

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Authority

1 / 2014

Næringsministeren inviterer til dialog

Side 6



ico Merit

Bot og bedring
Side 8

Ønsker sjøvett i skolen
Side 20

Fotokonkurransen for sjøfolk
Side 48



OFFSHOREKONFERANSER

Vårens viktigste møteplasser

Se hele vårt tilbud på:
bi.no/konferanser

FLYTTBARE INNRETNINGER

Kompetanse, kapasitet og kvalitet, Bergen, 9. – 10. april

Velkommen til en viktig arena som gir et godt utgangspunkt for nettverksbygging, faglige oppdateringer og gode diskusjoner innenfor temaer som er aktuelle for næringen.

- Forventninger, muligheter og politiske utfordringer
- Operasjon i kalde strøk
- Verftsopphold: Hvordan unngå forsinkelser og kostnadsoverskridelser

bi.no/flyttbare2014

ÅLESUNDKONFERANSEN 2014

Serviceskip i offshore tjeneste, Ålesund, 13. – 14. mai

Velkommen til Ålesundkonferansen! Her møter du alle aktørene fra serviceskipnæringen til faglig oppdatering, meningsutvekslinger og nettverksbygging.

- Fremtidens shipping
- Finans og markedsbetraktninger
- Teknologi og design

bi.no/aak

Innhold

- 4** Leieren: Jobben må gjerast – på kontora og om bord
- 5** Editorial: The job must be done - in the offices and on board
- 6** Næringsminister Monica Mæland: Setter maritim politikk på dagsorden
- 8** Tvangsmulkt og overtredelsesgebyr: Bot og bedring
- 12** Ammoniakk i kjøle- og fryseanlegg på fiskefartøy: Krever kunnskap og forsiktighet
- 15** Bygging av skip ved utenlandske verft: Avgjørende med godt forarbeid
- 16** Avanserte Fartøyer: En konferanse i stor vekst
- 17** Sjøfartsdirektoratet om utenlandske verft: Byggeprosessen går stadig bedre
- 18** Haugesundkonferansen: Norsk flagg i fokus
- 20** Vis sjøvett Halden: Vil ha sjøvett på skoleplanen
- 23** Sertifikat om forsikring for passasjerer og bagasje: Obligatorisk ansvarsforsikring
- 24** Elektroniske kart: Stiller store krav til kontroll
- 24** Electronic charts: Require a high degree of control
- 27** Sjøfartsdirektoratet arrangerer: Ny konferanse for fritidsbåter
- 28** Ulykkestall 2013: Nedgang i antall omkomne i skipsfarten
- 30** Maritime milestones: The greatest ship of the 1800's
- 34** Forslag om ny forskrift om farlig last på skip
- 36** Refleksjoner fra en ny lege i Radio Medico: Legevakt for sjøfolk
- 37** Reflections of a new doctor at Radio Medico: A&E for seafarers
- 40** Revisjon av anerkjente sikringsorganisasjoner
- 41** Pirater også i Togo og Benin
- 42** NIS: 2013 finished on a positive note for the NIS
- 44** NOR: Jevn økning karakteriserer fortsatt registeret
- 46** Stabilitetsguide for mindre fartøy: Til kamp mot kantringsulykker
- 47** Uanmeldte tilsyn: Kampanjer i utlandet
- 48** Fotokonkurransen for sjøfolk 2013: Arbeidsglede til topps
- 51** Nordisk Fotokonkurransen for sjøfolk 2013: Islandsk actionpreget dominans
- 54** Treningsportal på nett: Motiverer til økt aktivitet for sjøfolk
- 56** Film Service for Seafarers: Oscar nominations
- 59** Samarbeid om sjømannslegeordningen
- 60** Bokåret 2013: Oppgjør med fortiden
- 63** Ipad-er til syke barn
- 64** Ny leder for ISWAN
- 65** Nordisk samarbeid: Velferd og sport

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



INSPEKSJON: Å føre tilsyn med fartøy er eit viktig hjelpemiddel for Sjøfartsdirektoratet i arbeidet med å påverka bransjen til å driva på ein trygg og miljøvennleg måte.
INSPECTION: Supervision is an important tool for the Maritime Authority in order to motivate the industry to operate in a safe and environmentally sound manner.

ILLUSTRASJONSFOTO: HAAKON NORDVIK

Jobben må gjerast – på kontora og

Sjøfartsdirektoratet har ulike verkemiddel for å gjere det trygt å segla, men det er reiarlaga og dei om bord på skipa som kan gjera ein verkeleg forskjell.

Ei av dei viktigaste lovane som regulerer skipsfarten vår, er skipssikkerhetslova. I denne lova står det mellom anna om ansvar for sikker drift av skip. Det vert slått fast at reiarlaget er ansvarleg for at skip vert drifta i samsvar med lovar og reglar og at det vert etablert tryggingssystem som skal sikra dette. Det er reiarlaga som har ansvar for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Lova gir også rammer for Sjøfartsdirektoratet si drift og korleis me skal utføra oppgåvene våre. Sjøfartsdirektoratet skal driva overordna kontroll og ha særleg fokus på korleis reiarlaga sikrar sikker drift. Direktoratet skal særleg leggja vekt på tryggingsskultur og tryggingssystem og mindre på detaljkontroll i vårt tilsynsarbeid. Vår oppgåve er å påverka aktørane til sikker drift. I tillegg skal me påverka dei som driv skipsfart til å ha høgt fokus på miljø, slik at me får minst mogleg påverknad av det marine miljø.

Sjøfartsdirektoratet brukar ulike metodar for å påverka aktørane. Kwart år arrangerar me Sjøikkerhetskonferansen. Konferansen er til for bransjen og målet er at konferansen skal adressera aktuelle problemstillingar som kan påverka drifta av skip. Også i bladet vårt Navigare ønskjer me å ta opp forhold og utviklingstrekk som kan påverka næringa.

I fjor etablerte me ei ordning med tryggingmeldingar. Målet er å gi næringa rask informasjon om forhold som kan påverka tryggleiken. Sjøfartsdirektoratet ønskjer å få

til erfaringsoverføring etter uønskte hendingar. Me trur at tryggingmeldingane kan vera eit godt bidrag til betre og tryggare drift.

Eit av dei viktigaste hjelpemidla Sjøfartsdirektoratet har for å påverka bransjen til å driva på ein trygg og miljøvennleg måte, er tilsyn. Tilsynet vert utført på ulike måtar og mot ulike aktørar. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med mellom anna reiarlag, skip, sjøfolk, flyttbare innretningar, classeselskap, godkjente føretak og utdanningsinstitusjonar. Tilsynet skjer mellom anna som hamnstatskontroll, flaggstatskontroll, ved sertifisering, etter ulykker og gjennom ulike former for revisjonar. Tilsynet kan vera umeld eller planlagd.

I samband med tilsyn har Sjøfartsdirektoratet ei rad verkemiddel og reaksjonsformer å spela på. Dersom ein kjem over fartøy med mange eller alvorlege manglar, kan våre inspektørar halda fartøyet tilbake. Fartøyet får då ikkje forlata kai før manglane er utbetra. Ved mindre alvorlege manglar vert det gitt pålegg om utbetring. Avhengig av alvorgraden vert det sett frist for når pålegget må vera utbetra.

Skipssikkerhetslova gir Sjøfartsdirektoratet høve til å ilegga tvangsmulkt dersom pålegg ikkje vert utbetra innan fristen. Tvangsmulkt vert gitt i form av dagmulkt. Denne vert gitt til reiarlaget kan dokumentera at pålegga er gjennomført. Tvangsmulkt har vist seg å vera eit svært nyttig verkemiddel. Svært sjeldan går tvangsmulkt til inndrivning,



om bord

rett og slett fordi pålegga i all hovudsak vert utbetra innan fristen går ut.

Eit anna verkemiddel Sjøfartsdirektoratet fekk med skipssikkerhetslova, var høve til å ilegga gebyr for brot på lova. Storleiken på gebyret vert avgjort mellom anna på bakgrunn av kor alvorleg brotet er og dei økonomiske evnene til reiarlaget. Særleg alvorlege saker skal meldast til politiet. Det vert då påtalemakta som avgjer om det vert straffesak.

På mange måtar kan ein sei at Sjøfartsdirektoratet rår over både gulrot og pisk i arbeidet med å betra sjøtryggleiken. Det førebyggjande og opplysningsarbeidet er viktig, men til tider er det diverre også nødvendig med sterkare lut. Målet med dei ulike verkemidla er det same, nemleg å betra tryggleiken og redusera talet på ulykker og uønskete hendingar.

Uavhengig av Sjøfartsdirektoratet sine verkemiddel og bruken av desse, er det uansett i dei ulike reiarlaga og om bord i skipa jobben må gjerast. Ikkje berre har aktørane etter lova, ansvaret, men også reelt sett er det her den store forskjellen kan gjerast. Av våre statistikkar ser me at det kan vera stor forskjell på reiarlag. Nokre har få ulykker, medan andre har fleire. Me ser også mange døme på at målretta innsats gir resultat. Der- som alle kunne ta etter dei reiarlaga eller dei skipa som har best praksis, ville svært mykje ha vore oppnådd. ■

The job must be done - in the offices and on board

The Maritime Authority have different measures to promote safe sailing, but it is the companies and the people on board who can make a difference

The Act also provides a framework for the Norwegian Maritime Authority (NMA) and how we shall conduct our work. The NMA shall carry out general supervision and have particular focus on how companies ensure safe operation. In our supervisory work, the NMA shall focus more on safety culture and safety management systems and less on detailed control. Our job is to motivate the shipping industry to operate safely and to have a high focus on eco-friendly operations, to minimize the impact on the marine environment.

