to come. “We will remember all those who lost their lives at sea and pay tribute to all those who, in the course of the last hundred years, have contributed to improvements in maritime safety”, he said. “We will also highlight that the sacrifice of so many passengers and crew aboard the Titanic has not been in vain.”

DE SISTE OVERLEVENDE: Bildet ble tatt av en passasjer ombord på Carpathia, skipet som hørte Titanics nødmelding og kom for å redde de overlevende. Dette er den siste livbåten som ble låret fra Titanic.

THE LAST SURVIVORS: This photo was taken by a passenger on board the Carpathia, the ship that answered Titanic's call for help and came to save the survivors. This is the last lifeboat that was lowered from the Titanic.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Hundre år etter Titanics forlis setter FNs sjøfartsorganisasjon IMO søkelys på utviklingen siden den gang. Det var IMOs tidligere generalsekretær Efthimios Mitropoulos som i fjor foreslo at Titanic skulle være temaet for verdens maritime dag i 2012. – Tiden er inne for oss til å vende tilbake til våre røtter og vår raison d'être – sikkerhet for liv til sjøs, sa han.

Mitropoulos mente at temaet vil gi oss en mulighet til å undersøke om vi til fulle har tatt lærdom av ulykkene til sjøs de siste hundre årene, og finne ut hva vi bør prioritere i årene som kommer. – Vi vil minnes alle dem som har mistet livet på sjøen, og hylle alle som har bidratt til økt sikkerhet, sa han. – Vi vil også markere at offeret til de mange passasjerene og mannskapene om bord på Titanic ikke har vært forgjeves.

Tapet av femten hundre menneskeliv førte nemlig til at kravet om økt sjøsikkerhet for alvor kom på dagsordenen. To år etter Titanics forlis kom den første internasjonale konvensjonen om sikker-

het for liv til sjøs – SOLAS (Safety of Life at Sea).

ENDELØS FASCINASJON

Titanics forlis skjedde i massekommunikasjonens første tid, og takket være telegrafien nådde den sjokkerende hendelsen nesten umiddelbart verden rundt. Dette var nyheter servert som aldri før, og folk ble aldri mette av det.

Historien er med tiden blitt en viktig del av det tyvende århundrets kultur. Forliset var temaet for det som før århundreskiftet var den dyreste og mest innbringende filmen noensinne. Men James Camerons storfilm er, for å si det slik, bare toppen av isfjellet. Talløse bøker, filmer og spaltetemere er produsert opp gjennom årene, og publikum venter fremdeles ivrig på mer.

Man kan undres hva det er ved dette skipet som fortsetter å fascinere oss, hundre år etter at hun møtte sitt endelige. Kanskje er det det utenkelige ved det hele – verdens største og sikreste skip som synker på sin jomfrutur. Det er en historie som har alt: Berømte millionærer og håpefulle immigranter, heltemot og feighet, hjerteskjærende scener og åndeløs

>>>

The loss of fifteen hundred lives led to a public outcry for increased maritime safety and two years after the Titanic tragedy, the first International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) was adopted.

ENDLESS FASCINATION

The Titanic disaster took place in the first era of mass communication and thanks to the telegraph, news of the shocking incident raced around the world in a matter of hours. This was news like people had never seen before and they craved ever more of it.

The story of the shipwreck has become an important part of twentieth century culture. The accident was the topic of the last century's most expensive and highest grossing film. However, James Cameron's blockbuster is, so to speak, only the tip of the iceberg. Countless books, movies and magazine columns have been produced over the years, and the audience is still waiting eagerly for more.

One may wonder what it is about this ship that continues to fascinate us, one hundred years after her demise. Maybe it is the improbability of it all - the world's largest and safest ship sinking on her maiden voyage. It is a story that has everything: Famous millionaires and hopeful immigrants, heroism and cowardice, heart-breaking scenes and breathless drama – all while the band played "Nearer, my God, to Thee."

THE SAFEST SHIP EVER

That God was invoked in the ship's last hours is more than a little ironic, because "Not even God himself can sink this ship" an employee of the White Star Line is reported to have said when the Titanic was launched on the 31st of May 1911.

The ship's captain, Edward J. Smith, declared in an interview a few years earlier that he could not imagine any condition that would cause a ship to founder. "Modern shipbuilding has gone beyond that."

>>>

dramatikk – alt mens orkesteret spilte “Nærmere deg min Gud”.

DET SIKRESTE SKIP NOENSINNE

At Gud visstnok ble påkalt i skipets siste time er ironisk, for «Ikke en gang Gud selv kan senke dette skipet» skal en ansatt ved rederiet White Star Line ha sagt, da Titanic ble sjøsatt 31. mai 1911.

Skipets kaptein, Edward J. Smith, erklærte i et intervju noen år tidligere at han ikke kunne forestille seg noe forhold som ville få et skip til å synke. «Moderne skipsbygging har passert slike problemer.»

Slikt teknologisk hovmod står som kjent for fall, men stilt overfor et sådant vidunder som Titanic i sin tid var, kan man tilgis en smule overmot. Da hun gled ned slippet ved Harland & Wolff-verftet i Belfast var hun det største og mest avanserte skip verden noen gang hadde sett.

Royal Mail Steamer Titanic var 882 fot lang og 92 fot i bredden, med en brutotonnasje på 46 328 tonn. Tre enorme propeller ble drevet av to firesylindrede dampmaskiner og en turbin. Dampen kom fra 25 doble og fire enkle kjeler fyrt med 159 kullbrenningsovner som ga en toppfart på 23 knop. Ved full fart forbrukte man 600 tonn med kull per døgn.

Skipet var konstruert med seksten vannrette skott som ville bli automatisk lukket dersom vannet oversteg et visst nivå. De kunne også stenges fra broen. Titanic ville være i stand til å holde seg flytende selv om de fire første rommene ble fylt med vann. Dessverre viste det seg



DEN BERØMTE TRAPPEN på Titanic var bare en av de mange luksuriøse innretningene om bord. I 1912 var hun det største og mest luksuriøse skip som noensinne hadde seilet.

THE GRAND STAIRCASE on the Titanic was just one of the opulent extravagances on board. In 1912, she was the largest and most luxurious ship that had ever sailed.

ganske snart etter det fatale møtet med isfjellet at vannet fosset inn i de første fem.

LUKSUS

Da Titanic satte ut fra Southampton på sin jomfrutur med kurs for New York den tiende april 1912, var hun det største og mest luksuriøse fartøyet som noen gang hadde seilet. Hele skipet var som et monument over moderne teknologi og edwardiansk eleganse. Foruten de overdådige salongene og lugarene på første klasse, var skipet utstyrt med alt det siste for dem som ville reise med komfort og stil – biblioteker, svømmebasseng og gym-

nastikksaler, for ikke å snakke om flotte restauranter. Tekniske nyvinninger gikk hånd i hånd med persiske tepper og lysekroner i krystall.

I tillegg til et mannskap på 885, var det 1316 passasjerer om bord, fordelt på tre klasser. Klassen man reiste på ble ikke bestemt av hva man var i stand til eller villig til å betale, slik man skulle tro. Det var den sosiale klassen man for øvrig tilhørte som avgjorde hvor man ble plassert. Første klasse var forbeholdt aristokratiet og etablerte familier med mye penger. John Jacob Astor IV var den rikeste om bord, foruten rederiets direktør, J. Bruce

As we know, technological hubris comes before a fall, but then again, faced with such a marvel as the Titanic was in that time, one must be forgiven a bit of bravado. When she slid down the slipway at the Harland & Wolff shipyard in Belfast, she was the largest and most advanced ship the world had ever seen.

The Royal Mail Steamer Titanic was 882 feet long and 92 feet wide, with a gross tonnage of 46,328 tons. Three huge propellers were driven by two four-cylinder steam engines and a turbine. The steam came from 25 double and four single boilers, fired by 159 coal burning furnaces that would give a top speed of 23 knots. At full speed she consumed 600 tons of coal per day.

The ship was constructed with sixteen watertight compartments which would automatically close when the water exceeded a certain level. They could also be closed from the bridge. Titanic would be able to stay afloat even if the first four compartments were filled with water. Unfortunately, soon after the fatal encounter with the iceberg, it became clear that water poured into the first five.

LUXURY

When the Titanic set out from Southampton on its maiden voyage, bound for New York on April 10, 1912, she was the largest and most luxurious vessel that had ever sailed. The whole ship was a monument to modern technology and Edwardian elegance. Besides the lavish salons and cabins in first class, the ship was equipped with all the latest for those who wished to travel in comfort and style - libraries, swimming pools and gymnasiums, not to mention great restaurants. Technical innovations went hand in hand with Persian carpets and crystal chandeliers.

In addition to a crew of 885, there were 1316 passengers on board, divided into three classes. The class you belonged to was not decided by what you were able or willing to pay, as one might think. It was, in fact, the social class you were born into that determined where you were located. First class was reserved for the aristocracy and established old-money families. John Jacob Astor IV was the wealthiest on board, besides the managing director of White Star Line, J. Bruce Ismay, who for the rest of his life had to



KASTER LOSS: Titanic på vei ut fra havnen i Southampton.
ANCHORS AWEIGH: *The Titanic on its way out of Southampton.*

Ismay, som resten av sitt liv måtte tåle å bli stemplet som en feiging fordi han ikke gikk ned med sitt skip.

SOS

Titanic hadde også avansert radioutstyr om bord, og i løpet av den 14. april tikket det inn flere advarsler om isfjell i farvannet. Til tross for dette, valgte kapteinen å ikke sette ned farten, men la om kursen lenger sør. Det var dessverre ikke tilstrekkelig, og klokka kvart på elleve om kvelden fikk utkikken øye på et isfjell rett forut. En hard unna-manøver mot styrbord gjorde at man så vidt unngikk en kollisjon, og isfjellet bare skrapte mot skutesiden.

Man kan kun ane hvilket lettelsens

sukk som hørtes på broen i det øyeblikket. Men, kanskje ville en kollisjon ha vært å foretrekke. Skipet ville muligens ha klart å holde seg flytende lenger, dersom bare baugen var blitt skadet. Slik det var, hadde isfjellet bulket skroget så naglene fløy, og åpnet opp en flenge som gikk langs fem av de vanntette rommene.

Da alvoret gikk opp for mannskapet, prøvde de å kalle på hjelp fra fartøy i nærheten. Den gang var det ikke allmenn overensstemmelse om hvilket nødsignal som skulle brukes. På en internasjonal konferanse om trådløs kommunikasjon til sjøs i Berlin i 1906, forsøkte man å komme til enighet om det enkle signalet SOS, og historien vil ha det til at Titanic var det første skipet som sendte ut dette

signalet, men det stemmer ikke helt. Da tidens britiske telegrafister foretrakk CQD («seek you Danger»), men en av de overlevende telegrafistene om bord fortalte senere at han sa til mannen ved spaken: «Prøv å sende SOS! Det er det nye signalet, og dette blir kanskje din siste sjanse til å prøve det.»

IKKE NOK LIVBÅTER

Til tross for både nødsignal og raketter var det ingen skip i nærheten som kom for å hjelpe. Titanic hadde bare minutter før kollisjonen vært i kontakt med SS Californien, som deretter hadde slått av radioen. Noen påsto senere at de hadde sett nødraketten, men kapteinen på Californien hadde avfeid det hele som fyrverkeri: «Åh, de feirer nok bare.»

Det var RMS Carpathia som til slutt svarte på ropet om hjelp. De befant seg

>>>

endure being labeled as a coward because he did not go down with his ship.

SOS

The Titanic also had advanced radio equipment on board, and on the 14th of April they received several warnings of icebergs in the waters. Despite this, the captain chose not to slow down, but changed course further south. Unfortunately, this was not enough, and at ten forty-five in the evening the lookouts spotted an iceberg dead ahead. Thanks to a swift "hard-a-starboard" maneuver they barely avoided collision and the iceberg only brushed the side of the ship.

One can only imagine the sigh of relief that sounded on the bridge at that moment. Yet, perhaps a head-on collision would have been preferable. The ship would possibly have managed to stay afloat longer if only the bow had been damaged. As it was, the iceberg buckled the hull plates, popping rivets, resulting in a gash that went along five of the watertight compartments.

When the crew understood the gravity of the situation, they tried

to call for help from vessels in the vicinity. History has it that the Titanic was the first ship to use the SOS signal, but that is not quite true. At that time there was no common consensus on which distress signal to use. An International Conference on Wireless Communication at Sea in Berlin in 1906 attempted to agree on the simple Morse signal SOS. The suggestion was ratified in 1908 and the SOS had been in use since then. However, British wireless operators at that time preferred the old CQD ("seek you, Danger"). One of the surviving radio operators on board later told that he said to his colleague "Send SOS; it's the new call, and this may be your last chance to send it."

NOT ENOUGH LIFEBOATS

Despite distress signals and rockets, no ships came to their aid. Only minutes before the collision, Titanic had been in wireless contact with the SS Californien, but they had turned off the radio afterwards. Some later claimed that they had seen the flares, but the captain of the Californien had dismissed them as fireworks, commenting "Oh, they're probably just celebrating."