The NMA use various methods for motivation. Every year we arrange the Safety at Sea Conference where we aim to address current issues that may affect the operation of ships. Likewise, in our magazine *Navigare*, we endeavour to address conditions and trends that are important to the industry.

Last year we established a system for safety messages. The aim is to provide the industry with prompt information about factors that may affect safety. The NMA aspire to achieve a transfer of experience after incidents. We believe that safety messages can be positive contributions to better and safer operation.

Supervision is among the most important tools we possess in order to motivate the industry to operate in a safe and environmentally sound manner. The supervision is carried out in various ways and of various members of the industry. The NMA supervise, inter alia, companies, vessels, seafarers, mobile offshore units, classification societies, approved enterprises and schools. The supervision may take the form of port State control, flag State control, certification, accident investigation and various types of audits. The supervision may be unannounced or planned.

In connection with the supervision, the NMA have several measures and sanctions to respond with. If we encounter a vessel with numerous or severe deficiencies, our inspectors can detain the vessel until the deficiencies are

rectified. In cases of less serious deficiencies we will issue orders to the ship to implement measures. Depending on the severity of the deficiencies, a time limit is given for when the measures must be implemented.

The Ship Safety and Security Act provides the NMA with the opportunity to impose coercive fines, if an order is not complied with by the specified deadline. Coercive fines are given in the form of a continuous fine which will accrue until the company can document that the order has been complied with. Coercive fines have proven to be a very useful instrument. They are very rarely collected, simply because the orders will usually be complied with before the deadline.

Another instrument the Act provides us with is the opportunity to impose fines for violating the law. The size of the violation fine will, inter alia, be determined on the basis of the seriousness of the violation and the financial situation of the company. Particularly serious cases will be reported to the police which will decide whether or not to prosecute.

In many ways it can be said that the NMA wield both the carrot and the stick in our effort to improve safety at sea. Our preventive and informative work is important, sometimes, however, tougher methods are also called for. The objective remains the same; to improve safety and reduce the number of accidents and undesirable incidents.

Regardless of our methods and measures, it is within the companies and on board the ships that the real job must be done. Not only do the companies have the legal responsibility, but in reality they are the ones who can make a difference. Our statistics reveal a great variance between companies. Some have few accidents, while others have many. We also see many examples of how targeted efforts yield results. If everyone could take a leaf out of the book of the companies or the vessels that have the best practice, a lot would have been achieved. ■

Næringsminister Monica Mæland:

Setter maritim politikk på dags

Det knytter seg stor spenning til utvalget som blant annet skal se på fartsområdebegrensningene for skip registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Utvalgets rapport skal være klar i løpet av et års tid.



Bjarte Amble
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Utvalget markerer starten på regjeringens gjennomgang av hele den maritime politikken:

– Og vi inviterer dere med til en tett dialog i dette arbeidet. Vi er nødt til å gjøre den maritime næringen til en

næring for framtiden, med et klart miljøperspektiv, sa statsråd Monica Mæland da hun for første gang talte til store deler av næringen under Haugesundskonferansen i februar.

Når utvalget har vurdert begrensningene i fartsområder, skal det se på nettolønnsordningen, en ordning som regjeringen allerede har varslet at de vil lovfeste. Dette gjentok også næringsministeren.

Spørsmålet kan her blir når tid den skal lovfestes, og om taket på ordningen eventuelt skal heves.

Næringsministeren fremholdt at Norge fortsatt er en av verdens ledende nasjoner. Målt i flåtens verdi ligger vi på femteplass i verden – målt i tonnasje befinner vi oss på åttende plass.

I tillegg skaper næringen verdier for mer enn 145 milliarder kroner årlig og sysselsetter 100 000 mennesker, og er dessuten en sterk drivkraft for norsk forskning og teknolog utvikling.

– Vi har et godt grunnlag, men det er ingen selvfølge at det vil fortsette på denne måten. Konkurranseskraft må skapes og gjenkapes hele tiden, poengterte hun.

NORSK REGISTERFLAGG

Næringsministeren trakk i talen frem sin



DIALOG: Næringsminister Monica Mæland inviterte til dialog og samarbeid når regjeringen nå skal ta en gjennomgang av hele den maritime politikken.

FOTO: BJARTE AMBLE

orden



bekymring over at en stadig lavere andel av den norske flåten fører norsk flagg, selv om de norske skipsregistrene fortsatt er betydelige.

– For ti år siden hadde omlag 60 prosent at alle norskeide skip norsk flagg. I dag er vi nede på om lag 40 prosent. Men det er dessverre ingen automatikk i at norske rederier velger norsk flagg, konstaterer hun, og pekte på flere ulemper ved utflagging:

- Nedbygging av norsk sjøfartsadministrasjon.
- Mindre gjennomslagskraft i internasjonale fora.
- En svakere maritim klynge, med svakere verdiskapning på sikt.

ROS TIL SJØFARTSDIREKTORATET

Mæland slo fast at sammenslåingen av Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene i 2012 har gitt en mer helhetlig og brukerrettet Sjøfartsadministrasjon. For at regelverket skal bli enda mer forståelig og tilgjengelig er digitalisering helt avgjørende.

Hun ga her ros til den jobben Sjøfartsdirektoratet har gjort med å digitalisere IT-tjenestene sine, og refererte at hele 40 000 søknader årlig nå rapporteres elektronisk.

Dette gjelder i hovedsak personsertifikater, men også flere tusen fartøysertifikater, søknader til nettolønnsordningen og ulykkesrapporteringer.

Næringsministeren henviste videre til at departementet i sitt tildelingsbrev for 2014 har gitt Sjøfartsdirektoratet tydelige signaler om hvilke arbeidsoppgaver de skal prioritere, nemlig:

- Arbeid med registrering av skip
- Markedsføring av Norsk Internasjonalt Skipsregister
- God dialog med kundene

MANGLER SJØFOLK

I sin tale viste Monica Mæland til en FAFO-rapport fra i fjor, der det kommer fram at det bare utdannes halvparten av sjøfolkene som trengs fram mot 2020. Behovet er 10 000, mens det anslås at det

fra studiestedene bare vil komme 5000. I tillegg kommer at det i oljevirkosomheten er behov for 3000 nye personer fram mot 2015.

– Regjeringen vi derfor styrke de maritime fagskolene, sa Mæland og viste til Sundvollen-erklæringen.

Men hun viste også til at viktig kompetanse ikke bare bygges i skolene, men også ute på sjøen.

– Norske sjøfolk utgjør en viktig del av den maritime klyngen, og norske folks praktiske kunnskap er en av forutsetningene for maritim virksomhet her til lands. Derfor ønsker vi også å lovfeste nettolønnsordningen for sjøfolk, la hun til.

MILJØ OG POLARKODEN

Mæland trakk også fram miljøperspektivet i talen sin, og framholdt at en konkurranse-dyktig maritim næring er helt avhengig av å være miljøvennlig. Hun opplyste at regjeringen derfor vil bidra til at mer miljøvennlig drivstoff tas i bruk, samt at gebyrer og avgifter skal endres slik at miljøvennlig teknologi ikke straffes økonomisk. Regjeringen vil også utrede en vrakpantordning for norskregistrerte skip.

Hun pekte også på Norges ansvar for å styrke maritim sikkerhet og beredskap i nordområdene. Da er det viktig å satse på globale løsninger, slik som arbeidet med Polarkoden i IMO. Arbeidet med dette globale bindende regelverket for skip som seiler i polare områder ledes av Norge, ved Sjøfartsdirektoratet. Arbeidet med Polarkoden nærmer seg slutføring, og kan muligens tre i kraft i 2016.

Etter statsrådens tale møtte hun representanter for det lokale næringslivet på Haugalandet, og avrundet dagen med en møte med sjøfartsdirektør Olav Akselsen og ledergruppen i Sjøfartsdirektoratet.

– Det var nyttig å få anledning til å presentere det som er Sjøfartsdirektoratets oppgaver og prioriteringer. Næringsministeren er tross alt en av de viktigste premissleverandører for direktoratets oppgaver og handlingsrom, sier Akselsen i en kommentar. ■

Overtredelsesgebyr og tvangsmulkt:

Bot og bedring

Bøter og gebyr kan svi, men de er viktige virkemidler for å sikre at lover og regler blir overholdt, mener jurister i Sjøfartsdirektoratet.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

For å sikre at maritimt regelverk blir etterlevd, legger skipssikkerhetsloven opp til et nyansert og effektivt sanksjonssystem som gir tilsynsmyndigheten mulighet for å ta i bruk ulike typer virkemidler. I første rekke

dreier dette seg om Sjøfartsdirektoratets adgang til å illegge overtredelsesgebyr for brudd på skipssikkerhetsloven, samt bruk av tvangsmulkt for å sikre at lover, forskrifter, pålegg og andre enkeltvedtak etterleves.

I Sjøfartsdirektoratet er det en sammensatt gruppe av jurister fra ulike avdelinger som jobber med denne problematikken.

– Som jurist mener jeg at dette er veldig spennende å jobbe med, sier Lisbeth Christine Toft i avdeling for regelverk og avtaler. – Vi har et tverrfaglig samarbeid med fagpersoner her i direktoratet, og vi bruker mye tid og ressurser på å få god kvalitet på avgjørelsene våre. Vi er bevisste på at rettsikkerheten for rederiene og den enkelte skal ivaretas.

SKAL LØNNE SEG Å DRIVE LOVLYDIG

Formålet med både tvangsmulkt og overtredelsesgebyr er å øke sikkerheten til sjøs og å sikre at miljøet blir ivaretatt. Det er også viktig at skipsfartsnæringen skal kunne forholde seg til en god og effektiv



forvaltningspraksis som er forutsigbar og lik for alle.

– Dette er noe vi gjør for å beskytte de seriøse og lovlydige aktørene i næringen, de som gjør alt riktig, sier Werner Dagsland, fra regelverksavdelingen

– De aller fleste opererer lovlydig, konstaterer han. – Og de synes naturlig nok at det er viktig at de som gjør feil blir tatt.

– Vi er opptatt av rettferdighet, innskyter Kjetil Sørensen som også jobber i regelverksavdelingen. – Det skal jo ikke lønne seg å ikke følge reglene.

– Ikke minst dreier dette seg også om å beskytte dem som jobber om bord, påpeker han. – Vi skal passe på at både fartøy og mannskap har det som kreves av sertifikater slik at det blir trygge arbeidsforhold.

STRAFF OG PRESS

For dem som ikke er bevandret i jussens verden kan det være vanskelig å se for-

skjellen på ulike administrative sanksjoner og virkemidler.

– Kort forklart så er overtredelsesgebyr en sanksjon for et regelbrudd som har skjedd. Det er en form for straffereaksjon, sier Werner Dagsland.

Særlige alvorlige saker blir det straffesak av. Sjøfartsdirektoratet samarbeider i slike tilfeller med både Kystvakten og politiet.

Mens overtredelsesgebyr knytter seg til forhold i fortiden, vil tvangsmulkt rette seg fremover i tid. Dersom det for eksempel blir avdekket en feil, så kan Sjøfartsdirektoratet pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist. For å sikre at pålegget blir etterkommet, kan det treffes vedtak om tvangsmulkt i form av løpende dagbøter. Det er altså ment som et press på rederiet, og er ikke en straff.

– Det skal alltid være mulig for rederiet å unngå tvangsmulkten, sier Lisbeth Christine Toft. – Den har virket etter sin



DISKUTERER: Juristene i Sjøfartsdirektoratets avdeling for regelverk og avtaler diskuterer innkomne saker om overtredelser. Fra venstre: Werner Dagsland, Miriam Desiré Larsen, Kjetil Sørensen og Lisbeth Christine Toft.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

hensikt dersom rederiet innretter seg slik at de ikke må betale.

MER EFFEKTIVT

Tidligere var det sjøfartsinspektørene som både undersøkte ulykker og foreslo en straffesanksjon til påtalemyndigheten. Inspektørene hadde ofte mange hundre saker hvert år, og det kunne ta lang tid å avslutte en sak, selv om det for det meste dreide seg om mindre alvorlige overtredelser.

Da man innførte ordningen med overtredelsesgebyr var det med bakgrunn i et ønske om et mer effektivt sanksjonssystem. Man mente at en rask reaksjon vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederiene i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

– Vi har da også et stort fokus på effektiv saksbehandling, forsikrer Lisbeth Christine Toft, som mener at kommunikasjonen med næringen stort sett går fint.

– Vi har forståelse for at de brevene vi sender ikke er de hyggeligste, sier hun. – Men jeg håper folk synes vi behandler dem med respekt.

TILPASSET REGELBRUDET

Det er flere stadier i en prosess med overtredelsesgebyr. Sjøfartsdirektoratet sender først ut et forhåndsvarsel om hva som skal skje. Så får rederiet anledning til å uttale seg og komme med dokumentasjon om de mener det er gjort en feil. Dersom det fremkommer opplysninger som viser at det ikke er grunnlag for den varslede reaksjonen, så kan gebyret bli redusert eller frafalt.

– Saken er ikke avgjort fra vår side når varsel sendes ut, påpeker Kjetil Sørensen. – Vi vurderer alle merknader seriøst og foretar en fornyet vurdering før det eventuelt fattes vedtak, forsikrer han.

I fjor mottok direktoratet 112 saker som ble vurdert. I 52 tilfeller sendte man ut varsel om overtredelsesgebyr, og etter vurdering ble det fattet 30 vedtak.

Reaksjonen kan tilpasses ulike overtredelser og det er mange hensyn som spiller inn i vurderingen. Gebyret utmåles etter en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle hvor momentene som er listet opp i lov og forskrift vektlegges.

– Reaksjonen skal være følbar men ikke urimelig, sier Kristine Breistrand fra avdeling for kontroll og inspeksjon.

For å sikre at gebyret faktisk blir betalt, så kan direktoratet pålegge skipet å gå til havn, holde det tilbake eller gjøre andre nødvendige tiltak inntil det er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Det er Statens innkrevingsentral som krever inn gebyrene, og kan iverksette tvangsinndrivelse dersom gebyret ikke betales. Det er viktig å være klar over at det løper renter dersom kravet ikke betales innen fristen.

VIKTIG KVITTERING

– Når det gjelder tvangsmulkt, så er det er viktig å sende inn kvitterte påleggslister, påpeker Miriam Desiré Larsen, fra regelverksavdelingen. – Rederiene er ikke alltid så flinke til dette, og det kan koste.

>>>

OVERTREDELSESGEBYR

I følge skipssikkerhetslovens §§ 55 og 56 kan Sjøfartsdirektoratet ilegge overtredelsesgebyr til rederiet, skipsfører eller andre som har sitt arbeid om bord eller annen som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser. For rederiet er ansvaret objektivt. Det betyr at det ikke er et vilkår at det foreligger skyld hos den som har begått overtredelsen for å ilegge overtredelsesgebyr til rederiet. Rederiet vil også svare for såkalte anonyme feil, hvor det ikke er mulig å utpeke gjerningspersonen.

Ved avgjørelsen og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- hvor alvorlig overtredelsen er,
- om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,
- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- om det foreligger gjentakelse,
- rederiets økonomiske evne,
- allmennpreventive hensyn.

Rederiet er solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord.

Minstesats ved utmåling av overtredelsesgebyr til rederier er 0,8 ganger folketrygdens grunnbeløp (G), noe som etter dagens satser utgjør ca. 68 000 kroner. Det er ikke noe maksimumsgebyr. Minstesats for enkeltpersoner er 0,2 G (ca. 17 000 kroner) mens maksimumsbeløpet er 0,6 G (ca. 51 000 kroner).

Når påleggsliste er levert, må påleggene utbedres før påleggslisten kvitteres og sendes inn til Sjøfartsdirektoratet.

– Hvis vi ikke mottar kvittert påleggsliste eller annen dokumentasjon for at påleggene er etterkommet, vil det bli fattet vedtak om tvangsmulkt, sier hun.

– Dersom vi ikke mottar kvittert påleggsliste eller annen dokumentasjon innen fristen som er satt i vedtaket, vil det bli ilagt dagbøter og de løper inntil vi får kvittert påleggsliste eller annen dokumentasjon som vi trenger for å avslutte saken.

I 2013 var antall tvangsmulksaker redusert i forhold til tidligere år, og det er en klar tendens til at forhold som blir påpekt ved inspeksjoner blir rettet som følge av vedtak om tvangsmulkt. Dette viser en positiv effekt av virkemidlet på en måte som direkte påvirker sikkerheten om bord på skipene.

LÆR AV FEIL!

Det viser seg at de aller fleste vedtak om overtredelsesgebyr fattes for brudd på skipsikkerhetslovens § 13 og § 16 som omhandler sertifikater og kvalifikasjonskrav.

– Det er viktig at de som har ansvar på et fartøy har de kvalifikasjonene som kreves for jobben, sier Miriam Desiré Larsen. – Dette er et personlig ansvar man må ta alvorlig, men skipssikkerhetsloven stiller også helt klare krav til rederiet når det gjelder skipsarbeidernes kvalifikasjoner og sertifikater.

Andre typiske overtredelser er forhold som har å gjøre med uaktsom navigering, mangler ved skip og utstyr samt miljøovertredelser.

Kristin Færevaa Bøge oppfordrer rederiene til å være obs på at alt er i orden ved mellomliggende inspeksjoner. Det er også viktig at man sørger for å begjære besiktelser i tide. Dersom årlige, mellomliggende og fornyelsesbesiktelser ikke gjennomføres innen fristen skal skipet ikke seile. Hvis det fortsetter å operere, vil dette være en typisk sak som vurderes for illeggelse av overtredelsesgebyr.

Juristene i Sjøfartsdirektoratet håper at rederier som får overtredelsesgebyr eller tvangsmulkt opplever at dette ble gitt fordi det er viktig for å ivareta sikkerheten om bord, og at man ser på reaksjonen som en mulighet til å lære av feil. ■



TYPISK OVERTREDELSE: Det er viktig å ha sertifikatene i orden.

ILLUSTRASJONSFOTO: HÅKON NORDVIK

TVANGSMULKT

Tvangsmulkt har siden 2011 vært anvendt som et effektivt virkemiddel for Sjøfartsdirektoratet for å oppnå gjennomføring av plikter fastsatt i eller i medhold av lov. Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å treffe vedtak om tvangsmulkt etter skipssikkerhetsloven og produktkontrollloven. Tvangsmulkt er ikke straff. Plikten til

å betale tvangsmulkt utløses når en frist for å rette et ulovlig forhold ikke blir overholdt, i praksis et pålegg om å utbedre noe. Tvangsmulkten ilegges som løpende dagmulkt, og løper inntil rederiet har dokumentert at pålegget er oppfylt. Dagmulkten utmåles etter satser som er fastsatt i forskrift om tvangsmulkt § 4.



© Gettyimages/Gary S Chapman

NAVIGATING COMPLEXITY

DNV and GL have merged to form DNV GL. The company is the leading technical advisor to the global oil and gas industry and the world's largest classification society. We provide consistent, integrated services within technical and marine assurance and advisory, risk management and offshore classification, to enable safe, reliable and enhanced performance in projects and operations.

Together with our partners, we drive the industry forward by developing best practices and standards.

Our people combine industry expertise, multi-disciplinary skills and innovation to solve challenges for our customers - allowing them to navigate in a complex business environment.