>>>

nesten hundre kilometer unna, og selv om de satte full fart, nådde de ikke frem før fire timer senere. Titanic holdt seg flytende i kun to timer.

Da man startet evakueringen ble det raskt åpenbart at mange ikke ville få plass i livbåtene. Titanic hadde blitt designet for 32 livbåter, men hadde kun tyve – 14 trebåter som kunne ta 65 passasjerer hver, samt fire flåter som kunne ta 47. Det var ikke nok til mer enn halvparten av dem som var om bord, men faktisk mer enn hva datidens regelverk krevde.

I 1886 hadde det britiske handelskammeret laget regler for sikkerhet i handelsflåten. Disse hadde blitt oppdatert i 1894, da handelskipsloven ble vedtatt, men hadde deretter ikke fulgt med i utviklingen. Reglene var laget for fartøy opptil ti tusen tonn, og Titanic var nesten fem ganger så stor.



VI SYNKER! Nødsignalet sendt fra Titanic var blant verdens første SOS.

WE ARE SINKING! The distress signal from the Titanic was one of the first SOS signals ever sent.

It was RMS Carpathia which eventually responded to the cry for help. They were nearly a hundred kilometres away, and even at full speed, weren't able to arrive until some four hours later. The Titanic only stayed afloat for two.

As the evacuation began, it quickly became evident that there was not enough room for everyone in the lifeboats. The Titanic had been designed for 32 lifeboats, but only carried twenty - 14 standard wooden boats that could take 65 passengers each, and four collapsibles that could take 47. The combined capacity was barely enough for half of those who were on board, but was actually more than demanded by the regulations of the day.

In 1886, the British Board of Trade had devised regulations for safety in the merchant marine. These had been updated in 1894, when the Merchant Shipping Act was passed, but had not been modified since. The rules were intended for vessels up to ten thousand tons, and the Titanic was almost five times as big.

Of the 39 British passenger vessels over ten thousand tons, only six had sufficient lifeboats for everyone on board. At that time, lifeboats were not regarded as something able to save everyone and get them

Av de 39 britiske passasjerskipene over ti tusen tonn, var det bare seks som hadde livbåter nok til alle om bord. Man så ikke den gangen på livbåter som noe som skulle kunne redde alle og få dem trygt i land. De ble mer regnet som et middel til å evakuere passasjerer fra et skip til et annet. Hadde SS Californien svart på nødsignalet, ville kapasiteten vært stor nok.

KVINNER OG BARN F ØRST

Titanic hadde 16 sett med daviter, som hver kunne håndtere fire livbåter, men mannskapet var ikke opplært i bruken av dem. Man visste ikke hvor mange det var trygt å ha om bord, så de fleste livbåtene ble låret selv om de knapt var halvfulle. Bare den aller siste livbåten ble fylt helt opp.

Det hersket en streng protokoll om å redde kvinner og barn først. Tre fjerdedeler av kvinnene om bord overlevde og omkring halvparten av barna. Blant mennene var det bare en av fem som klarte seg.

Ettersom Titanics baug sank dypere og dypere, stimlet de gjenværende passasjerene mot akterenden. De som satt i livbåtene kunne senere fortelle at de var vitne til at hele flokker av mennesker forsøkte å klamre seg til skipet, bare for å falle i sjøen alle som en, da akterenden reiste seg høyt før det en gang så stolte skipet sank stille ned i mørket.

I grålysningen neste morgen kom pas-

safely to shore. They were considered more as a means to evacuate passengers from one ship to another. Had the SS Californien come to the rescue, the lifeboat capacity would have been adequate for this task.

WOMEN AND CHILDREN F IRST

The Titanic had 16 sets of davits that could handle four lifeboats each. However, the crew lacked training in how to operate them. They didn't know how many persons could be loaded into each boat, so most of the lifeboats were lowered even though they were barely half full. Only the very last lifeboat launched was filled to capacity.

There was a strict protocol to save women and children first. Three quarters of the women on board survived and about half of the children. Only one in five men made it.

As the bow of the Titanic sank deeper and deeper, the remaining passengers crowded to the stern. Those who sat in the lifeboats later said they witnessed whole clusters of people trying to hang on to the ship, only to fall into the sea, as the stern rose high into the air before the once so proud ship slid quietly into the, deep dark ocean.



FORSIDESTOFF: Titanics forlis fikk enorm oppmerksomhet over hele verden. The New York Herald viet hele sin forside til katastrofen 15. april 1912.

FRONT PAGE NEWS: The sinking of the Titanic made headlines all over the world. The New York Herald spread it over their entire front page on the 15th of April 1912.

sasjerskipet Carpathia og plukket opp 705 overlevende fra livbåtene.

STORE F ORANDRINGER

De overlevende hadde ikke en gang kommet fram til New York innen det var allment ramaskrik. Både i USA og England ble det umiddelbart igangsatt sjøforklaringer. Begge kom fram til omtrent det samme: Advarsler om is var ikke tatt på alvor; farten var for høy i et farlig område; livbåtene var ikke fylt opp; og sist men

ikke minst: Regelverket var utdatert og utilstrekkelig.

For å øke sikkerheten ble det anbefalt store endringer i maritimt regelverk. For eksempel at det skulle være nok livbåter til alle, og at det jevnlig skulle gjennomføres øvelser i bruken av dem. Det ble også krav om at radioutstyret skulle være påslått og bemannet døgnet rundt og at raketter bare skulle avfyres i nødsfall.

SOLAS

Titanics forlis reiste så mange spørsmål omkring sjøsikkerhet at den britiske regjeringen foreslo å avholde en konferanse for å utvikle et internasjonalt regelverk. Tretten land deltok på konferansen som introduserte nye internasjonale krav om navigasjon for alle skip i handelsflåten; krav om bygging av vanntette og brannsikre skott og krav om redningsutstyr og brannslukningsutstyr på passasjerskip. Andre krav handlet om radiotelegrafutstyr for skip som hadde mer enn femti mennesker om bord. Konferansen ble også enig om opprettelsen av en Nord-Atlantisk ispatrulje for å overvåke forekomsten av isfjell.

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) ble vedtatt 20. januar 1914, men den trådte ikke i kraft før i juli året etter, siden det hadde brutt ut krig i Europa. Det var i første omgang bare fem land som undertegnet konvensjonen, men den førte til en omfattende gjennomgang av regelverket i mange land. ■



"VERDENS SIKRESTE SKIP" ble bygget ved Harland & Wolff-verftet i Belfast.

"THE SAFEST SHIP EVER BUILT" at the Harland & Wolff shipyard in Belfast.



SIKKERHETEN ER FOR DÅRLIG! Denne originale avistegningen fra 1912 viser en rasende representant for offentligheten som slår neven i skrivebordet foran en duknakket byråkrat som representerer «Selskapene». Overskriften i avisen som er avbildet viser «Titanic-katastrofen» med krigstyper. Forliset skapte et opprør hos den jevne mann og kvinne som krevde bedre sikkerhet på skip.

THE MARGIN OF SAFETY IS TOO NARROW! This original cartoon from 1912 depicts a furious representative of the public pounding his fist on the desk before a man representing "The Companies". The headline of the newspaper reads "Titanic Disaster" in huge letters. The accident created an intense fury among ordinary people who demanded better safety at sea.

In the early hours of the morning, the passenger liner RMS Carpathia arrived at the scene and rescued the 705 survivors in the lifeboats.

IMPORTANT CHANGES

The survivors had hardly reached New York before there was an international uproar. Inquests were held, starting in the US a day after the survivors had landed and a few weeks later in Britain. The conclusions from both inquests were broadly similar: Warnings of icebergs were not taken seriously; the ship's speed was too high in a dangerous area; only one of the ship's lifeboats was filled to capacity; and last but not least, the regulations were outdated and inadequate.

In order to improve safety at sea, significant changes were proposed to the shipping regulations. Primarily that there should be sufficient lifeboats for everyone on board and that there should be regular lifeboat drills. Another proposal was that the wireless should be manned around the clock, and that rockets should only be fired in an emergency.

The sinking of the Titanic and the conclusions of subsequent inquiries, lead to the British government proposing to arrange a conference to provide a set of international regulations for shipping. Thirteen countries attended the conference which introduced new international requirements dealing with safety of navigation for all merchant ships; the provision of watertight and fire-resistant bulkheads; life-saving appliances and fire fighting appliances on passenger ships. Other requirements dealt with the provision of wireless equipment on ships carrying more than fifty persons. The Conference also agreed on the establishment of a North Atlantic ice patrol to monitor the positions of icebergs.

The international convention of Safety of Life at Sea (SOLAS) was adopted on 20 January 1914 but did not enter into force until July the next year, because war had broken out in Europe. In the first round, only five countries signed the convention, but it led to a comprehensive review of the legislation in many countries.

The convention was superseded by several later versions, most recently in 1974. It has been revised and updated many times and is still in force today. ■



Havnestatskomiteens 45. møte:

fokus på passasjerskip i 2013

Færre inspeksjoner og flere tilbakeholdelser viser at det nye inspeksjonsregimet (NIR) i Paris MoU virker etter hensikten. Nå blir det nye inspeksjonskampanjer med fokus på passasjerskip.



Alf Tore Sørheim
Underdirektør
Avdeling for inspeksjon og beredskap
Sjøfartsdirektoratet

Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) avholdt sitt 45. komitémøte i Riga, Latvia, 7.-11. mai i år. Randi Birkelund fra Nærings- og handelsdepartementet samt Alf Tore Sørheim og Thor Clausen fra Sjøfartsdirektoratet representerte Norge på møtet.

SUKSESS MED NYTT REGIME

Komiteen konkluderte at første år med det nye inspeksjonsregimet (NIR) har vært en suksess. Et av de viktigste målene med NIR er å konsentrere inspeksjonene på såkalte høyrisikoskip, mens lavrisikoskipene blir belønnet med sjeldnere inspeksjoner.

NIR bruker blant annet «Company Performance» og «Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS)» for å beregne skipenes risikoprofil. Flagg, anerkjent organisasjon (RO), inspeksjonshistorikk, skipstype og alder på skipet blir også brukt i kalkuleringen. Den nye hav-

nestatskontrolldata-basen THETIS administreres av EMSA.

– Tilbakeholdsprosenten har økt for første gang på mange år. Samtidig ble det utført færre inspeksjoner i Paris MOU-regionen i fjor enn tidligere år, kommenterte styreformannen i PSCC, Brian Hogan, som mente dette viser at NIR har hatt den effekten som var tiltenkt.

KAMPANJER

Nye konsentrerte inspeksjonskampanjer (CIC) ble diskutert på møtet. En CIC innen brannsikkerhetssystemer er planlagt utført fra september til og med november i år.

I 2013 blir temaet «fremdrift og hjelpemaskineri». I 2014 er det «arbeids- og hviletid» som står for tur. Kampanjene vil



foregå i samarbeid med Tokyo MoU. Rapporten fra fjorårets CIC, «strukturell sikkerhet og lastelinjekonvensjonen», ble presentert på møtet. Denne vil publiseres og sendes til IMO neste år.

Komiteen var enig om behov for mer fokus på passasjerskip. Dette vil gjøres i form av en såkalt «Harmonized Verification Programme (HAVEP) on operational controls on passenger ships» i 2013. HAVEPen vil gå over tolv måneder. I denne perioden vil inspektørene fokusere



ØKTE: Havnestatskomiteen merket seg at tilbakeholdsprosenten på passasjerskip økte fra 1,6 prosent i 2009 og 2010 til 4,4 prosent i 2011.

foto : aLif to Re SØRHeim

på om skipene overholder krav til øvelser.

Komiteen merket seg at tilbakeholdsprosenten på passasjerskip økte til 4,4 prosent i 2011. I 2009 og 2010 lå den på 1,6 prosent.

– En HAVEP vil gi verdifull informasjon om den operasjonelle sikkerheten på passasjerskip, og resultatene kan sammenlignes med tilsvarende program gjennomført av Paris MoU tidligere år, sa generalsekretær i Paris MoU, Richard Schiferli.

MLC 2006

Siden den maritime arbeidskonvensjonen, MLC 2006, er forventet å tre i kraft i løpet av 2013, ble komiteen enige om endringer i Paris MoU-teksten. MLC 2006 blir introdusert som et relevant instrument.

Komiteen godkjente årsrapporten for 2011. Dette inkluderte også den nye «hvit-, grå- og svartelisten» og rangeringslisten av RO. Færøyene, Vanuatu, Latvia og Iran har gått fra grålisten til hvitlisten. Listen gjelder fra 1. juli 2012. ■

port State Control Committee 45th session:

Focus on passenger Ship Safety in 2013

Fewer inspections and more detentions show that the new inspection regime (NIR) of the Paris MoU works as intended. Now, new inspection campaigns will pay special attention to passenger ships.

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) held its 45th Committee meeting in Riga, Latvia, from 7 - 11 May 2012. The delegates from Norway were Randi Birkelund from the Ministry of Trade and Industry and Alf Tore Sørheim and Thor Clausen from The Norwegian Maritime Authority.