DNV GL global services: Classification • Verification • Technology and innovation • Operational performance • Environmental performance • Safety and risk control

Ammoniakk i kjøle- og fryseanlegg på fiskefartøy:

Krever kunnskap og forsiktighet

Ammoniakk er et naturlig og miljøvennlig kuldemedium som kan erstatte freon. Det er imidlertid risiko forbundet med å ha et ammoniakkanlegg om bord.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ammoniakk (NH₃) er en gass som i økende grad anvendes i kjøle- og fryseanlegg om bord på fiske- og fangstfartøy, der fangsten blir nedkjølt og oppbevart i tanker med iskaldt sjøvann (Refrigerated SeaWater – RSW).

- Sjøfartsdirektoratet ser imidlertid at antall uhell og nestenulykker med slike anlegg er økende, forteller seniorrådgiver Hilde Stange ved direktoratets avdeling for risikostyring og HMS.

- Derfor ønsker vi nå å sette fokus på de sikkerhetstiltakene som må ivaretas når et slikt anlegg monteres og tas i bruk om bord, sier hun.

LEKKASJE

En tråler meldte om ammoniakktutslipp fra RSW-rommet. Båten hadde drevet med reparasjonsarbeid og hadde skiftet en pakkboks på kompressor til kjøleanlegget. Pakkboksen fikk en lekkasje etter kun en times drift.

- Ammoniakk lekket ut i rommet, men mannskapet kom seg heldigvis ut, forteller Hilde Stange. - De forsøkte å stenge for lekkasjen, men de manglet påkrevd beskyttelsesutstyr, og måtte gi opp.

Rommet ble evakuert og stengt av. Brannvesenet ble tilkalt for å stenge gass-tilførselen, og vifter ble slått på. Skipet la seg deretter i gunstig vindretning i påvente av hjelp fra land.

- I dette tilfellet manglet fartøyet verneutstyr, som kjemikaliedrakter og åndedrettsutstyr til å håndtere en slik situasjon,



ADVARER: Mannskap som jobber med ammoniakkanlegg må ha tilstrekkelig opplæring og kompetanse, ellers kan det gå galt, advarer seniorrådgiver Hilde Stange ved Sjøfartsdirektoratets avdeling for risikostyring og HMS.

FOTO: BJARTE AMBLE

fortsetter Stange. - De kunne heller ikke dokumentere at risikogjennomgang var utført, men mannskapet hadde hatt en muntlig gjennomgang på hva som skulle gjøres i tilfelle en slik hendelse.

Dette var antakelig med på å redusere konsekvensene av hendelsen, tror hun. Mannskapet fulgte rutinene under ulykken, og gjorde de riktige tingene, samtidig som kommunikasjonen fungerte godt.

REPARASJON

I et annet tilfelle oppstod det ammoniakklekkasje under reparasjon på gassanlegget om bord. Et innleid kuldefirma drev vedlikehold av fryseriet i frysemaskinrommet. I forbindelse med frakopling av et rør, oppstod det en mindre ammoniakklekkasje, og sensorene for lekkasje



reagerte. Katastrofeviften startet automatisk for å tømme rommet for ammoniakk, og da stoppet hele fryseriet automatisk – inklusiv alle pumper og kompressorer.

- Dette resulterte i at det begynte å renne ut ammoniakk fra det frakoblede røret, sier Hilde Stange. - Fryserommet ble evakuert og representantene fra kuldefirmaet ikledde seg vernemasker, drakter



MÅ HOLDES KALD: Fisk som skal leveres som menneskeføde må behandles bra om bord for å oppnå best mulig kvalitet og pris. Det betyr rask nedkjøling. ILLUSTRASJONSFOTO: DAVID MÅR SIGURDSSON, DEN NORDISKE FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK.

og friskluft og gikk inn og fikk stoppet lekkasjen.

- To mann fra kuldefirmaet og tre fra mannskapet ble sendt til legesjekk, men ingen fikk alvorlige skader, forteller hun.

FAKTA OM AMONIAKK

Ammoniakk er en fargeløs tårefremkallende gass med en karakteristisk gjennomtrengende lukt av salmiakk. Gassen er både giftig og etsende, og kan under spesielle forhold være eksplosiv og brennbar, men det krever høy konsentrasjon og høy temperatur. Lukten vil være merkbar ved meget lave konsentrasjoner. Man vil derfor kjenne en sterk og ubehagelig lukt lenge før mengden blir skadelig. Ammoniakk har et frysepunkt på $-77,7^{\circ}\text{C}$ og et kokepunkt på $-33,4^{\circ}\text{C}$ ved et trykk på én atmosfære. I ren tilstand blir ammoniakk brukt i kjøleanlegg på grunn av sitt lave kokepunkt. Gassen lar seg komprimere til væske, og så godt som all transport av ammoniakk foregår i væsketilstand.

Ved en lekkasje med ammoniakk i gassfasen, vil det være stor helsefare for dem som kommer i kontakt med gassen. Den er giftig ved innånding og kan forårsake intense smerter i nese og svelg, tåreflod, nysing, hoste, kramper, eller hevelse i strupehodet og åndenød. Opphold i svært høye gasskonsentrasjoner kan gi kroniske effekter på luftveiene i form av astmaliknende symptomer. Kontakt med flytende gass kan gi frostskafer, i noen tilfeller med vevskader. Det kan også gi etseskader ved hudkontakt eller øyekontakt, og øyeblikkelig førstehjelp er nødvendig.

Ammoniakk er meget giftig for vannlevende organismer, og ved noe

vanninnhold angriper den alle metaller unntatt jern. Årsaken til at man kaller ammoniakk for et naturlig produkt, er at det dannes i gjæringsprosessen av organisk materiale. Det kan også fremstilles kjemisk.

Ammoniakk er lett løselig i vann, derfor vil en lekkasje med ammoniakk i gassform kunne kontrolleres ved bruk av vanntåke. Vann skal kun brukes mot gassky, ikke mot tank fordi dette vil tilføre varme og øke gassavgangen. Mannskaper som utfører en slik jobb må være iført personlig vernebekledning godkjent for formålet.

Ammoniakk er lettere enn luft, noe som gjør at den vil spre seg raskt med vinden og fort bli uttynnet dersom lekkasjeområdet har tilgang til friluft. Regn eller fuktig vær vil begrense utslippet fordi noe av ammoniakken vil binde seg til fuktigheten.

Lekkasje av ammoniakk i væskeform kan forårsake etseskader og frostskafer på hud. Øynene er spesielt utsatt for alvorlig skade. Lekkasje i væskeform kan ikke kontrolleres ved hjelp av vann, det vil bare føre til gassdannelse. Utbedring av lekkasjen må ikke skje uten egnet vernetøy (gassvernedrakt) med underbekledning og kuldebeskyttelse for drakt.

Kilder: sikkerhetsdatablad NH3, DSB faktaark

- I slike tilfeller der et eksternt firma skal utføre vedlikeholdsarbeid på anlegget, er det lurt å gjennomføre en før-jobbsamtale sammen med mannskapet om bord, slik at man i fellesskap kan gå gjennom arbeidet som skal utføres, hva det innebærer av faremomenter, samt hvordan man skal opptre ved et eventuelt uhell, legger Stange til.

HVORFOR SKJER DET ULYKKER?

Hilde Stange mener at manglende kunnskap og erfaring er med på å øke sannsynligheten for at uhell kan skje, eller at lekkasjer utvikler seg til ulykker med personskade. Mannskapet har ofte for

liten forståelse om faremomentene ved drift av kuldeanlegg med ammoniakk.

- Personell som håndterer slikt utstyr må ha tilstrekkelig opplæring og kompetanse for å imøtekomme krav til sikker drift og vedlikehold, sier hun. - Det er avgjørende at mannskapet om bord er fortrolig med egenskapene til ammoniakk og behandling av stoffet, samt at de kjenner til forholdsreglene man må ta dersom uhellet er ute.

MONTERING OG OPPBEVARING

Det er viktig at rederiet og leverandør og montør gjør seg kjent med gjeldende regelverk for kjøle- og fryseanlegg. >>>

Ved utskifting av anlegg er det påkrevd at dette meldes til Sjøfartsdirektoratet.

- Selve monteringen og tekniske løsninger for seksjonering og katastrofeventilering, samt montering av gassalarmer, skal utføres av profesjonelle aktører og leverandører av slike anlegg, påpeker Hilde Stange, og minner om at reservebeholdere med ammoniakk skal oppbevares innelåst og lagres i tett lukket beholder på et godt ventilert sted, beskyttet mot varmekilder.

Ammoniakk må lagres adskilt fra oksidasjonsmidler, derfor må inventar og utstyr i kobber og messing ikke brukes i lagerrom og beholdere.

RISIKOVURDERING OG BEREDSKAP

Rederiet er ansvarlig for at risikovurdering gjennomføres før et ammoniakkanlegg monteres om bord.

- Ekspertene på kjøleanlegget bør tas med på slike vurderinger, synes Hilde Stange. - Da er det bedre sjanse for at alle faremomenter avdekkes og man kan iverksette tilfredsstillende tiltak for å redusere risikoen, sier hun.

DNVs (Det Norske Veritas') regelverk beskriver hvordan fartøyet skal utstyres med beskyttelsesutstyr. Beredskap for håndtering av mindre skader, utstyr og rutiner for førstehjelp må være på plass om bord. Nøddusj og øyedusj må for



RSW-KJØLEANLEGG: Kjøleanlegg med ammoniakk er effektive og miljøvennlige, men det er viktig å være klar over hvilke forholdsregler man må ta.

ILLUSTRASJONSFOTO: HALVARD AASJØRD

eksempel være lett tilgjengelig på arbeidsplassen.

Rederiet må utarbeide kriseplaner for beredskap og evakuering i tilfelle lekkasje eller brann i ammoniakkanlegget, og jevnlig beredskapsøvelser må gjennomføres om bord. Som en del av dette arbeidet, må man sørge for å ha oversikt over hvor gassen vil eller kan gå ved mulig lekkasje eller utslipp.

- Husk at rømningsveiene må være fri for hindringer og godt merket for å sikre effektiv evakuering, oppfordrer Hilde Stange til slutt. ■

REGELVERK

Sjøfartsdirektoratets krav til utforming, installasjon og vedlikehold av ammoniakkanlegg er beskrevet i Forskrift 2000-06-13 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelse for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, kapittel 4.

Der heter det at kjølesystemer skal være utformet, konstruert, prøvd, installert og vedlikeholdt i henhold til anerkjent klasseinstitusjons regler, men minst være i henhold til kravene i kapittel 4 i forskriften. Kravene gjelder både for klassede og uklassede fartøy.

DNVs regler stiller krav til at det skal være en instruksjonsmanual lett tilgjengelig om bord som skal gi viktig informasjon om en rekke forhold, herunder:

- komplett beskrivelse av ammoniakkanleggetsinstallasjon
- nødprosedyre i tilfelle uhell
- medisinske førstehjelpstiltak i tilfelle eksponering
- prosedyre for funksjonstesting
- operasjon, vedlikehold og kalibreringsinstruksjoner for gassdetektorer om bord
- krav til varselsskilting
- prosedyre for kontroll av gassdetektorer og alarmer
- krav til verneutstyr



FROSSENFISK: På fabrikkdekket på en seitråler som produserer rundfrosset fisk er det hektisk aktivitet for å fryse fangsten raskest mulig.

ILLUSTRASJONSFOTO: HALVARD AASJØRD



UNDERSØK: Å bygge skip ved utenlandske verft kan by på mange utfordringer. Derfor er gode forundersøkelser nøkkelen til et godt resultat, var budskapet fra viseadministrerende direktør Kenneth Walland, under konferansen «Avanserte fartøyer».

FOTO: BJARTE AMBLE

Bygging av skip ved utenlandske verft:

Avgjørende med godt forarbeid

Østensjø Rederi i Haugesund har bygget mange fartøyer ved utenlandske verft. Takket være grundig forarbeid, har det meste gått bra, sier viseadministrerende direktør Kenneth Walland i rederiet.



Bjarte Amble
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Kenneth Walland delte rederiets erfaringer med utenlandske verft under konferansen «Avanserte fartøyer» i Haugesund i november.

Det snart 40 år gamle rederiet har gjennom årene bygget totalt ca. 60 fartøyer.

Av disse er omkring 20 bygget ved utenlandske verft.

NYANSERT BILDE

– Ved ett tilfelle ble en taubåt ti måneder forsinket fra et verft i Spania. Det ble et voksenopplæringskurs for oss, og dette verftet har levert i tide etter den tid, sa Walland.

Han viste til at noen mener det ikke er bra å bygge i utlandet, fordi sluttsummen likevel blir høyere enn om samme fartøy ble bygget i Norge.

– Det kan være tilfelle, men det går ikke an å svare ja eller nei på en slik påstand. Bildet er mye mer nyansert, la han til.

VIKTIG VALG

Østensjø Rederi har ikke for vane å kjøpe standard design på sine fartøyer. Mange

av løsningene på prosjektene blir gjerne utviklet i samarbeid med andre selskaper.

– For oss er derfor valg av verft viktig. Det verftet vi velger må ha vilje, motivasjon og interesse til å løse tekniske utfordringer. Verftet må i tillegg vise fleksibilitet, og det må eksistere en gjensidig tillit mellom oss og dem, sa Walland.

Han opplyste at Østensjø benytter verft i Tyrkia, Nederland, Sør-Korea og Spania, foruten i Norge.

– Jeg skal være forsiktig med å rangere verftene. Resultatet avhenger nemlig også av vårt forarbeid. Men alle de verftene vi benytter kan levere avanserte fartøyer, dersom det legges til rette for det, slo han fast.

Han advarte forsamlingen mot kun å gå etter laveste pristilbud, for da kan det bli dyrt når sluttregningen skal gjøres opp.

– Det kan også vise seg at det billigste

>>>

anbudet kan gi rederiet høye driftskostnader å slite med i framtiden, fordi verftet har valgt billig utstyr. Men det er klart at pris er en av årsakene når vi velger å bygge i utlandet, sa Walland.

UTFORDRINGER

Det er mange utfordringer man kan støte på ved å bygge fartøy ved verft i utlandet.

Walland trakk blant annet frem muligheten til å gjøre endringer underveis i byggeprosjektet. Ved norske verft er dette normalt ikke noe problem, men ved utenlandske verft er dette som oftest van-

skelig. Når alt er fastlagt i tegninger og kontrakter er det vanligvis full fart, og vanskelig å gjøre endringer underveis.

Som oftest må en også regne med litt lenger byggetid ute enn i Norge, selv om noen verft ligger på norsk nivå.

En annen utfordring kan være at det er forskjellig syn på hva som er god kvalitet. Det er også viktig å sjekke alle forbehold i kontrakten, samt listen over hvilke underleverandører de benytter seg av.

– Koreanske verft ønsker å benytte lokale underleverandører hvis de får mulighet til det, mens vi har som mål å få

flest mulig norske leverandører. Når Østensjø bygger i utlandet har vi som oftest pluss/minus 40 prosent norske leverandører, opplyste Walland.

Han la også vekt på hvor viktig det er å inspisere det verftet en vurderer å benytte.

– Sjekk standarden på fartøy de allerede har levert, og besøk gjerne båter de har bygget, oppfordret han, og la til: – For å ha en god trygghet for kontrakten er det med andre ord viktig å gjøre gode forundersøkelser, også med tanke på verftets økonomiske rygggrad, og om de er i stand til å levere i tide. ■



VOKST: I løpet av de ti år konferansen har vært arrangert, har antall deltakere vokst fra 60 til 160. Her fra den siste konferansen i Haugesund.

FOTO: BJARTE AMBLE

Avanserte Fartøyer:

En konferanse i stor vekst

Konferansen Avanserte Fartøyer 2013 samlet 160 deltakere, og ble i november arrangert for tiende gang av Norsk Forening for Automatisering (NFA).

– Konferansen startet i 2004, og har hele tiden hatt stor vekst, sier Lars Annfinn Ekornsæter, generalsekretær i NFA.

Gjennom de ti årene har konferansen blant annet vært arrangert i Trondheim, Stavanger, Tromsø, Ålesund og nå i Haugesund for første gang.

– Konferansen er blitt en viktig møteplass for de som arbeider innen maritim sektor, sier Ekornsæter.

«Avanserte Fartøyer 2013» la spesielt vekt på å vise den store utviklingen som skjer i norsk sjøfart, både operasjonelt og teknologisk. Under

de to konferansedagene ble det tatt opp temaer som omfatter utstyr og metoder for effektiv drift, energisystemer, design, prosjektering og operasjon av avanserte fartøyer – og ikke minst nye tekniske løsninger og nye utfordringer.

Sjøfartsdirektoratet om utenlandske verft:

Byggeprosessen går stadig bedre

Sjøfartsdirektoratet er i økende grad involvert i oppfølging av nybyggprosjekter i utlandet. I mange tilfeller blir skroget bygget ved utenlandske verft for deretter å bli utrustet i Norge.



Geirmund Eikje
Sjefsingeniør
Sjøfartsdirektoratet

I de siste årene har det imidlertid for enkelte fartøytyper, blant annet fiskefartøy, blitt mer og mer vanlig at fartøyene bygges og utrustes ferdig ved utenlandske verft. I hovedsak dreier dette seg om europeiske verft, eksempelvis i Danmark, Polen, Tyrkia og Spania.

Mange av prosjektene som bygges til norsk flagg i utlandet blir imidlertid fulgt opp av et av våre anerkjente classeselskap, da som såkalt «Recognized Organization». Dette reguleres gjennom en egen klasseavtale.

ANDRE KULTURER

Sammenligner vi med norske verft møter vi på mange måter andre kulturer ved utenlandske verft, noe som betyr at vi i mange tilfeller må være mer formelle enn her hjemme.

Videre må prosjektet planlegges på en helt annen måte, ettersom vi ikke har lokale tilsynskontorer i utlandet. Eksempelvis medfører dette i de fleste tilfeller et færre antall inspeksjoner enn i Norge, men hvert besøk har normalt lenger varighet.



I TYRKIA: Tersan-verftet i Tyrkia bygger ofte skip for norske rederier.

FOTO: TERSAN SHIPYARD

I enkelte tilfeller har vi opplevd at dårlig planlegging av tester og inspeksjoner har medført mye ekstraarbeid for vår del, men i de fleste tilfeller går det greit.

Dersom fartøyet bygges med klasse er vi helt avhengig av god dialog med det aktuelle classeselskapet for at prosessen skal bli så smidig som mulig.

DOKUMENTASJON

I likhet med bygging i Norge er vi også i møte med utenlandske verft opptatt av at byggingen skjer i henhold til korrekt og

oppdatert dokumentasjon og at denne er tilgjengelig når fartøyet skal inspiseres. Ofte er det en norsk konsulent med i prosessen, og vedkommende blir da et naturlig bindeledd mellom direktoratet og verftet.

Etter å ha deltatt i en del prosjekter er det vår oppfatning at byggeprosessen ved utenlandske verft går bedre og bedre og at de fort lærer hvordan vi tenker. Selv om vi i enkelte prosjekter har hatt en del utfordringer i startfasen, har dette som regel gått seg til etter hvert. ■

Haugesundkonferansen:

Norsk flagg i fokus

Norge som flaggstat var et godt debattert tema på årets Haugesundkonferanse. Kan Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) hevde seg i global konkurranse om krevende kunder? Er flagget en garanti for en fortsatt sterk norsk maritim klynge? Og hvilke grep bør Sjøfartsdirektoratet ta for å gjøre norsk flagg mer attraktivt?