SUCCESSFUL NEW REGIME

The Committee agreed that the first year of the new inspection regime (NIR) has been largely successful. An important goal of the NIR is to concentrate inspection efforts on high risk ships and reward quality shipping with a reduced inspection burden.

The NIR makes use of company performance and the Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS) for identifying the risk profile of ships together with the performance of the flag State and the recognised organisation. The inspection history of the ship as well as the ship's age and ship type influences the targeting. The information system THETIS is hosted and managed by EMSA.

Mr. Hogan, the Chairman, stated that: «The detention rate increased for the first time in years, although less inspections were carried out in the Paris MoU-region, this shows that the NIR is achieving its objective».

CAMPAIGNS

High importance was given to Concentrated Inspection Campaigns (CICs). A CIC on fire safety systems has been scheduled from September to November this year, a CIC on Propulsion and Auxiliary Machinery in 2013 and a CIC focusing on hours of work and rest in 2014.

The campaigns will be carried out jointly with the Tokyo MoU. In addition

the Committee considered a number of options for other joint CICs with the Tokyo MoU for 2014 and beyond.

The report of the CIC on structural safety and the Load Line Convention, carried out in September, October and November of 2011, was presented to PSCC45 and the results will be published and submitted to the IMO next year.

The Committee recognised the need to focus on passenger ship safety and agreed to do so in the form of a Harmonized Verification Programme (HAVEP) on operational controls on passenger ships in 2013. The HAVEP will run for a period of twelve months, during which period PSCOs focus their attention on compliance with regulations concerning operational emergency drills. The Committee noted that the detention rate of passenger ships increased in 2011 to 4,4 % compared with 1,6 % in 2010 and 2009.

Mr. Schiferli, the Secretary General, stated that: «The HAVEP should provide valuable information on operational safety of passenger ships and results could be compared with a similar programme carried out earlier by the Paris MoU».

MLC 2006

Since the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) is expected to enter into force in 2013, the Committee agreed in principle on amendments to the Paris MoU text, introducing the MLC 2006 as a relevant instrument.

The Committee adopted the 2011 Annual Report, including the new White, Grey and Black List and the performance list of Recognised Organisations.

This year Faroe Islands, Vanuatu, Latvia and Iran moved from the «Grey List» to the «White List». The lists will be used for targeting purposes starting 1st July 2012. ■

Etter 22. juli 2011:

19 hedres med medaljen for edel dåd

19 personer er hedret med medaljen for edel dåd etter 22. juli. Det ble besluttet av Kongen i statsråd 15. juni. Av disse får fem personer medaljen i gull, mens 14 personer tildeles medaljen i sølv.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjonsrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

I regjeringskonferanse 17. november 2011 ble det vedtatt at regjeringens hovedtilnærming for å minnes drepte, overlevende, hjelpe-mannskaper og frivillige er å opprette to minnesmerker. Individuell heder skulle vurderes innenfor gjeldende ordninger.

Sjøfartsdirektoratet er delegert innstillingsmyndighet fra Nærings- og handelsdepartementet for medaljen for edel dåd, mens vedtak om tildeling fattes av Kongen i statsråd. Pr 1. juni var det kommet inn forslag på 54 navngitte personer som bidro i redningsarbeidet ved Utøya i forbindelse med terroraksjonen 22. juli.

OM MEDALJEN

Medaljen for edel dåd gis ifølge statuttene som belønning for "utvist hederlig forhold ved redning av menneskeliv eller annen likeartet dåd som har medført fare for redningsmannens liv", og medaljen i gull er rangert som nummer sju av de norske dekorasjonene. Medaljen i sølv er rangert som nummer 13.

Medaljen henger meget høyt, og det vesentligste vilkåret for tildeling er at vedkommende frivillig har utsatt sitt eget liv for fare ved redningen eller forsøket på redning. Medaljen har tidligere vært delt ut i forbindelse med Åsta- og Alexander Kielland-ulykkene. Ved disse to hendelsene ble medaljen delt ut i sølv. Sist gang

medaljen ble delt ut i gull var på 1930-tallet.

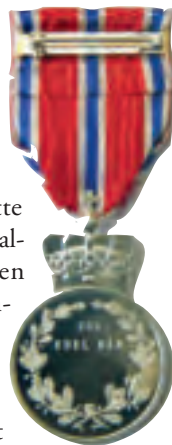
VURDERINGENE

Sjøfartsdirektoratet vurderte de innkomne forslagene etter de gitte retningslinjene for medaljen. Saksbehandlingen baserte seg på de innkomne opplysningene. I tillegg fikk direktoratet bistand fra Kripos til å vurdere hvorvidt personene som er foreslått har utsatt seg for en tilstrekkelig grad av fare til å være kvalifisert til å motta medaljen.

Med grunnlag i kriteriene for medaljen, deltok samtlige av de 19 personene som mottar medaljen i redningsarbeidet fra båt ved Utøya. Disse er vurdert å ha tatt seg ut på sjøen og utøvet en redningsinnsats mens gjerningsmannen enda ikke var pågrepet.

De som er nominert til medaljen i gull er også blitt skutt etter.

Dette medfører blant annet at personer som har gjort innsats på landsiden ikke kvalifiserer, på grunn av at graden av fare er vurdert ikke å oppfylle vilkårene til denne utmerkelsen.



DISSE FÅR MEDALJEN:

Medaljen i gull:

Oddvar Hansen, Otto Kristian Løvik, Lill Hege Nilsen, Jørn Øverby og Erik Martinsen Øvergaard.

Medaljen i sølv:

Lise Berit Aronsen, Thomas Cordtsen, Kjersti Buer Dolve, Sjur Harald Dolve, Marcel Gleffe, Bjørn Kasper Ilaug, Allan Søndergaard Jensen, Bjørn Juvet, Terje Bergan Lien, Christer Lillestrøm, Sissel Martinsen, Ole Johan Simonsen, Julien Lucien Bernard Sué og Helge Gjerløw Wettre.

Medaljene vil i løpet av høsten bli overrakt på et arrangement i regi av fylkesmennene i mottakernes hjemfylker.

FEM ÅRS FRIST

Det er en fem års frist fra og med hendelsen for å foreslå kandidater til medaljen. Flere personer kan bli foreslått til medaljen på et senere tidspunkt, for eksempel som følge av den kommende utdelingen av medaljen, rettsaken mot gjerningsmannen eller 22. juli-kommisjonens rapport. ■



FRA BÅT: Samtlige 19 som mottar medaljen deltok i redningsarbeidet ved Utøya fra båt. Her plaketten som er satt opp i Utvika, med Utøya i bakgrunnen.

foto : nt BScan PIX

Ferjer og hurtigruteskip kontrollert i sommer:

- positivt resultat av kampanjer

Sjøfartsdirektoratet har i sommer gjennomført uanmeldte kontroller på ti hurtigruteskip og 59 ferger. Avdelingsdirektør Torbjørn Havnerås sier at de aller fleste påleggene som ble gitt var av mindre alvorlig karakter.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Grunnen til kampanjen rettet mot Hurtigruten var bekymringsmeldinger som vi har mottatt; men den ble også satt i verk med tanke på brannen om bord i hurtigruteskipet Nordlys i september i fjor. Om sommeren er det som kjent stor aktivitet med mange passasjerer på hurtigruteskipene, og vi vil at de skal føle seg trygge på at sikkerheten er godt ivaretatt om bord, sier Havnerås.

Kampanjen ble gjennomført 20. juni, da til sammen ti hurtigruteskip fikk uanmeldt kontroll av Sjøfartsdirektoratets inspektører på samme dag. Rederiet var tidligere varslet om at det i løpet av sommeren ville bli gjennomført uanmeldte kontroller på Hurtigrutens skip.

I løpet av kontrollene ble det skrevet ut 15 pålegg. Antall pålegg per skip varierte fra null til tre. Tre fartøyer kom fra kontrollen uten et eneste pålegg.

– Ingen av påleggene kan karakteriseres som alvorlige, og derfor ble heller ingen av skipene holdt tilbake. Generelt må



PÅLEGG: 59 bilferger over hele landet fikk i sommer uanmeldt kontroll av Sjøfartsdirektoratet. Det ble utstedt til sammen 75 pålegg. Avdelingsdirektør Torbjørn Havnerås synes dette er et veldig bra resultat.

foto : Janne URDaL a URS Lan D

vi si at det sikkerhetsmessige holder en bra standard på de kontrollerte skipene, sier Havnerås.

59 f ERGER

Fra slutten av juni til midten av august ble det gjennomført en kampanje rettet mot bilferger. 59 ferger over hele landet fikk uanmeldt kontroll av Sjøfartsdirektoratets inspektører.

Kontrollene resulterte i til sammen 75 pålegg. En ferge ble holdt tilbake inntil påleggene var utbedret. Seks av fergene fikk pålegg fordi de ikke fulgte reglene for stuing av biler.

– Inspektørene hadde spesielt fokus på å kontrollere om fergemannskapene overholdt reglene for stuing av biler på dekk, i hovedsak at biler ikke plasseres slik at de blokkerer for rømningsveier på bildekket, sier Torbjørn Havnerås. Han legger til at grunnen til akkurat dette fokuset, er bekymringsmeldinger fra passasjerer som er blitt innestuet på dekk under overfart.

Antall pålegg per ferge varierte var null til åtte, og det var flere ferger som ikke fikk pålegg.

BRA RESuLTAT

– Vi synes at resultatet av kampanjen i sommer er veldig bra. Vi er ikke ute etter



BLOKKERT: Under fergekontrollene hadde inspektørene spesielt fokus på om reglene for stuing av biler på dekk ble overholdt. Biler skal ikke plasseres slik at folk blir sperret inne, eller at rømningsveier på dekk blir blokkert slik som på dette bildet.

foto : Sjøfartsdirektoratet

å skrive ut flest mulig pålegg – vi er et tilsynsorgan, og derfor er vi glad for å kunne konstatere når ting er i orden og at regelverket blir etterlevd, sier Havnerås.

Han legger til at også tidligere kampanjer mot mindre fiskefartøyer viste seg å gi positive resultater.

– Kampanjer mot konkrete fartøyergrupper er derfor noe vi vil satse mer på framover. For eksempel har vi fått anonyme henvendelser som går på at fartøyer som driver med charterturer tar med seg flere passasjerer enn de er sertifisert for. Dette er en utvikling vi følger nøye med på, sier avdelingsdirektør Torbjørn Havnerås. ■

Vil redusere risikoen i fiskeflåten:

Nytt dataverktøy for bedre

Sjøfartsdirektoratet vil om kort tid tilby et nytt databasert hjelpeverktøy som skal bidra til å avdekke farer ved de ulike arbeidsoppgavene som utføres om bord på et fiskefartøy. Verktøyet har fått navnet FiskRisk.



Hilde Stange
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Dataverktøyet er utviklet av Epinova, i tett samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. I programmet er det laget maler for følgende driftsformer: Linefiske, snurrevadfiske, teinefiske, notfiske, garnfiske, juksa og dorgefiske samt tråling. På en enkel og praktisk måte guides du gjennom en risikovurderingsprosess.

Programmet inneholder forhåndsdefinerte arbeidsprosesser og arbeidsoppgaver tilpasset de ulike driftsformene, noe som er ment å gjøre det lettere å gå systematisk igjennom arbeidsoperasjonene om bord for å avdekke faremomenter.

Når dette er gjort, må en definere risikonivået, før en beskriver forebyggende tiltak. Til slutt kan man skrive ut en risikovurdering med handlingsplan for forebyggende tiltak, som definerer ansvarlig for utførelse – og frist. Verktøyet gir også mulighet for å lage sikkerhetsinstruksjoner for spesielt risikofylte arbeidsoppgaver.

SpENNENDE VERKTØY

Fiskebåtredere og skipper Helge O. Vikshåland og skipper Svein Sund, begge om bord på industritråleren Cetus fra Karmøy, fikk en gjennomgang av det nye verktøyet på Sjøfartsdirektoratet.

– Det er et veldig spennende program, som også er greit å bruke. Men det er nok ikke noe vi ville brukt daglig, sier Vikshåland.

De er bare 4-5 mann om bord på Cetus, og stort sett de samme folkene på hver tur. Men både han og kollega Svein Sund mener det kan være greit å benytte

det nye dataverktøyet noen ganger i året, og spesielt når de får nye folk om bord.

– Problemer kan lett oppstå når det kommer nye. Vi som har vært om bord i mange år vet hvor vi skal stå og ikke skal stå under risikable operasjoner. De nye trenger å få vite det, og da kan en gjennomgang med dette programmet være en grei måte å gjøre det på, sier Vikshåland.

IDENTIFISERER FARER

FiskRisk er utviklet for å hjelpe yrkesfiskerne i gang med risikovurdering om bord, som en kontinuerlig prosess for å forebygge ulykker.

Av informasjon som kommer fram i ulykkesrapportene, kan Sjøfartsdirektoratet se at mange av arbeidsulykkene kunne vært unngått dersom man hadde brukt litt tid på å identifisere hvilke farer arbeidsoperasjonen medførte – og hvis man hadde satt i verk tiltak som kunne forhindret skade.

Ofte er det mindre omfattende tiltak som skal til for å unngå farlige situasjoner – det handler om god planlegging av arbeidsoperasjoner og forberedelse av det mannskapet som skal utføre jobben, slik at alle er innforstått med risikoen og hva en skal gjøre for å redusere fare for liv og helse. Risikovurdering er på en måte å være etterpåklok i forkant.

KuN INTERNT

Dataene som fartøyet legger inn blir lagret på en sikker server som kun det aktuelle fartøy og rederi vil ha tilgang til å lese. Dette er et viktig prinsipp, og hverken Sjøfartsdirektoratet eller andre samarbeidspartener i dette prosjektet kan gå inn å lese data som blir lagt inn. Dette er kun



data som skal brukes internt i det enkelte rederi eller fartøy.

Man vil også ha mulighet til å redigere tidligere utførte risikovurderinger, slik at en til enhver tid har oppdaterte og skriftlige risikovurderinger tilgjengelig for besetningen og verneombud om bord.

Det anbefales at risikovurderingene gjennomgås flere ganger årlig, og ved innføring av nytt arbeidsutstyr, ny arbeidsmetode eller når nytt mannskap blir hyret om bord. En gjennomgang av arbeidsoperasjoner, arbeidsoppgaver og tiltak for å forhindre skade er en utmerket

sikkerhet



AVDEKKER FARER: Et veldig spennende dataverktøy, sier fiskebåtredere og skipper Helge O. Vikshåland (i midten) og skipper Svein Sund (t.h.), begge om bord på industritråleren Cetus fra Karmøy. Til venstre Dag Tjemsland i Epinova, som har utviklet programmet i nært samarbeid med Sjøfartsdirektoratet.

foto : BJaRite aMBLe

måte å lære opp nyansatte i hvilke farer som kan oppstå og hva man skal gjøre for å unngå skade.

ENKEL OppBYGGING

Programmet er enkelt bygd opp, med oversiktlige menyer og hjelpetekster, slik at det skal være mulig å benytte programmet uten spesielle forkunnskaper i data.

Utviklingen av programmet ble iverk-

satt med bakgrunn i den dystre ulykkestatistikken for yrkesfiskere og er ett av mange tiltak som Sjøfartsdirektoratet har iverksatt de siste årene for å øke sikkerhetsfokuset og bedre HMS-kulturen i fiskeflåten.

Selve ideen til en slik database fikk Sjøfartsdirektoratet fra Danmark, som har et lignende system. I samarbeid med representanter fra Norges Kystfiskarlag, Norsk Sjømannsforbund, Norges Fiskar-

lag, Bud og Hustad forsikring, Sintef og Cefor har en så laget et program som er ment å være brukervennlig og praktisk for målgruppen.

Og til slutt: Programmet tilbys helt gratis for yrkesfiskere.

Ved lansering vil programmet ligge tilgjengelig for alle på internett, via HMS portalen for yrkesfiskere: www.yrkesfisker.no, eller direkte: www.fiskrisk.no ■



NORWAY: Den norske paviljongen samlet Sjøfartsdirektoratet og andre norske virksomheter, og var et populært sted under den norske ambassadørens mottagelse.

foto : Steinar Haugberg

posidonia 2012:

Norsk maritim næring viste seg fram

En egen, norsk paviljong og flere titalls norske firmaer gjorde den maritime næringen godt synlig på skipsfartsmessen Posidonia 2012 i Aten i juni.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Blant 1 870 deltagende utstillere fra 87 land markerte norske selskaper som Det norske Veritas, Wilhelmsen og Kongsberg-gruppen seg sterkt med omfangsrrike stands.

Det var også etablert en norsk paviljong hvor Sjøfartsdirektoratet og flere mindre norske selskaper delte på plassen. Sjøfartsdirektoratets mål var å fremme Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) som kvalitetsflagg for verdens rederier.

ENGASJERTE FAGFOLK

Norges ambassadør til Hellas, Sjur Larsen, holdt en populær mottakelse på standen som samlet både norske bransjefolk, deres forretningsforbindelser og presse. Mottakelsen ble arrangert av ambassaden og

interesseorganisasjonen Norske Maritime Eksportører (NME).

Sjur Larsen uttalte at han var godt fornøyd med oppmøtet, og lærte mye om bransjen av engasjerte fagfolk.

19 000 BESØKENDE

Posidonia er en av verdens ledende skipsfartsmesser, sammen med norske Nor-Shipping. De to messene arrangeres annethvert år. Årets Posidonia ble arrangert den første uka i juni, og da messen var slutt hadde ca. 19 000 besøkende fra 92 ulike land vært innenfor dørene.

De 1 870 utstillerne fylte fire splitter nye haller i messesenteret bare fem minutter fra Atens internasjonale flyplass. 20 land hadde etablert nasjonale paviljonger på området. ■



NIS: Anders Norheim fra Skipsregistrene (i midten) og avdelingsdirektør Lars Alvestad i Sjøfartsdirektoratet promoterte NIS fra den norske standen.

foto : Ste Ina R HaUg BePg



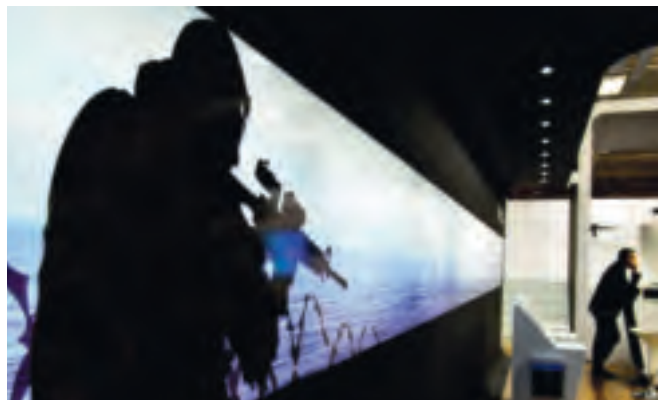
INGENIØRKUNST: Propeller er bare noe av ingeniørkunsten som har sin naturlige plass på en skipsfartsmesse.

foto : Ste Ina R HaUg BePg



MARKERTE: Wilhelmshen Ships Service var et av flere norske selskap som markerte seg i de fire gigantiske messehallene som utgjorde arenaen for Posidonia 2012.

foto : Ste Ina R HaUg BePg



NY NISJE: Sikkerhet i piratutsatte farvann er en ny nisje innen shipping for selskaper i sikkerhetsbransjen.

foto : Ste Ina R HaUg BePg



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority



Spennende stillinger for personer med maritim bakgrunn

Sjøfartsdirektoratet er en statlig virksomhet med tilsynsansvar for norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy 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 omlag 330 ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

NIS//NOR



Telemedisin gir tryggere seilas

I begynnelsen av august var det første gang et norskeid fartøy hadde muligheten til å ha videokonferanse til lege i land samt tilgang til spesialister på sykehus.



Agnar Tveten
Leder
Radio Medico
Norway

Den 5. august i år la borefartøyet «JOIDES Resolution» (Joint Oceanographic Institutions for Deep Earth Sampling) ut på tokt til et avsidesliggende havområde, langt fra land og de vanlige skipsrutene. Det er riktignok ikke uvanlig, men dette toktet er likevel annerledes. Denne gangen skulle nemlig skipet oppfylle strengere krav

for helsetilbud til besetningen enn de har gjort på noe tidligere tokt.

Oppdragsgiver krevde at de skal kunne starte førstehjelp og være klare med hjertestarter i løpet av fem minutter. Innen 30 minutter skal akuttbehandling utført av helsepersonell være i gang, og innen fire timer skal pasienten være på sykehus med de vanligste akutfunksjoner.

STORT MANNSKAP

«JOIDES Resolution» er et borefartøy som baserer sin drift på forskning for en rekke ulike oppdragsgivere.



Det opereres av Overseas Drilling Limited (ODL), som er et heleid datterselskap av Siem Offshore. Om bord finnes en fast fartøysbesetning samt en fast besetning som opererer boreriggen. I tillegg har fartøyet en variabel besetning av forskere og eksperter som betjener det

Telemedicine provides safer passage

A milestone was reached this August when, for the first time, a Norwegian vessel could have video communication with a doctor on shore as well as access to hospital specialists.

On 2 August this year, the drilling vessel "JOIDES Resolution" (Joint Oceanographic Institutions for Deep Earth Sampling) set out on a mission to a remote area, far from land and regular shipping lanes. This is admittedly not unusual, but this mission is still different. This time the ship would in fact meet more stringent requirements for crew health services than they had done on any previous mission.

The customer demanded that they should be able to start first aid and be ready with the defibrillator within five minutes. Within 30 minutes healthcare professionals should start emergency care, and within four hours the patient should be in a hospital with the most common emergency functions.

LARGE CREW

"JOIDES Resolution" is a drilling vessel which bases its operation on research for a variety of clients. It is operated by Overseas Drilling Limited (ODL), which is a subsidiary of Siem Offshore. On board is a permanent crew responsible for operating the vessel and a permanent crew operating the drilling rig. In addition, the vessel has a variable crew of scientists and experts working in the well-equipped laboratory on board. In all, there are over a hundred persons working on the ship.



TELEMEDISIN kan være en enkel telefon, men på "JOIDES Resolution" har de også mer avansert utstyr slik som digitalt røntgen, ultralyd, klinisk lab og høyoppløselig video som kan overføres til Radio Medico Norway.

TELEMEDICINE can be just a telephone, but on board the "JOIDES Resolution", they have more advanced equipment such as digital radiography, ultrasound, clinical lab and high resolution video that can be transferred to Radio Medico Norway.

velutstyrte laboratoriet om bord. I alt er det over hundre mennesker som jobber på skipet.

På «JOIDES Resolution» øves det jevnlig på førstehjelp, og det er ofte eksterne konsulenter til stede og kjører øvelser for å teste og forbedre beredskapen om

bord. Det finnes en velutstyrt sykestue med to senger og handikapp-toalett. Sykestuen har digital røntgen, ultralyd, utstyr for blod- og urinanalyse, EKG (hjerterytmeeovervåking) og mulighet for mindre kirurgiske inngrep. Om bord er det også lege med mange års erfaring fra sjøen. De to første kravene til helsetilbudet, hadde derfor fartøyet ingen vanskeligheter med å oppfylle.

LANGT TIL SYKEHUS

Å nå sykehuset i løpet av fire timer fra fartøyets operasjonsområder er derimot vanskelig. Når man i tillegg har en borestreng fast i bunnen er det ennå verre. På de fleste oppdrag er man også utenfor rekkevidde av helikopter fra land. Standard evakueringsprosedyre for skipet er da å overføre pasienten til et annet fartøy, og bruke dette til å evakuere med. I verste fall snakker vi om dager før pasienten kommer på sykehus. ODL har derfor arbeidet med tiltak for å kompensere for den lange veien til sykehus, for på den måten å oppfylle kravene fra oppdragsgiver.

Det høye nivået på utstyr og kompetanse på sykestuen om bord er i seg selv et godt tiltak, som reduserer den risikoen en lang evakuering representerer. I tillegg har ODL satt om bord en telemedisinenhet som gir muligheter for videokonferanse og direkte overføring fra EKG, ultralyd og utstyr som otoskop og oftalmoskop (utstyret som legen bruker til å undersøke ører og øyne).

Like fullt er sykestuen på «JOIDES Resolution» ikke et sykehus. Man mangler tilgang til ulike medisinske spesialister som kan tolke resultatene av de medisinske undersøkelsene og som kan veilede legen i forhold til videre behandling.

SpESIALISTER TILGJ ENGELIG

Det er ikke mange steder å hente slik medisinsk ekspertise, som i tillegg er vant til å forholde seg til at pasienten er langt borte og at behandlingsmulighetene er begrenset.

WELL EQUIPPED INFIRMARY

On board the "JOIDES Resolution" they regularly practice first aid. External consultants are often brought in to run drills and improve emergency response on board. There is a well-equipped infirmary with two beds and a toilet for the handicapped. The infirmary has a digital X-ray, equipment for blood and urine analysis, ultrasound, ECG (heart monitoring) and is fitted out for minor surgical procedures. There is also a doctor on board with years of experience from working at sea. In other words, the vessel should have no difficulty in fulfilling the client's first two requirements for health services.

FAR FROm A HOSPITAL

To reach a hospital within four hours from the vessel's operational area, would however be difficult, to say the least. If you also have a drill string connected to the bottom, it is even worse. On most missions the "JOIDES Resolution" is outside of helicopter range. The standard evacuation procedure is then to

transfer the patient to another vessel which can bring him or her ashore. In a worst case scenario, days could go by before the patient gets to a hospital. In order to meet the demands of the client, ODL has been working on measures to compensate for this.

The high quality of equipment and expertise in the infirmary on board is in itself a good measure, which reduces the risk a long evacuation represents. In addition, ODL put on board a telemedicine unit that provides opportunities for videoconferencing and streaming from the ECG, ultrasound and the otoscope and ophthalmoscope (the instruments doctors use to examine the ears and eyes).

Nevertheless, the infirmary on board the "JOIDES Resolution" is not a hospital. It lacks access to various medical specialists who can interpret the results of medical examinations and to guide the doctor in relation to further treatment.