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Så og si alle foredragsholderne på årets Haugesundkonferanse var skjønt enige om én ting: Det unike samspillet som den norske maritime klyngen representerer er det største fortrinnet Norge har for å hevde seg i internasjonal

konkurranse. En utfordrende kostnadsutvikling her i landet bekjempes med en kostnadseffektiv flat struktur der innovasjonsevne og kompetanse står i fokus. Den norske klyngen og flagget er kommersielle varemerker som står for kvalitet. Sjøfartsdirektoratets rolle som tilsynsmyndighet og flaggforvalter er i så måte sentral.

AVHENGIG AV KOMPETANSE

Direktør i Norges Rederiforbund, Harald Solberg, var blant dem som understreket verdien av en sterk maritim klynge og et sterkt flagg. Det norske flagget er et kvalitetsmerke som sikrer sjøbasert kompetanse, ordnede lønns- og arbeidsvilkår, og ikke minst internasjonal innflytelse, mente han.

– Vi tror for øvrig ikke at sjøfartsdirektoratet vil bli bedre av å ha en mindre flåte, sa han. – Tvert i mot.

Solberg fremhevet Norges posisjon som en av verdens største og mest avanserte skipsfartsnasjoner og ledende markedsaktør i en gjennomglobalisert næring.

– Det er godt samspill som vinner markedsandeler verden over, men vi er helt avhengige av den kompetansen og innovasjonsevnen som vi har, understreket han. – Det er kompetansen vår vi lever av.

OPPLÆRINGSPLASSER

For å opprettholde vår innovasjonsevne og god tilgang til kompetent arbeidskraft



FLAGGET HJEM: Rederiet Klaveness flagget hjem to skip. – Det var takket være sjøfartsdirektørens oppfordring, sa CEO Lasse Kristoffersen.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

kreves det godt utdannede sjøfolk, og de trenger opplæringsplasser påpekte administrerende direktør i Norsk Sjøoffisersforbund, Hans Sande.

– Men NIS gir bare 145 opplæringsplasser i året. Det utgjør kun fem prosent, kritiserte han. – Her har ikke NIS levert.

Sande var en som i sin tid kjempet mot opprettelsen av NIS.

– Sett i ettertid så var NIS likevel et godt grep, innrømmet han. – En ny næring har vokst fram siden den gang.

Sande viste til at det er den utenlandske flåten som flykter fra NIS. De norske er lojale.

– Men man skal ikke bare være opp-tatt av antall skip i registret. Det blir et meningsløst regnskap, for IMO teller dødvekttonn ikke antall skip, mente han. – Det er kjøttvekta som teller, derfor må vi fokusere på store skip.

STORE VEKSTMULIGHETER

Rederiforbundet har tro på fortsatt kraftig vekst i maritim verdiskapning, og Solberg viste til store globale vekstmuligheter med økt globalisering og internasjonal handel, økt etterspørsel etter energi og økt aktivitet i Arktis samt økte krav til miljøvern og effektivitet.

Men, mens Norges andel av verdens skipsverdier har styrket seg, har det norske flagget blitt svekket. Flåten øker, men antallet fartøy på norsk flagg synker. Det motsatte er tilfelle i Danmark.

– Det danske registret DIS har nå tatt igjen NIS, påpekte han. – Vi bør ikke sitte stille å se på denne utviklingen.

MARITIM POLITIKK VIRKER

At danskene gjør det godt, mener Solberg i stor grad skyldes en aktiv dansk maritim politikk.

– Skip som opererer i DIS har dessuten tilgang til den danske nettolønnsordningen, påpekte han, og uttrykte bekymring for taket på vår hjemlige nettolønnsordning.

Solberg understreket behovet for langsiktighet og stabile rammebetingelser.

– Store endringer i omgivelsene rundt oss gir umiddelbare utslag i næringen, sa han. – Usikkerhet fører til utflagging, og det illustrerer tydelig at maritim politikk virker.

Rederiforbundets direktør ønsker seg serviceorienterte og tilgjengelige myndigheter med ambisjoner, og mente at man opplever god driv i Sjøfartsdirektoratet for tiden.

– Vi må hindre utflagging, sa han, – for det er mye vanskeligere å få skip hjem igjen.

FLAGGET HJEM

En som faktisk har valgt å flagge to skip hjem igjen er rederiet Torvald Klaveness.

– Det hadde vi neppe gjort om det ikke det var for at sjøfartsdirektøren



TRENGER OPPLÆRINGSPLASSER: – Skal vi opprettholde norsk kompetanse må rederiene gjøre sitt, mente Hans Sande i Norsk Sjøoffisersforbund.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

hadde møtt fram hos oss og sagt at Sjøfartsdirektoratet ønsker å vise at de vil yte service, sa toppsjefen i rederiet, Lasse Kristoffersen.

– Vi har tro på at direktoratet er på rett vei, og vi vil gi dem en sjanse, sa han.

SITT I RO!

I 2013 tok rederiet det strategiske valget å flytte alt skipseierskap tilbake til Norge.

– Spørsmålet om hvor vi lokaliserer vårt hovedkontor har med kompetansetilgang og rammebetingelser å gjøre, sa Kristoffersen. – Vi er avhengig av tilgang til flinke folk.

Hvor skipene eies blir i første rekke avgjort av om det er et skattenivå de kan leve med. Rammebetingelsene var Kristoffersen nå fornøyd med.

– Så bare sitt i ro!, var hans klare opp-

fordring til politikerne. Det var nemlig usikkerhet som i sin tid førte til utflagging.

IKKE KVALITET DET STÅR PÅ

Hvor et rederi velger å flagge sine skip avhenger av både kvalitet på flagget og service hos flaggstaten.

– Og det handler også om et felleskapsansvar, sa Kristoffersen. – Og vi føler ansvar for å bidra til det norske felleskapet.

Klaveness har alle sine skip, foruten to, registrert i Marshall Island.

– Norge markedsfører seg som et høykvalitetsflagg, men det er Marshall Island også, sa Kristoffersen. – Rankingen hos Tokyo MoU og QUALSHIP 21 er lik, så man må ikke tro at vi velger flagg på bekostning av kvalitet.

Til tross for like god kvalitet, har registret til Marshall Island vokst mens NIS har blitt svekket det siste tiåret. Denne utviklingen vil fortsette dersom det ikke tas noen grep, trodde Kristoffersen.

FORVENTNINGER

Kristoffersen uttrykte klare forventninger til hva Sjøfartsdirektoratet bør gjøre for å snu utviklingen.

– Vi trenger noen som hjelper oss der vi er til enhver tid. Vi trenger rask responstid og raske beslutninger, sa han.

Kristoffersen oppfordret også til økt kunnskapsdeling, og viste til hvordan Marshall Island er tilstede på konferanser, bidrar i rederiets opplæring av mannskap og gir råd. Dette burde også Sjøfartsdirektoratet gjøre, for kompetansen til de ansatte i direktoratet er veldig høy.

Sjøfartsdirektoratet er kanskje verdens mest kompetente maritime administrasjon, sa han. – Det ser vi for eksempel i IMO. Norge lyttes til.

OFFENSIV

Kristoffersen trodde at NIS' problem er å kombinere rollene som statlig etat og tjenesteleverandør.

– Sjøfartsdirektoratet må ikke bare være et tilsyn, men også en kommersiell aktør, sa han. – Om man får lov til å drive organisasjonen som en forretning, tror jeg dette vil bli selvfinansierende.

– Se på brukerne som kunder dere skal ta vare på og støtte, oppfordret han. ■

Ærespris til Kysten

Haugesundkonferansens ærespris kan hvert år kan deles ut til en som har dokumentert en spesiell innsats for bedring av sikkerhet og miljø i maritim næring. Prisen fokuserer på at satsing på sikkerhet og miljø er både viktig og lønnsomt, og skal motivere og stimulere til økt innsats på området.

Det var i år samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen som fikk æren av å overrekke prisen til forbundet Kysten – en

frivillig kulturvernorganisasjon som jobber for å ta vare på gamle båter og kystmiljø. Forbundet har 125 lokallag som jobber for kystkulturen i sitt nær-område.

Statsråden trakk fram forbundets viktige rolle i arbeidet med fartøyvern og bevisstgjøring omkring kystkulturens verdi. Organisasjonsrådgiver Tore Friis-Olsen tok i mot og takket på vegne av Kystens ti tusen medlemmer.

Vis sjøvett Halden:

Vil ha sjøvett på skoleplanen

Å lære barn godt sjøvett virker, mener sjøvettsforeningen i Halden. Derfor bør det inn i undervisningen på skolen.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Østfoldbyen Halden nyter godt av mye sol og finvær i sommerhalvåret, og med både norsk og svensk skjærgård i umiddelbar nærhet ligger forholdene til rette for å nyte båtlivets gleder. Om bare alt går

bra, da. Og det gjør det som regel.

– Ikke minst takket være den store innsatsen som den lokale Vis Sjøvettsforeningen har gjort i en årrekke, sier ansvarlig for Vis sjøvett-arbeidet i Sjøfartsdirektoratet, Lorna Mannes Dyrkolbotn. – Jeg vil kalle Vis sjøvett Halden for en foregangsforening i dette arbeidet, sier hun.

Lokallaget består av ni ildsjeler, hvorav eldstemann har rukket å bli 82 år gammel. De satser stort på å nå barn og ungdom, og ønsker å få sjøvettarbeidet inn i skoleplanen.

ALLE ELEVER I BYEN

– Vis sjøvett Halden er 25 år, og som sådan en forholdsvis gammel forening, men det har jo vært sjøvettarbeid for barn i Halden lenge før det, forteller prosjektleder i lokallaget, Harald Nygaard. Han har vært rektor i skolen i 30 år, så han kjenner godt til historien.