There are not many places to find such medical expertise, which is also used to deal with the fact that the patient is far away and that treatment options are limited. The choice fell on

Valget falt på Radio Medico Norway (RMN) som er den norske legevakten for skip. RMN er en tjeneste Norge som sjøfartsnasjon er forpliktet til å levere. Dette inkluderer også spesialistråd, når det er behov for dette.

Tjenesten er en del av «Norsk senter for maritim medisin», og er plassert på Haukeland Universitetssykehus. Dette betyr at alle spesialistene som er på vakt på et av Norges største sykehus også er tilgjengelige.

Radio Medico Norway leveres som en gratistjeneste til skip, men kan også etter avtale levere legevaktstjenester til andre, slik som ODL i dette tilfellet. For best å kunne utnytte fasilitetene om bord på «JOIDES Resolution» har ODL inngått en avtale med Radio Medico Norway som setter dem i stand til å ta imot videooverføring fra fartøyet. Dette blir gjort på en slik måte at det er mulig å koble opp andre spesialister i sykehuset, når det er behov for det.

SIKRE TILGJENGELIG KOMPETANSE

Radio Medico Norway arbeider parallelt med dette på et prosjekt på telemedisin sammen med mange andre samarbeidspartnere – både rederier, teknologibedrifter og forskningsinstitusjoner. Målet er at legetjenesten for den sivile skipsfarten, som i dag verden over er basert på telefon, skal ta i bruk og komplementere med telemedisinske løsninger, tilpasset det enkelte fartøys muligheter og behov.

Radio Medico Norway (RMN), which is the Norwegian A&E for ships. RMN is a service which Norway as a seafaring nation is committed to deliver. This includes specialist advice, when it is needed.

The service is part of the "Norwegian Centre for Maritime Medicine" and is located at Haukeland University Hospital in Bergen. This means that all the specialists who are on duty at one of the largest hospitals in Norway are available.

Radio Medico Norway is available as a free service for ships, but can also deliver emergency services by request to others, such as ODL in this case. To take advantage of the facilities on board the "JOIDES Resolution", ODL entered into an agreement with Radio Medico Norway that enables them to receive video transmissions from the vessel. This is done in such a way that it is possible to connect to other specialists in the hospital, when it is needed.

SECURE AVAILABLE EXPERTISE

Alongside this, Radio Medico Norway works on a project on telemedicine with many other stakeholders - ship owners, technology



TRYGGERE: Telemedisin gjør hverdagen tryggere for mannskapet ombord på JOIDES Resolution.

SAFER: Telemedisin makes the passage safer for the crew on board JOIDES Resolution.

foto: S leM of SHoRe

For å illustrere nytten av videoløsningen som nå er etablert, så kan du tenke deg hvordan det er når noen ringer deg og skal ha hjelp til noe på pc-en. I stedet for å måtte spørre den du skal hjelpe om hva han eller hun ser på skjermen, er det mye enklere hvis du selv kan se den. Slik er også den daglige tjenesten for legen hos Radio Medico Norway, som gjerne snakker med en styrmann eller annen offiser som skal undersøke og behandle en pasient. I tillegg til at det blir enklere, er faren for å gjøre feil

mindre, fordi kommunikasjonen blir bedre.

Like viktig som den tekniske løsningen, er forankringen innad i helsevesenet. Gode rutiner for å sikre tilgjengelighet på den rette kompetansen, samt god samhandling med redningstjenesten i Norge og internasjonalt, er viktige forutsetninger for å tilby gode tjenester. Dette er noe Radio Medico Norway arbeider med å forbedre hele tiden. Målet er en bedre helsetjeneste for sjøfolk og alle andre som ferdes på havet. ■

companies and research institutions. The goal is that medical services for the merchant fleet, which today are based on telephone, shall deploy telemedicine solutions, tailored to the individual vessel's capabilities and needs.

To illustrate how useful a video solution is, try to imagine what it is like when someone calls you and asks for help with their computer. Instead of having to tell them to describe to you what they see on the screen, it would be much easier if you could see it for yourself. That is also the case for the doctor on duty at Radio Medico Norway, who will often be talking to an officer on board who has to examine and treat a patient. In addition to being easier, there is less risk of making mistakes, because the communication is better.

The support within the health care system is just as important as the technical solution. To be able to provide a good service to seafarers, it is essential that there are good practices for ensuring availability of the right skills and good interaction with the rescue services in Norway and internationally. This is something Radio Medico Norway is working to improve all the time. The goal is a better health service for seafarers and all others who are at sea. ■



KYSTVERKET

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

STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. september 2013.

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til www.kystverket.no

Søknadsfrist: 15.12.2012 Kontaktinfo: Tommy Haugsnes, seniorrådgiver. Tlf: 52 73 33 23 / 52 73 33 17

ARBEIDSOPPGAVER

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

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

KVALIFIKASJONER

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

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

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

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

PERSONLIGE EGENSKAPER

Gode samarbeids og kommunikasjonsevner Disse kandidatene må kunne fremlegge:

Evne til å arbeide selvstendig.

Gode evner til kontaktskaping

Aktuelle kandidater vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av januar - mars 2013

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

I TILLEGG TIL OPPLÆRING TILBYR VI:

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

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

Etter bestått 1. deleksamen tilsettes statslosaspiranten som statslos og lønnes deretter.

Betingelsen for tilsetting som statslos er bestått eksamen, og at aspiranten blir sikkerhetsklarert.

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

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

Klikk deg inn på www.kystverket.no for utfyllende stillingstekst og for å søke på stillingen

Konflikthåndtering under persontransport:

God kommunikasjon kan fore

Vold, trusler og trakassering i arbeidslivet er et økende problem, og transport er en av de mest utsatte bransjene. Innen persontransport blir derfor forebygging og håndtering av konflikter stadig viktigere, slik at de ansatte skal stå best mulig rustet til å møte sannsynlige konfliktsituasjoner.



Ole André Bråten
Spesialist i arbeids- og organisasjonspsykologi (M.Phil.)

I forhold til persontransport nasjonalt og internasjonalt er det flere utfordringer og muligheter knyttet til forebygging av konfliktsituasjoner. Etter økt nasjonalt fokus på disse utfordringene, ble det i 2006 gjort endringer i arbeidsmiljøloven. Det fremgår nå av loven at «Arbeidstaker skal, så langt det er mulig, beskyttes mot vold, trusler og uheldige belastninger som følge av kontakt med andre».

Transportbransjen er generelt en ut-satt bransje med utgangspunkt i Arbeidstilsynets vurderinger. Enten man har å gjøre med mindre fergeselskaper eller store cruiserederier, kan medarbeidere tilknyttet rederier som driver persontransport støte på et bredt spekter konfliktsituasjoner i møte med ulike passasjerer.

Ved lengre overfarter der man i tillegg tilbyr overnatting og bespising, vil man også møte mange av de samme utfordringene som hotell- og restaurantbransjen har på land. En eller flere berusede og aggressive personer kan bli en stor utfordring – langt fra ekstern bistand. De samme utfordringene er aktuelle ved internasjonal cruisetraffikk – en reiseform som blir stadig mer vanlig, og i dag tiltrekker seg et bredt spekter passasjerer.

Å forebygge og håndtere potensielle konfliktsituasjoner under persontransport er viktig. Ved å fokusere på god kommunikasjon og konflikthåndtering vil man kunne skape et positivt og profesjonelt arbeidsmiljø, og i tillegg øke resultatet på bunnlinjen.

GOD SERVICEKOMMUNIKASJON

Konflikter kan oppstå der man opplever misforståelser og uenighet. Først og fremst handler det om de hverdagslige konflik-

tene som daglig kan oppstå gjennom hele reisen. Dette er gjerne situasjoner med et lavt konfliktnivå. Den reisende føler seg ikke sett eller forstått, mens den ansatte har mye å gjøre og mange å forholde seg til.

God servicekommunikasjon er avgjørende for at slike unødige konflikter ikke oppstår eller eskalerer. Nøkkelen er å fokusere på å opptre vennlig og imøtekommende, å vise empati og forståelse for den reisendes situasjon, samt å lytte aktivt. Det handler om å tydelig vise at man følger med på det passasjerer forsøker å formidle. I en hektisk arbeidshverdag kan imidlertid dette være krevende. Har man nettopp måttet hanske med en vanskelig passasjer, kan utfordringen være enda større.

Trening på, og bruk av, god servicekommunikasjon fra alle medarbeidere med publikumskontakt er selve grunnlaget for god konfliktforebygging på dette nivået. Slik forebygger man at det oppstår klager ved kø, venting og andre naturlige situasjoner som kan oppstå under reisen.

Med økt konkurranse blir god servicekommunikasjon stadig viktigere. Fokus på vennlig og imøtekommende adferd er derfor en nyttig investering i egen arbeidshverdag. Rederiets omdømme ivaretas da også på en god måte, og reisen i seg selv vil oppleves mer positiv for både passasjerer og ansatte.

SINTE OG IRRITERTE PASSASJERER

Konfliktsituasjoner kan også oppstå som resultat av en økt uenighet mellom medarbeider og passasjer. Dette er situasjoner med moderat konfliktnivå, som oppleves som konfliktfylte. Slike situasjoner kan oppstå som resultat av manglende servicekommunikasjon, der man har kommet



SITUASJONER: Enten man har å gjøre med mindre fergeselskaper eller store cruiserederier, kan medarbeidere tilknyttet rederier som driver persontransport støte på et bredt spekter konfliktsituasjoner i møte med ulike passasjerer.

ILLUSTRASJON: Stoto : BjaRte aMBL

dårlig ut i utgangspunktet. Situasjonen kan også oppstå som resultat av en opplevelse av konkrete feil fra rederiets eller de ansattes side.

I takt med samfunnsutviklingen ellers, der det stadig stilles større krav til tjenesteteytere, vil det i dag og i fremtiden stilles større krav fra passasjerer.

Det er utfordrende å skulle ivareta sin egen rolle som profesjonell yrkesutøver, og samtidig komme gjennom med sitt perspektiv. Der det stilles krevende spørsmål og man møter negative kommentarer, er det avgjørende å ikke ta dette personlig. Gjør man det, vil man naturlig oppleve at konfliktnivået øker ytterligere, da man selv har blitt en del av problemet.

Spørsmålet blir da hvordan man bør opptre når man møter en sint og irritert passasjer. Å forsøke å sette vedkommende på plass ved å vise til sin autoritet, fungerer sjelden. En teknikk som kan være mer effektiv, er å rolig stille konkrete spørsmål til passasjerer. Slik skaper man større grad av kontroll i situasjonen, ved at man ut-

bygge konfliktsituasjoner



viser autoritet på en måte som ikke eskalerer situasjonen ytterligere. Man setter seg slik i førersetet, fremfor å henge etter og forsøke å svare for seg som best man kan. Man vil også kunne få informasjon som kan bidra til å løse situasjonen raskest mulig til beste for både passasjerer og rederiet.

Fokus på god klagebehandling reduserer muligheten for at konflikten utvikles videre og gjenoppretter tilliten til vedkommende passasjer og andre passasjerer som observerer opptrinnet. Taktisk kommunikasjon er her et nyttig verktøy.

AGGRESJON OG VOLD

De konfliktsituasjonene vi virkelig håper ikke vil inntreffe, kan oppstå der man møter trusler og aggressiv eller voldelig adferd. Dette er situasjoner med høyt konfliktnivå, som naturlig kan oppleves som veldig krevende å håndtere. De kan oppstå som et resultat av en langvarig konflikteskalering, eller plutselig, uten at

man oppfatter noen forvarsler. Dette er også situasjoner som kan oppstå der man møter bevæpnede personer, noe som for eksempel kan skje der man oppbevarer penger – som billettkontor eller kafeteria.

Risikofaktorer knyttet til denne type hendelser er alkoholpåvirkning, bruk av narkotika, enkelte psykiske lidelser og høyt stressnivå. Det er viktig at alle medarbeiderne har god kjennskap til disse risikofaktorene, slik at man tidlig kan identifisere reisende som kan utgjøre en sikkerhetsutfordring. Dette er like viktig ved korte fergestrekninger, som ved lengre overfarter der man også serverer alkohol som kan skape og forsterke slik adferd.

BISTAND

Når man opplever slik adferd er det viktig at man blant annet kan få bistand fra andre kolleger, at man har mulighet til å slå alarm (telefon, samband, alarmsystem) og at man har en fluktvei i tilfelle personen skulle bli voldelig. Det er viktig at man på

forhånd har tenkt igjennom hva man skal gjøre hvis konfliktnivået i en situasjon øker. Når man møter aggresjon er det for sent å tenke på hva man burde ha gjort.

Nøkkelen til å kunne håndtere slike konfliktsituasjoner er å forberede seg mentalt på hva man selv kan gjøre dersom situasjonen skulle oppstå. Hensiktsmessig forberedelse og god opplæring bidrar til å skape en opplevelse av kontroll og egen påvirkning. Det reduserer effekten av opplevd stress i situasjonen, og en medarbeider som opplever å ha kontroll i en krevende situasjon er også mindre utsatt for traumatiske reaksjoner i ettertid.

Det er likevel viktig å ha et bevisst forhold til ettervern, dersom vold og trusler ikke lar seg avverge. Det vil ofte hjelpe å få snakket om det som har skjedd, og en umiddelbar samtale med nærmeste leder kan være nyttig i første omgang.

GIR TILLIT

Konflikter kan utvikles gradvis eller oppstå plutselig uten at man oppfatter forvarslene. Konflikters dynamiske utvikling krever altså at medarbeiderne har kompetanse til å takle konflikter på alle nivåer. De ulike konfliktnivåene krever ulikt fokus og ulike verktøy – fra å kommunisere slik at det ikke oppstår uenigheter og misforståelser, til å kunne håndtere en aggressiv og voldelig person.

Man bør derfor utvikle en bredest mulig plattform, slik at man har mange ulike verktøy til disposisjon. Ved riktig fokus kan man i stor grad forebygge konfliktsituasjoner hos rederier som driver persontransport. Dette er viktig for arbeidsmiljøet og alles trivsel om bord.

Vold, trusler og trakassering i arbeidslivet er et økende problem i stadig flere sektorer. Møtet med slike situasjoner kan være spesielt krevende på et fartøy, men god konflikthåndtering kan læres. Der man fokuserer riktig, vil økt profesjonalisering også gi en kommersiell effekt med en god opplevd reiseopplevelse og solid tillit til at de ansatte kan håndtere det som måtte komme deres vei. ■

personlege sertifikat og refusjon kan ordnast on-line:

Nye elektroniske tenester i

På nyåret vil Sjøfartsdirektoratet ta i bruk fleire nye elektroniske tenester som både sjøfolk, rederi, sjømannslegar og utdanningsinstitusjonar vil få nytte av.



Bjarte Amble
Fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Den elektroniske skjema-tjenesta er no utvida med fleire nye elektronisk baserte skjema, der målet er å forenkla og effektivisera søknadsprosessen for norske personlege maritime sertifikat.

I tillegg er det gjort ei forenkling i dei skjema som rederia nyttar i samband med refusjonsordninga for sjøfolk. Dei tidlegare seks forskjellige søknadsskjema er no redusert til eitt.

SERTIFIKAT

Den nye elektroniske søknadshandsaminga vil medføra ei stor forenkling for sjøfolka. Når dei tidlegare søkte Sjøfartsdirektoratet om personlege sertifikat eller om påteikning, måtte dei sjølv skaffa til veie all nødvendig dokumentasjon, som til dømes helseerklæringar og dokumentasjon på utdanning, fartstid og tilsetjing.

– Når ein sjømann no sender søknad om personlig sertifikat eller påteikning til Sjøfartsdirektoratet skal mesteparten av dei nødvendige opplysningane allereie vera registrerte hos oss. Søkjaren treng difor ikke lenger senda inn attesterte papirkopier av vitnemål, helseerklæring og fartstid per post, sier rådgjevar Marina Glazkova.

Profesjonelle aktørar, som rederi, utdanningsinstitusjonar og sjømannslegar



ENKLARE: Lars Inge Vatnem, Marina Glazkova og prosjektleder Berner Koldal har stått sentralt i arbeidet med dei nye elektroniske tenestene frå Sjøfartsdirektoratet. Tenestene kan utførast on-line, og fører mellom anna til mindre papirarbeid både for direktoratet og brukarane. foto : BJARe aMBLe

skal no nytta ei ny løysing for innrapportering av stadfesta data som Sjøfartsdirektoratet treng i høve til søknader om personsertifikat.

– Dette systemet vil gje både dei profesjonelle aktørane og private søkjarar betre og raskare service, og ikkje minst ei raskare tilbakemelding på søknaden, sier Glazkova.

RETTELEIING

Ei av fordelene ved å søkja elektronisk, er at søkjaren får rettleiing gjennom heile søknadsprosessen. Skjemaene skal vera oversiktlige, med forklaringar som

kan hentast fram undervegs. Informasjon frå andre registre, som Folkeregisteret og tidlegare registrerte kvalifikasjonar frå Sjøfartsdirektoratets sitt fagsystem, ligg ferdig utfylt eller kan hentast fram.

– To andre fordeler er at løysinga kan brukast heile døgnet, og at eventuelle gebyr kan betalast direkte over nettet, sier Marina Glazkova.

REFUSJONSORDNINGA

Den andre store forbetringa i haust er knytt til refusjonsordninga for sjøfolk. Frå sjettemåned (november-desember) vil seks tidlegare søknadsskjema bli slått saman til eitt

Sjøfartsdirektoratet



NyE EI EKTRo NISKE TJ ENESTER

Elektronisk rapportering

- Fartstid
- Helse- og Udyktighetsærklæringer
- Ansettelsesforhold
- Vitnemål

Elektronisk søknad fra sjøfolk

- Søknad om norsk maritim sertifikat
- Søknad om påtegning

On-line verifikasjon

- Norske sertifikater
- Påtegninger

Elektroniske tjenester for rederier

- Søknad om refusjon (tilskudd) til sysselsetting av norske sjøfolk
- Automatisk trekk av andel til Stiftelsen Maritim Kompetanse

elektronisk skjema. Dette vil bli gjort tilgjengelig i direktoratet si skjematjeneste, ved innlogging via Altinn. Skjemaet rettleder rederier til korrekt utfylling og dokumentasjon når de søker om refusjon.

– Ved at Sjøfartsdirektoratet får søknaden inn elektronisk på ein standardisert måte, slepp vi å bruka tid på registrering, og kan nytta tida på sakshandsaming. I tillegg vil elektronisk innsending av søknaden gjera det muleg for oss å føreta automatiske kontrollar og automatisk berekning av refusjonsbeløp, seier seniorrådgjevar Lars Inge Vatnem i Sjøfartsdirektoratet. Han legg til at elektronisk søknad dermed vil gje betre kvalitet i sakshandsaminga, kortare sakshandsamingstid og elektronisk svar-teneste, til beste for brukarane.



I det nye refusjonssystemet vil Sjøfartsdirektoratet berekna og overføra beløp til Stiftelsen Maritim Kompetanse. Beløpet til Stiftelsen Maritim Kompetanse vert altså trekt frå refusjonsutbetalinga og overført direkte til stiftelsen. Dette medfører at søkjarane ikkje vil få nokon faktura frå Stiftelsen Maritim Kompetanse i framtida.

MEIR EFFEKTIVT

For å sikra ein standardisert måte å ta inn skjema på er det også oppretta eit klage-

skjema som kan brukast ved innsending av klage på vedtak gjort av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet er klar over at endra søknadsprosess vil gje søkjarane litt meirarbeid i starten, men direktoratet er også overtydd om at nyordninga vil innbera ei tydeleg effektivisering av søknadsprosessene. ■

For ytterlegare informasjon om dei nye tenestene, følg med på www.sjofartsdir.no. Der vil det også bli lagt ut rettleiingar.

NIS 25 år:

Viktig for Norge som sjøfartsnasjon

Mandag 25. juni ble 25-årsjubileet for Norsk Internasjonalt Skipsregister markert i Grand Selskapslokaler i Bergen. Gratulantene var skjønt enige om at opprettelsen av NIS har vært svært viktig for Bergen og Norge som sjøfartsnasjon.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

Blant sjøfartsdirektør Olav Akselsens gjester var blant annet daværende handels- og skipsfartsminister Kurt Mosbakk, byrådsleder i Bergen, Monica Meland, representanter fra nærings- og departementet og de ansatte ved registeret.

NORSK FLAGG

Registeret ble opprettet 1. juli 1987 for å sikre at norskeide skip seilte under norsk flagg. Konkurransvilkårene for norske-



NORSK FLAGG: Senior Vice President i Odfjell se, Helge Olsen, ønskes velkommen av kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon i Sjøfartsdirektoratet.

gistrerte skip i utenriksfart skulle bedres og sysselsettingen av norske sjøfolk opprettholdes.

Regjeringen fremmet forslaget om et norsk internasjonalt skipsregister også med bakgrunn i fordelene som ville følge i kjølvannet for norske maritime miljø og samfunnet for øvrig. Økte valuta- og skat-

teinntekter og en større flåte ville gi et økt hjemmemarked for norske maritime varer, tjenester og kompetanse. Målet var å gjøre Norge til ledende i verden når det gjaldt maritime tjenester.

BERGEN

Etter at regjeringen før jul i 1986 erklærte at man arbeidet med opprettelse av et Norsk Internasjonalt Skipsregister, meldte en rekke av landets sjøfartsbyer seg som mulig hjemsted for dette registeret. Blant dem solide sjøfartsbyer som Grimstad, Arendal og Sandefjord.

Shippingforum Bergen og Bergens Rederiforening kjempet for at NIS skulle bli plassert «i hjertet av kyst- og sjøfarts-Norge». De fikk rådmannen på sin side og utviklingsarbeidet for å fremme Bergen som maritimt senter ga resultater da Stortinget den 12. juni vedtok at lokaliseringsvalget falt på Bergen.

VOKSTE

På åpningsdagen kjempet rederne om å få registrert det første skipet mens daværende Handels- og skipsfartsminister, Kurt Mosbakk, sto for den offisielle åpningen. Atle Jepsens rederi Sapco Overseas S.A., Panama, vant kappløpet om å bli først i registeret med knapp margin, og da fordi deres representant gjennom kon-takter var blitt sluppet inn på Tinghuset midt på natten. De første årene var NIS det hurtigst voksende register i verden.

1. januar 2012 ble Skipsregistrene slått sammen med Sjøfartsdirektoratet. Den nye sjøfartsadministrasjonen skal



SENTRALT: Knut Mosbakk sto som handels- og skipsfartsminister sentralt i det politiske arbeidet før Stortinget vedtok å opprette Norsk Internasjonalt Skipsregister i 1987.

videreføre servicen som kjennetegner NIS og som er med på å gjøre registeret konkurransedyktig.

GJ ORDE RETT

Av de vel 68 gjestene var det flere som benyttet anledningen til å frembringe sine



VERT: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen leder jubileumsarrangementet, som fant sted i Grand Selskapslokaler i NIS sin hjemby, Bergen.

alle foto : BjarRe aMBLe

gratulasjoner. Blant dem var tidligere direktør ved Bergen Sjøfartsmuseum, Atle Thowsen som hadde et historisk tilbakeblikk med utgangspunkt i lov av 1854 og frem til opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skipsregister.

Kurt Mosbakk fortalte hvorfor NIS måtte opprettes så hurtig, om den prekære situasjonen handelsflåten befant seg i og fastslo også at det ikke er ofte det inviteres til jubileum for politiske vedtak.

Rederiforbundet, representert ved visadministrerende direktør Jørgen Vatne, gledet de ansatte i Skipsregistrene med å dele på forbundets positive erfaringer og tilbakemeldinger på servicen som ytes.

– Det har vist seg at Stortinget hadde rett og at opprettelsen av NIS var et effektivt virkemiddel for å hindre utflaggingen som var på gang på 80-tallet. Norge er nå hjemland til en av de mest komplette maritime klynger i verden, sa Vatne.

Helge Olsen, senior vice president hos



Odfjell SE, opplyste at Odfjell benytter seg av to flagg; Singapore og NIS.

– Singapore er kjent som et av de mest effektive i verden, men NIS er minst like bra, konstaterte Olsen. Han slapp samtidig nyheten om at rederiet da nettopp hadde besluttet å kjøpe to LNG-skip – og at valg av flagg var enkelt: NIS. ■

GJESTER: Til stede på arrangement var blant andre (fra venstre) advokat Knut Magnus Haavik, avdelingsdirektør Anita Malmedal, advokat og daglig leder i Bergens Rederiforening Øystein Meland, visadministrerende direktør i Norges Rederiforbund Jørgen Vatne, sjøfartsdirektør Olav Akselsen, tidligere handels- og skipsfartsminister Knut Mosbakk, byrådsleder i Bergen, Monica Meland og ekspedisjonssjef i Nærings- og handelsdepartementet, Ida Skard.



RØRT: Sigurd Gude ble hedret med stående applaus fra sine kollegaer i Sjøfartsdirektoratet. foto: Bente Amandussen

Legger inn årene

Etter en spennende karriere i Sjøfartsdirektoratet, er assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude klar for å bli pensjonist.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Elleve år i sjøsikkerhetenes tjeneste er nå over for assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. Den 27. juni hadde han sin siste arbeidsdag på kontoret i Smedasundet. Nå er det slutt på snart seks års ukependling fra Bærum, og

pensjonisttilværelsen venter.

– Det har vært elleve gode år jeg aldri ville ha vært foruten. Det skulle ha vært mange flere år, men til det begynte jeg for sent i direktoratet, sier Sigurd Gude.

KLATRET RASKT

Sigurd Gudes karriere i direktoratet var så bratt de første årene at man nesten kan si at han klatret karrierestigen med sjumilsstøvler.

– Jeg begynte som overingeniør i passasjerskipsavdelingen i mai 2001, ble senioringeniør i juni 2001 og deretter avdelingsdirektør i april 2002, for til slutt å

ende opp som assisterende sjøfartsdirektør i september 2003, forteller han. Det var et karrierehopp han kun brukte 28 måneder på å gjennomføre.