– Vi har hatt tilbud til barn i 35 år, men det var jo ikke så mange til å begynne med, sier han.

– Nei, men det tok fart da vi fikk kontakt med Sjøfartsdirektoratet i 1989, sier John Einar Pedersen, som er los og styreleder i lokallaget.

– Vi startet i 1989 med noen få klasser på 7.-klassetrinnet, forteller han. – Etter hvert utviklet det seg til at alle skolene i



ENGASJERTE: – Arbeidet virker, mener Harald Nygaard og John Einar Pedersen i Vis sjøvett Halden. – Derfor er det viktig å få sjøvett på skoleplanen.

FOTO: ØVIND KVIENES

byen ble med. Det dreier seg om 1200 elever hvert år, så det er veldig omfattende det her.

TRE ALDERSTRINN

Etter hvert startet man forsøksvirksomhet der foreningen også lagde et opplegg for 2. klassingene.

– Og så har vi drevet sjøvettdagene hvert år for 4. klasse, forteller Nygaard. – Da er undervisningen fordelt jevnt for alle aldre i skolen.

På sjøvettdagene blir elevene presen-

tert for ulike poster som «båttur», «utstyr i båt», «sikkerhet», «førstehjelp» og «miljøvett».

7. klassingene har et opplegg som starter med kurs for lærerne. – Det er ti økter hvor vi har hatt en del av undervisningen, forteller Pedersen.

Undervisningen går over en periode av vårhalvåret, og blir avsluttet med praktisk opplegg på havna.

– De store elevene er ganske modne, så der omhandler det ganske mye sjøvett og alvor, sier han. – For de yngste er det mer



lek og moro. Men som for 7. klasse, kursene lærerne, og vi møter også disse minste elevene i klasserommet. Opplegget avsluttes på havna med et forenklet, praktisk opplegg.

LÆRERNE SKAL UNDERVISE SJØVETT

Foreningen har fått veldig gode tilbakemeldinger og mange henvendelser fra lærere som ønsker at opplegget skal gå videre. De ønsker nå å sikre at opplegget består, uavhengig av om ressurspersoner i Vis sjøvett kan bidra eller ikke.

– Derfor vil vi forsøke å få sjøvett inn på skolens prosjektplaner, sier Nygaard. – Vårt opplegg har blitt veldig godt mottatt i skolen, og vi ønsker å



SJØVETTDAGENE: Ivrige unger følger godt med når sjøvett står på timeplanen.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

videreføre det slik at det nå blir skolen som får ansvaret.

– Vi vil ta kontakt med rektor og ressurspersoner på skolene for å presentere vårt tilbud. Vi kan holde kurs for lærerne slik at de kan stå for den videre undervisningen, forteller Pedersen. Sjøvett dagene for 4. klassene vil utvalget så langt arrangere selv.

REDNINGSDÅD

At sjøvettarbeidet virker er både han og Nygaard overbevist om.

– Det har heldigvis ikke vært noen alvorlige ulykker i området, men for noen år siden var noen tyske turister i trøbbel på sjøen. De ble reddet av lokale ungdommer, forteller Pedersen. – De fikk jo utmerkelse så klart, og ble spurt av avisa hvor de hadde lært slike ting. Da sa de at det hadde de lært på Vis sjøvett i Halden.

– Det er klart vi ble stolte da, sier Nygaard. – Det er jo bevis på at arbeidet vårt virker.

TA BÅTFØRERPRØVEN!

Yngre båtbrukerne er stort sett veldig flinke til å utvise vett på sjøen, mener de to. Eldre karer er det kanskje litt verre med.

– Kan ikke komme å fortelle dem noe, vet du, sier Pedersen.

Foreningen har også prøvd å jobbe med voksne, men de er ikke så lett å undervise som unger. Men, ting er blitt litt bedre med tida, synes Nygaard.

– Før var det sånn at det nesten bare var svensker som brukte vest, sier Pedersen. – Vi nordmenn er jo verdensmestrene vi, ikke sant?

– Vi pleier å fortelle dem at voksne flyter ikke bedre enn barn, sier Nygaard.

Han skulle ønske at flere tok båtførerprøven. – Det burde vært slik at alle som ferdes på sjøen hadde hatt båtførerprøven, for alle trenger kunnskapen, mener han. – Særlig nå som mange kjøper dyre, store båter. De får for mange hestekrefter mellom hendene.

GODE HJELPERE

Pedersen og Nygaard er begge nordlendinger opprinnelig. Likevel var det visst ikke bare sol og båtliv som lokket dem sørover.

– He he, nei, det står nok kvinner bak, ler de. – Som vanlig.

Men, det er visst bakmenn som bidrar også. Sjøvettutvalget har mange gode hjelpere i sitt arbeid. >>>



LÆRER SJØVETT: Fjerdeklasse-elevene samles rundt ulike poster der de får lære forskjellige ting som har med sjøvett og båtliv å gjøre. Særlig det å komme ut på vannet er populært.

FOTO: VIS SJØVETT HALDEN

- Havnevesenet har vært utrolig hjelpsomme, sier Nygaard.
- Der blir vi alltid møtt med stor velvilje.
- Det er mange andre også, supplerer Pedersen. – Det er ambulansetjenesten, Naturoppsynet og Redningsselskapet. Og

ikke minst brannvesenet og politiet. Om vi spør noen om hjelp, så får vi oftest god respons.

PLANER FOR SOMMEREN

– Det bor tretti tusen mennesker i Halden. Det er tusen båtplas- ser her og det går mange mennesker i hver båt, så det er tydelig at båtliv er et populært tidsfordriv i sommersesongen, sier Pedersen.

– Mange som bor her har tilknytning til sjøen, og de bør ha grunnleggende kunnskap om sikkerhet, mener han. – Det har vi prøvd å bidra til.

Foruten sjøvettdagene der det fokuseres på barn, deltar for- eningen også med stand på arrangementer som Havnefestivalen og på Herføl der man informerer båtfolk om sjøvett og gir tilbud om temahefter og klistremerker. ■



SIKKERHETSSENTERET RØRVIK

Din Leverandør av Sikkerhets opplæring

Sikkerhetscenteret Rørvik har siden oppstarten i 1994 utviklet kurs som møter de til enhver tids krav til sikkerhet og gjennom- føring. Vi har nye og praktiske lokaler med topp moderne utstyr.

Vi tilbyr kvalifiseringskurs for karriere til sjøs

Noen av våre kurs iht STCW 2010 konvensjonen

- Grunnleggende og Videregående Sikkerhets Kurs
- Repetisjon og oppdatering for Offiserer og underordnede
- Hurtigbåt
- Ecoship
- GOC, ROC, SRC
- Medisinsk Behandling
- BRM, AIS, ECDIS
- Re trening Navigatører og Maskinister
- Passasjer og Krisehåndtering

For mer informasjon se ssras.no

Sikkerhetscenteret Rørvik AS
 Hansvik veien 3c, 7900 Rørvik
 Tlf. 74 39 22 22 - post@ssras.no





STABILT SIDELEIE: Selv barn kan ha nytte av å lære basis livredning.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Sertifikat om forsikring for passasjerar og bagasje:

Obligatorisk ansvarsforsikring

Det er obligatorisk ansvarsforsikring for passasjerskip som fører meir enn tolv passasjerar. Frå 1. januar i år kan det søkas om såkalla «sertifikat om forsikring for passasjerar og bagasje til sjøs».



Tove Aase Aarekol



Linda Pettersen
Førstekonsulentar
Underavdeling
Inspeksjon og
beredskap

I november 2002 vedtok FN sin sjøfartsorganisasjon IMO ein protokoll til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs. Noreg har signert og ratifisert protokollen, og hovudtrekka i det internasjonale regelverket er gjennomført i sjøloven kapittel 15.

Protokollen innfører obligatorisk ansvarsforsikring for skip som er sertifisert til å føre meir enn tolv passasjerar, og styremaktene i konvensjonsstatane skal utferda sertifikat som stadfestar at det ligg føre slik forsikring eller sikkerheit som konvensjonen krev.

KONVENSJON

Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira bagasje til sjøs vart vedteke i 1974. Den regulerer ansvar for død eller skade på passasjerar og tap av eller skade på reisegods. Med unntak av at forseinka utlevering av reisegods etter landgang inngår som ledd i definisjonen av «tap av eller skade på reisegods» har konvensjonen ikkje reglar om ansvar for anna tap.

Passasjerskipa dette gjelder for er:

- Norske skip i internasjonal fart.
- Norske skip med klasse A og B i nasjonal fart.

- Utanlandske skip som ikkje er registrert i ein konvensjonsstat eller ein EØS-stat.

MÅ VERA PÅ WHITE LIST

Sjøfartsdirektoratet handsamar søknader frå både norske og utanlandske skip. Det er likevel verd å merka seg at norske skip vil bli prioritert, og at det er vilkår for skip som er registrert i ein annen flaggstat.

Flaggstaten skipet tilhøyrar må vere på Paris MoU si "White List", og flaggstaten kan ikkje sjølv ha ratifisert konvensjonen. Ut over dette vil dei utanlandske skipa som kan dokumentere at dei kjem til norsk territorium verte prioritert.

TRENG DITT SKIP SERTIFIKAT?

Den vanlegaste reaksjonen på manglande sertifikat er tilbakehald. I tillegg kan ein også få andre reaksjonar som overtredelsesgebyr.

Søknader om sertifikat skal rettast til Sjøfartsdirektoratet, som vanlegvis brukar ei veke på å utferda sertifikatet. Rundt den årlige fornyinga av P&I-forsikringane (20. februar) må ein rekne med noko lengre sakshandsamingstid.

Utanlandske skip som skal til norske hamner må søkje snarast, og seinast innan ein månad før ankomst til Noreg.