I perioden juni 2008 til 31. desember 2009 fungerte han også som sjøfartsdirektør:

– Så jeg kan trygt si at jeg har arbeidet på alle nivåer i direktoratet, smiler han.

Før han begynte i Sjøfartsdirektoratet jobbet Gude i mange år som maskinoffiser i handelsflåten og fikk deretter omfattende ledererfaring fra maritimt relaterte jobber på land. Han bodde dessuten flere år i Japan og Singapore, og slik internasjonal erfaring var nyttig å ha da han senere skulle representere Norge i ulike fora.

INTERNASJONALT ARBEID

Nettopp det internasjonale arbeidet som talerør for Norge i IMO og EU er uten tvil det Sigurd Gude har trivdes best med i Sjøfartsdirektoratet. Han har ledet Norges delegasjoner til MSC (Maritime

Safety Committee) og MEPC (Marine Environment Protection Committee), samt flere underkomitémøter og diplomatkonferanser i regi av IMO.

– Vi har ikke vunnet hver gang, men vi har fått til veldig mye, sier han.

uTf ORDRING

Den største utfordringen årene i direktoratet har bydd på er ikke overraskende prosessen med å flytte etaten fra Oslo til Haugesund i 2006. Å gjennomføre flyttingen uten at noen ble støtt ut i arbeidsløshet var ikke bare lett.

– Sett i ettertid er det min mening at vi kan være stolte av hvordan vi taklet alle utfordringene som flyttevedtaket medførte, samtidig som vi svarte opp kravene i tildelingsbrevet hvert år, sier Gude.

SAMLET INNSATS

– Hva er det så som vil sitte igjen av minner etter disse årene?

– Jo, det er fantastisk flinke kollegaer og den stå-på-innstillingen alle har vist, også når det buttet imot som verst, sier Gude. – Vi ble flyttet og omorganisert, vi etablerte en skole i Haugesund for å bygge opp en ny base av medarbeidere i en to-års periode og har måttet lære opp utallige nye kollegaer, men hele tiden har vi levert varene under mottoet «Skip skal seile».

– Uten alles gode innsats hadde dette ikke vært mulig, mener han, og legger til:

– Jeg er stolt over det vi har klart å få til sammen, og det er minnet jeg vil ta med meg inn i pensjonisttilværelsen.

PLANER f RAMOVER

Som mange andre som pensjonerer seg, men som egentlig gjerne kunne ha jobbet litt videre, så forteller Gude at han ikke helt forsvinner. Nærings- og handelsdepartementet har spurt om litt hjelp, og Gude er oppnevnt som revisor hos IMO for den frivillige flaggstatsrevideringen og GBS-verifikasjoner (Goal Based Standards) av classeselskapsregler.

– Litt utpå sommeren kan et ytterligere pensjonistprosjekt materialisere seg, også dette med tilknytning til den maritime sektor, sier Gude, men han kan ikke fortelle noen detaljer om hva dette er foreløpig. Så vi får vente i spenning. ■

først ute med ISO-sertifisering



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Som det første offentlige tilsyn i Norge er Sjøfartsdirektoratet sertifisert i henhold til den internasjonale standarden ISO 9001.

Sertifiseringen er en milepæl i direktoratets historie og understreker direktoratets mål om å holde en kvalitetsmessig høy standard på arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har etter flytting til Haugesund i 2006 hatt stort fokus på service og kvalitet. Det har vært jobbet med interne rutiner og prosesser for å sikre at direktoratets arbeid gjennomføres på en effektiv og god måte i henhold til de direktiver som gis av Nærings og handelsdepartementet.

– Vi er svært fornøyd med å ha oppnådd dette målet. Sertifikatet betyr likevel ikke at vi nå kan lene oss tilbake og at jobben er gjort. Vi ønsker å bli enda

bedre på mange områder, og vil fortsette å jobbe for en kontinuerlig forbedring av alle prosessene våre, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar.

Akselsen berømmer alle ansatte som har lagt mye arbeid ned i evalueringer, analyser og oppdatering av kvalitetssystemet i tillegg til den daglige saksbehandlingen.

Selve sertifiseringen var klar 25. mai, men ISO-sertifikatet ble formelt overlevert Sjøfartsdirektoratet av Teknologisk Institutt 26. juni.

Overrekkelsen ble markert i et allmøte med alle ansatte på hovedkontoret, parallelt med en markering på alle Sjøfartsdirektoratets stasjoner langs kysten. ■



HØY STANDARD: Sertifiseringen er en milepæl i direktoratets historie og understreker direktoratets mål om å holde en kvalitetsmessig høy standard på arbeidet, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen

foto : Ste Ina R Ha Ug Be Rg

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



perfekte forhold under Blå

Blåmyra Open ble i år avviklet på Nordsjø Golfpark i Nome kommune, like ved Ulefoss i Telemark fylke. Denne regnes for å være en av de fineste golfbanene i landet. Både bane og forhold var tett opp mot perfekte.



FØLGER SPENT MED: Vili Haltu følger med når Gunnar Halvorsen skal slå.

aLLe foto - SveRRo I Late BO



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

er like viktig som å vinne. Flere deltagere ble kjent med nye folk i løpet av runden, og på grunn av godt samhold og en god tone var det flere som ga uttrykk for at de

Onsdag 20. juni var dagen for «Blåmyra Scramble». Sol og 20 grader gjorde at alle par gledet seg til å gå ut. «Blåmyra Scramble» skal være en hyggelig og sosial runde der det å ha det hyggelig

ble spilt gode av de andre som de gikk sammen med.

Ekteparet Tove og Pål Johansen spilte solid, og med grunnlag i et godt ekteskap gikk de hen og vant hele scramblen. Tove oppfordret flere menn til å ta med kona. Da ville de sannsynligvis spille bedre alle sammen, mente hun.

BLÅMYRA OPEN

Neste dag, torsdag 21. juni, var det duket for selve «Blåmyra Open», og en runde

«Stableford». Gradestokken hadde økt enda et par grader fra dagen før, og de få små skyene fra onsdagen var helt blåst bort.

Runden gikk fint for alle deltagerne, selv om mange hadde gode unnskyldninger på lager. Det virket som om bortimot alle egentlig var litt bedre enn det de fikk vist. Jaja, da får vi nok se dette til neste år. Det var uansett masse godt spill.

Det ble spilt i tre klasser. «Klasse 1» som er under 21,5 i handicap, «Klasse 2»

myra Open



er over 21,5, samt det var en gjesteklasse for venner og familie.

KLASSE 1

Klasse 1 ble vunnet av skipper Johnny Erling Fævelen fra «RCCL» og Mandal Golfklubb. Det virket ikke som om presset bet på han. Kanskje det hjalp at han vanligvis er ansvarlig for over 2000 ansatte og mer enn 6000 passasjerer om bord på verdens største cruiseskip. Førstegangsdeltagere Nils Baadnes fra «DOF»

kom på en fin andreplass og Cato Westgaard fra «Color Line» kom på tredje.

KLASSE 2

I klasse 2 var det Johnny Solbakken som stakk av med seieren foran Rune Ottesen og Per Olaf Hermansen. Solbakken hadde en veldig fin dag på banen i år. Hans sterke spill førte ham også opp som beste pensjonist, og dermed utdeling av den evigvarende vandrepremien fra Norsk Seilskuteklubb.

I tillegg var han beste medlem fra Norsk Sjøoffisersforbund og vant dermed den flotte krystallvasen. Dette er en vandrepremie som skal vinnes to ganger før man får den til odell og eie. Solbakken hadde ikke mer enn akkurat fått den tilbake fra gravøren etter fjorårets sterke innsats, og sikret seg dermed vasen til odell og eie i år.

GJ ESTEKLASSE

I gjesteklassen var Rune Svennevik sterkest. Svennevik kom sammen med Johnny

>>>



Fævelen. Disse to spilte sammen på scramble-belen og kom da på tredjeplass. Fævelen vant som sagt klasse 1, og Svennevik vant gjesteklassen, så de var et sterkt team.

Sjømannsprest Morten Høst hadde også en sterk serie og kom på annenplass, mens scramblevinner Tove Johansen kom på tredjeplass i gjesteklassen.

Kjetil Andersen fra «Havila Commander» hadde et kjempeslag når det gjaldt som mest. I konkurransen om hvem som kan komme nærmest pinnen fra utslaget, landet han ballen 97 cm fra hullet. Det var det ingen andre som kunne hamle opp med, og han vant dermed denne konkurransen.

Andersen var også langt fremme i konkurransen om lengste drive, men der kom Nils Baadnes fra «DOF» sterkt inn, og sørget for dagens lengste drive på det aktuelle hullet.

LAGMESTERSKAPET

Det var ikke påmeldt noen lag i årets turnering, og det var kun «Color Line» som hadde nok deltagere til å stille lag. Vandrepremien for beste lag ble dermed ikke delt ut, men blir stående hos fjorårvinnerne «DOF» fram til neste år.

I stedet ble førsteplassen i maritimt lagmesterskap delt ut til de tre beste deltagere fra «Color Line». Dette ble Cato Westgaard, Vili Halltu og Gunnar Jan Halvorsen.

Vi regner med at «Color Line» stiller et sterkt lag neste år også, så da er det bare opp til «DOF» og andre rederier å legge seg i hardtrening. ■



CLOSEST TO PIN: Kjetil Andersen måtte ta frem målebåndet på hull 8.

fo to : SVE/RP/fo f Late BO



VINNER KLASSE 1: Johnny Fævelen blir gratulert av Sverre Flatebø fra Sjøfartsdirektoratet.

RESuLTATER f RA BLÅMYRA OpEN 2012

Blåmyra Scramble

	Hcp	R1	Total
1 Tove Johansen og Pål Valen Johansen	33	65	-7
2 Per Arne Tønnessen og Gunnar Torp	40,3	65	-7
3 Johnny Erling Fævelsen og Rune Svennevik,	30	69	-3

Blåmyra Open

Klasse1, Hcp 0 - 21,5

	Hcp	SH	Total
1 Johnny Erling Fævelen (8)	15,8	20	39
2 Nils Baadnes (14)	17,5	22	36
3 Cato Westgaard (26)	11,1	14	32

Klasse 2, Hcp over 21,5

1 Johnny Solbakken (13)	29,8	38	37
2 Rune Ottesen (33)	22,3	29	34
3 Per Olaf Hermansen (18)	28,4	36	34

Gjesteklasse

1 Rune Svennevik (27)	14,2	18	39
2 Tove Johansen (16)	20,8	24	37
3 Morten Høst (34)	16,7	21	34

Nordsjøcupen 2012 del 2:

«Team Delta» gikk til finalen



FINALELAGENE: «Team Delta» og «Gulf Offshore» med dommer Svein Inge Thime.

foto : MaRIJKe taVeRne

Det var sol og god stemning da Del 2 av Nordsjøcupen gikk av stabelen i sommer. «Team Delta» sto på, og sikret seg seier i finalen.



Marijke Taverne
Førstekonsulent
stasjon Bergen
Sjøfartsdirektoratet

stor oppslutning av supportere med på turen, så var stemningen i lagene særdeles god. Spillerne var motiverte og klare for å ofre både svette og sågar litt blod på banen. Heldigvis ble det bare skrubbssår og ingen alvorlige skader.

SPENNENDE I FINALE

Allerede tidlig i turneringen viste «Team

Delta» seg frem med mange fine scoringer. Ellers var kampene veldig jevne. I kvartfinalen ble forskjellene tydeligere, og lagene som gikk videre til semifinale utmerket seg. Til slutt ble det «Team Delta» og «Gulf Offshore» som møttes i finalen. En spennende kamp med etter hvert nokså slitne spillere. Finalen endte med seier 2-0 til «Team Delta». I den store finalen som spilles til høsten, vil de møte vinneren av Nordsjøcup Del 1, som er «Fjord 1 United».

UTMERKET SEG

Én spiller som utmerket seg allerede tidlig i turneringen var Eivind Staurland fra «Team Delta». I tillegg til å bli kåret som beste spiller ble han også premiert som toppscorer.

Den som vasket buret best i Del 2 av cupen var Roy Johnsen fra «Bergen Maritime Skole».

Til tross for solid innsats hele veien, endte det med tap 0-1 mot «Bourbon Offshore» i bronsefinalen for «Bergen Maritime Skole», som likevel hadde en fin dag i solen. Samholdet som denne gjengen viste, både på og utenfor banen, gjorde dem fortjent til å motta Hjallis Sportsmanship-prisen.

TIL INNTEKT FOR BARN

Før prisutdelingen om bord på «Bergensfjord» om kvelden, ble det solgt lodd til inntekt for kreftsyke barn på Haukeland Sykehus. Pengene fra loddet salget blir uavkortet brukt til å kjøpe inn TVer og Playstations til barna. ■



GAVEN: Underdirektør Torbjørn Husby i Sjøfartsdirektoratet, spesialrådgiver Atle Halvorsen og avdelingssykepleier Åslaug Eide med gaven fra norske sjøfolk til barneavdelingene ved Haukeland universitetssykehus.

foto : Ste Ina Ri Haug BePg

Sjøfolk samlet inn 100 000 til syke barn

Årets innsamlingsaksjon blant norske sjøfolk tok helt av. Resultat: Over 100 000 kroner som ble brukt for å kjøpe inn TVer, Playstation og spill til barneavdelingene på Haukeland universitetssykehus.



Steinar Haugberg
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

– Vanligvis samler norske sjøfolk inn mellom 15 000 og 20 000 på innsamlingsaksjonen i forbindelse med Nordsjøcup i Danmark. At det i år har kommet inn over 100 000 kroner er ekstraordinært, og resultat av en målrettet innsats av flere ildsjeler blant sjøfolkene, roser Torbjørn Husby, underdirektør i Sjøfartsdirektoratets avdeling for Arbeids og levekår.

Ildsjelene det er snakk om er i første rekke Martin Ove Torvik i Odfjell Drilling og Roger Rivedal i Norled. De to har nærmest konkurrert om å samle inn mest penger.

Utgangspunktet for Martin Ove Torvik var Nordsjøcup, der Odfjell-ansatte vant flere signerte fotballdrakter som ble loddet ut.

– Draktene tok vi med oss ut på feltet, og auksjonerte bort flere av disse. Når høyeste budet er 20 000 kroner for en signert Brann-trøye, begynner det jo virkelig å bli penger av det, sier Torvik, som også fikk med seg ledelsen i Odfjell Drilling til å bidra med 20 000 ekstra kroner dagen før gaveoverrekkelsen på Haukeland, og økte dermed det reelle gavebeløpet til 120 000 kroner.

– Når han fikk det til så bra, gikk det jo sport i det for oss, sier Roger Rivedal, som tross iherdige forsøk måtte se seg slått av sin konkurrerende kollega.

– Men det gir oss jo ny motivasjon for neste år, da må vi klare å slå Odfjell, ler han.

BETYR uENDELIG MYE

For Haukeland Universitetssykehus er gaver fra privatpersoner, fond og innsam-



lingsaksjoner eneste mulighet til å skaffe til veie utstyr utenom det strengt medisinsk nødvendige.

– Dette er en sånn «gåsehud-dag» for oss fordi denne gaven betyr så uendelig mye for våre minste pasienter, sier spesialrådgiver Atle Halvorsen ved kommunikasjonsavdelingen på sykehuset. Sykehuset ønsket ikke en pengegave til avdelingen, men var klare på behovet for underholdning for barna som får behandling på de ulike barneklivkikkene. Når ønsket om TVer og Playstation var avklart, ga elektronikkjeden Expert det beste pristilbudet. Resultatet var 30 HD TVer og 30 Playstation 3, samt en hel del spill.

– Slike ting betyr mye for barn og ungdom som kanskje må gjennom langvarige og ubehagelige behandlinger, og er noe vi absolutt ikke har plass til på de



OVERRAKTE: Dette betyr mye for barn og ungdom ved våre avdelinger, sier avdelingssykepleier Åslaug Eide ved Haukeland universitetssykehus om gaven fra norske sjøfolk. Hurtigbåtkaptein Roger Rivedal (Norled) og Martin Ove Torvik fra Odfjell Drilling overrakte gaven.

foto : Ste Ina R Ha Ug BePg

ordinære budsjettene våre, sier avdelingssykepleier Åslaug Eide ved barnekirurgisk avdeling. Hun fikk æren av å ta i mot gaven fra norske sjøfolk på vegne av barneavdelingene.

NORDSJ ØCup

Nordsjøcup i fotball er et velferdstiltak for norske sjøfolk i regi av Sjøfartsdirektoratet, og ble arrangert første gang i 1998. Cupen samler sjøfolk fra supplyskip, offshore, ferger, og maritime skoler. Inntekter fra innsamlingsstiltak under fotballturneringen og fra egne innsamlingsaksjoner hos flere norske rederier har tidligere gått til

Den norske kreftforening. Særdeles populært ved årets arrangement var utlodningen av fotballtrøyer.

– Vi sendte forespørsel om signerte trøyer til alle Tippeliga- og Adeccoliga-lag, og fikk trøyer fra Rosenborg, Molde, Viking, Hauge-sund, Odd, Brann, Ålesund, Stabæk, Start, Hødd, landslaget og Sandnes Ulf. Dermed har disse også bidratt til det fantastiske innsamlingsresultatet, sier rådgiver Per Erik Nielsen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for Arbeids- og levekår. Han betegner norske sjøfolk som en yrkesgruppe med stor giverglede, og er storfornøyd med årets innsamlingsaksjon. ■



De aller fleste nye bøker kommer i dag også ut som lydbøker. Her et lite knippe av de nyeste. foto : te RJe J. eRIKSen

populært med lydbøker

Velferden minner om at vi kan tilby en god del boktitler utgitt som lydbøker. Vi kan skaffe tilgjengelige lydbøker på CD- eller i MP3-format.

Du kan bestille de titlene du ønsker via grønnkortbestillingen på hjemmesiden til Sjøfartsdirektoratet. Du velger om du vil ha lydbøkene sendt om bord via rederiet, eller til hjemmeadresse.

De kan også bestilles fra våre velferdsstasjoner i Aberdeen og Rotterdam. Lånetiden er 8 uker, men kan forlenges etter avtale. Dersom skipet seiler utenriks kan det være praktisk å få bøkene sendt til din hjemmeadresse.

FAST BRUKER

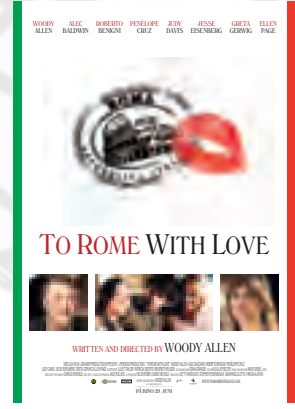
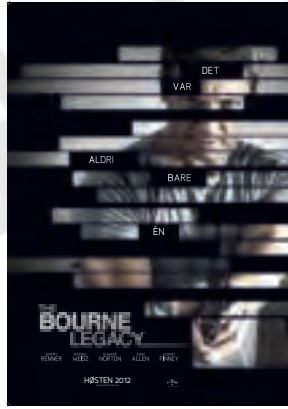
Siem Amethyst har siden november i fjor prøvd vårt tilbud og de er veldig fornøyd med ordningen.

– Det hele begynte med at en representant fra Velferden var om bord og fortalte om tilbudet, sier stuert Jon Petter Borgund.

Han er den som har stått for bestillingen av lydbøkene om bord. Og han hører på lydbøker mens han arbeider, mens han er hjemme og når han kjører bil. Og lydboka havner alltid om bord igjen når han er ferdig slik at resten av mannskapet også kan få nytte den.

Han har ingen oversikt over hvor mange som lytter til lydbøkene, men som han selv sier:

– Lydbøkene jeg legger fra meg er borte før jeg rekker å snu meg om, sier Borgund ■




Join the Film Rental Service

Over the decades the Norwegian Government Seamen's Service has provided ships with films. Do you want to register for participation in the film rental service and receive licensed entertainment film packages for your crew? Please find more information and register form at our web-site: www.sjofartsdir.no.

Film Rental Service - Titles 4th quarter

Action, horror and romance

The Film Rental Service will be packed with action this autumn. "The Dark Knight Rises," completes the full saga of our hero Batman. We see how Bruce Wayne, the compulsive loner and eccentric billionaire, has transformed himself into Batman, the scourge of evil and the saviour of Gotham City.



THE DARK KNIGHT RISES: Batman resurfaces to protect a city that has branded him a masked enemy.

CR: Ditt / WaPne R BRoS.

PICT: UReS



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

BATMAN - THE DARK KNIGHT RISES

This is the epic conclusion to filmmaker Christopher Nolan's Batman trilogy. It has been eight years since Batman (Christian Bale) vanished into the night, turning, in that instant, from hero to fugitive. Assuming the blame for the death of D.A. Harvey Dent, the Dark Knight sacrificed everything for what he and Commissioner Gordon both hoped was the greater good. For a time the lie worked, as criminal activity in Gotham City was crushed under the weight of the anti-crime Dent Act. But everything will change with the arrival of a cunning cat burglar with a mysterious agenda. Far more dangerous, however, is the emergence of Bane, a masked terrorist whose ruthless plans for Gotham drive Bruce Wayne out of his self-imposed exile.

THE BOURNE LEGACY

The Bourne-universe expands with an original story that introduces us to a new hero (Jeremy Renner) whose life-or-death stakes have been triggered by the events of the first three films. Twelve years ago, audiences were introduced to Jason Bourne when he was pulled unconscious from the Mediterranean. Over the course of three films, we have followed his journey to survive and discover his identity. We have watched his CIA handlers mount an increasingly desperate worldwide manhunt and learned about the

>>>



TO ROME WITH LOVE is a kaleidoscopic comedy movie set in one of the world's most enchanting cities.

CPeDit: gRaVieR PPro DUCt Ion S

Treadstone program and Bourne's special skills and abilities. The Bourne Legacy pulls back the curtain to expose a darker layer of intrigue, a deeper mythology, and a new hero who must battle to stay alive when his program suddenly becomes a liability.

CABIN IN THE WOODS

Five teenagers head off for a weekend at a secluded cabin in the woods. They arrive to find they are quite isolated with no means of communicating with the outside world. When the cellar door flings itself open, they of course go down to investigate. They find an odd assortment of relics and curios but when one of the girls reads from a book, she awakens a family of deadly zombie killers. There is far more going on however than meets the eye, as the five campers are all under observation. Bad things happen. If you think you know this story, think again." Cabin in the woods" turns the horror genre inside out.

TO ROME WITH LOVE

Woody Allen's latest film after the success of "Midnight In Paris" is a

tribute to Rome, one of the world's most enchanting cities, and is a story about a number of people in Italy, some American, some Italian, some residents, some visitors, and the romances and adventures and predicaments they get into. The story is told in four separate vignettes: A worker who wakes up to find himself a celebrity, an architect who takes a trip back to the street he lived on as a student, a young couple on their honeymoon, and a funeral director who has a talent for singing in the shower. ■



THE CABIN IN THE WOODS is funny, strange, and scary - frequently all at the same time.

CPeDit: SPYg LaSS ente RtaInMent



THE BOURNE LEGACY: A new hero rise in the Bourne-universe, but still a tense, well-acted thrill ride.

CRedit: UnWeRSaL PICt UReS



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Nytt system for utsending av **NAVIGARE**

Fra og med neste Navigare (nr. 4-2012) vil systemet for utsending av bladet bli endret. Dette kan dessverre medføre at enkelte som i dag er abonnenter ikke lenger vil motta bladet, som for øvrig er gratis.

Dersom du ikke mottar Navigare nr. 4 i løpet av desember, og fremdeles ønsker det tilsendt,
send en e-post til: postmottak@sjofartsdir.no.

Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

Branch offices

ABERDEEN

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

PORT SAID

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

ROTTERDAM

Schiehavenkade 198, 3024 EZ Rotterdam, Nederland
Fax: (+31-10) 763 07 65
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

ANTWERPEN

Noorse Zeemanskerk, Italielie 8,
2000 Antwerpen, Belgia
Tel: (+32) 32 01 19 90
E-mail: 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

KØBENHAVN

Sjømannskirken, Ved Mønten 9, 2300 København S
Tlf: (+ 45) 32 57 11 03
E-mail: 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

SINGAPORE

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

MONGSTAD

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

NARVIK

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

ODDA

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

Les mer om tilbudene på www.sjofartsdir.no
You will find more information on our web site
www.sjofartsdir.no

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

REGION NORD

Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
T: 52 74 55 30 F: 52 74 54 31
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Rørvik

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

Stasjon Sandnessjøen

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

Stasjon Bodø

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

Stasjon Svolvær

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

Stasjon Harstad

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

Stasjon Tromsø

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

Stasjon Hammerfest

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

REGION SØR

Stasjon Oslo

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

Stasjon Larvik

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

Stasjon Kristiansand S

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

Stasjon Stavanger

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

Stasjon Haugesund

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

Stasjon Bergen

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

Stasjon Florø

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

Stasjon Ålesund

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

Stasjon Kristiansund N

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Solstad-skipet Normand Arctic – et av de 29 norske skipene som drives med LNG. Foto: Harald M. Valderhaug.

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.
REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble
OVERSETTER/TRANSLATOR: Bente Amandussen.

ANNONSE/ADS: OAE mediebyrå, Krenare Sylejmani
Telefon: 62 52 24 69
E-post: krenare@oae-as.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:
Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. www.kai-hansen.no

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 13 000

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

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

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

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

Bestilling av bladet rettes til postmottak@sjofartsdir.no i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 04.09.2012

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 – Manilla 2010 gjeldende fra 01. januar 2012.

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

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

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

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

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

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

Påmelding:

Telefon: +47 73 56 14 00

E-post: sales@smc.no eller

se våre nettsider www.smc.no



SMSC

SHIP MODELLING & SIMULATION CENTRE

Ladehammerveien 4, 7041 Trondheim

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

NAVY
www.navy.no

LANDSDEKKENDE KJEDE INNEN MARITIM ELEKTRONIKK