GYLDIGHET

Dette er ein svært fleksibel ordning. Sertifikatet får same gyldighetsperiode som forsikringa (blue card). Det er difor opp til reiarlag og forsikringsselskapa sjølve å

KORLEIS SØKE?

Sjøfartsdirektoratet ønskjer helst søknadane via e-post, der det går fram at det gjeld søknad om «Sertifikat om forsikring for passasjerar og bagasje til sjøs» og at Blue Card frå forsikringsselskapet følgjer vedlagt.

Søknadane må innehalda informasjon om:

- Namn på skipet.
- IMO skipsidentifikasjonsnummer.
- Identifikasjonsbokstavar eller tall (kjenningssignal).
- Flaggstat.
- Namn og fullstendig adresse til den som skal motta sertifikatet.
- Ei stadfesting frå forsikringsselskapet (blue card) på at skipet er forsikra må vera vedlagt søknaden.

Sjøfartsdirektoratet godtar forsikring frå:

- Forsikringsselskap tilknytta International Group of P&I.
- Forsikringsselskap innan EU/EØS som har registrert grenseover skridande verksemd.

Forsikringsselskap utover dette vil i utgangspunktet ikkje verta godkjent, men direktoratet kan etter søknad vurdere unntak.

Det vil verta gebyr for utferding av sertifikatet som vert utferda med gyldighetstid tilsvarande forsikringsperioden. Det originale sertifikatet må til ei kvar tid vera om bord i skipet.

velje forsikringsperiode. Ein kan til dømes ha ein forsikringsperiode frå og med 1. juni i fem år framover, om ein ønskjer det.

For Sjøfartsdirektoratet er det ikkje eit krav at sertifikatet skal følge normal P&I-periode frå/til 20. februar, men forsikringsperioden må vere frå og til spesifikke datoar. Ei forsikring «until cancellation» vil difor ikkje vere gyldig. ■

Elektroniske kart:

Stiller store krav til kontroll

Elektroniske kart er et nyttig hjelpemiddel, men kan ikke erstatte tradisjonelle og nye navigasjonsprinsipper. Unge navigatører må lære å ikke stole fullt og helt på dataskjermen.



Odd Sveinung Hareide
Fagleder, elektronisk navigasjon
Sjøforsvarets Navigasjonskompetansesenter

Innen 2018 skal alle større fartøy seile med godkjent elektronisk kartsystem – ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). Dette fører til nye utfordringer for navigatører når det kommer til kontroll av posisjonssensor valgt til ECDIS.

Siden midten av 90-tallet har posisjonering ved hjelp av satellittsystemer som GPS vært integrert mot ECDIS, og dette er et godt og nyttig navigasjonsteknisk hjelpemiddel for sikker seilas. Men, mange har vært bekymret for navigatørens fokus. Det sies at det er kommet en ny generasjon navigatører kjent som «PlayStation-generasjonen». Utfordringen for disse er at de har oppmerksam-

heten rettet mot dataskjermen og ikke ut gjennom vinduene på broen.

HØYE KRAV

Dagens navigatører arbeider i et avansert teknologisk miljø, med høye krav til både systemforståelse og navigasjonsferdigheter. Bruken av elektroniske kartsystemer integrert med et posisjoneringssystem må kontrolleres, for det finnes flere feilkilder som kan føre til feil i posisjonspresentasjonen. Kontrollen må gjøres ved hjelp av tradisjonelle visuelle metoder som krysspeiling, samt ved bruk av tekniske hjelpemidler, som for eksempel radar.

Dette krever inngående forståelse for hvordan det integrerte brosystemet fungerer, og hvilke muligheter og begrensninger som de navigasjonstekniske hjelpemidlene gir. For å hindre navigasjonsulykker på grunn av feil bruk av ECDIS, er det viktig



at dagens navigatører tilpasser seg denne virkeligheten.

POSISJONSSYSTEM

GPS har vært den primære posisjonssensoren for fartøy i mange år. Etter innføring av integrasjon mellom ECDIS og GPS, har navigatøren til enhver tid et sanntidsbilde av sin posisjon i et elektronisk kart.

Electronic charts:

Require a highdegree of control

Electronic charts are useful tools but cannot replace traditional or new principles of navigation. Young navigators must learn not to put their whole trust in the information on the computer screen.

By 2018, all larger vessels will use an approved electronic chart system – ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) which will entail new challenges for navigators when it comes to controlling the positioning sensor chosen for the ECDIS.

Positioning by satellite systems like GPS has been integrated with ECDIS since the mid-90s and this has proved to be a useful and well-functioning navigation aid for safe sailing. However, concern has been raised over the navigators'

focus and attention. It has been said that there is now a new generation of navigators known as the "Play Station generation", whose attention is on the computer screen, not directed towards the sea through the bridge windows.

HIGH DEMANDS

Being a navigator today means working in a technologically advanced environment which demands both a comprehensive understanding of systems as well as very good navigation skills. When using



SIKKER SEILAS: Ved høy fart og navigering i kystnære strøk, er det ekstra viktig å kontrollere posisjon. *SAFE SAILING: At high speed and when navigating in littoral areas it is particularly important to control the position.*

ILLUSTRASJONSFOTO: FORSVARETS MEDIESENTER

I løpet av flere år med bruk av ECDIS, har navigatører bygd opp stor tillit til GPS som primær posisjonssensor, samt integrasjonen mot ECDIS. Mange har påstått at innføring av ECDIS og stadig mer avanserte integrerte brosystemer fører til at vår

tids navigatører er mer en «PlayStation-generasjon» enn faktiske navigatører som behersker tradisjonelt navigasjonshåndverk.

GPS og andre satellittsystemer som er i bruk i dag er på ingen måte perfekte og

electronic charts systems integrated in a positioning system, there are several possible sources of error which may lead to errors in how the positioning is visually displayed. This means that extra controls are necessary. This may be done by traditional visual methods like taking cross bearings or using technological systems, like for instance radar.

This demands detailed knowledge of how the integrated bridge system works, and the possibilities and limitations of the technical navigation equipment. In order to avoid navigation accidents because of faulty use of ECDIS, today's navigators must learn to adapt to these challenges.

POSITIONING SYSTEMS

For many years GPS has been the primary positioning sensor for vessels, and since the ECDIS and GPS were integrated, the navigator has had a constant real time image of his position in an electronic chart. Navigators have thus acquired trust in the GPS as a primary position-

ing sensor, as well as in its integration with ECDIS. It has been claimed that the introduction of ECDIS and ever more advanced integrated bridge systems result in modern navigators who are of the Play Station generation rather than real navigators who master traditional navigation skills.

However, GPS and other satellite systems in use today are in no way perfect or free of errors. The calculated position contains several sources of error and there are a number of factors influencing the accuracy and reliability of the position shown by the system. Navigators using the system must be aware of this.

CONTROLLING THE ECDIS

The navigator must control the primary positioning sensor chosen for the ECDIS either through visual or technological means. In the majority of cases, the primary positioning sensor is GPS. Visual control can be done by traditional navigation principles like taking cross bearings,

uten feil. Posisjonen som utregnes inneholder flere feilkilder, og det er mange faktorer som påvirker hvor nøyaktig og pålitelig den posisjonen systemet viser faktisk er. Dette er det viktig at navigatører som benytter systemet er klar over.

KONTROLL AV ECDIS

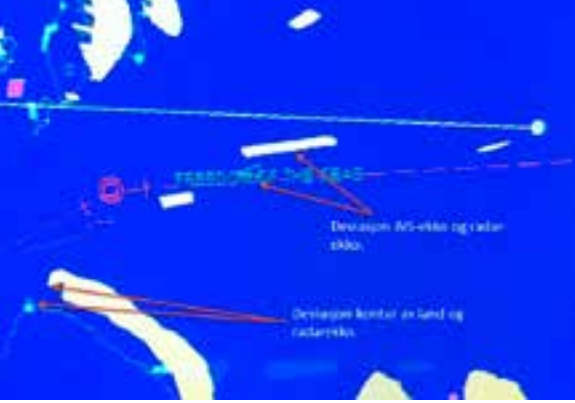
Navigatøren må ved hjelp av enten visuelle eller teknologiske hjelpemidler gjennomføre en kontroll av den primære posisjonssensoren som er valgt til ECDIS. Primær posisjonssensor er i de aller fleste tilfeller GPS. Visuell kontroll gjøres ved bruk av tradisjonelle navigasjonsprinsipper som krysspeiling, mens konvensjonell kontroll gjøres ved å benytte seg av teknologiske hjelpemidler som for eksempel radar. Ved bruk av konvensjonell kontroll kan systemene være integrerte, noe som vil gjøre kontroll av ECDIS enklere, ved for eksempel bruk av overlegg av kart fra ECDIS til radar.

FOR DÅRLIG KONTROLL

Gjennom feltstudier, simulortester og intervjuer er det klare indikasjoner på at navigatører ikke har nok systemforståelse og ikke gjennomfører tilstrekkelig kontroll av posisjonen som er presentert i ECDIS. I simulortester viser funnene at det i gjennomsnitt tar 11,5 minutt før feil i primær posisjonssensor blir oppdaget.

Det viser seg også at gjennomsnittlig tid og størrelse på posisjonsfeil ved oppdagelse er for stor, med et snitt på 730 meter. Navigatører som har kort deteksjonstid bruker både visuelle og >>>

>>>



KONVENSJONELL KONTROLLMETODE: Integrasjon mellom radar og ECDIS, ved hjelp av overlegg av kartkontur fra ECDIS på radar, avslører at man ikke kan stole hundre prosent på det man ser på skjermen.

CONVENTIONAL CONTROL METHOD: Integration of radar and ECDIS. Through overlay of chart contours from ECDIS on radar it becomes clear that what is visible on the computer screen cannot be completely trusted.

konvensjonelle kontrollmetoder, og spesielt de metodene som er intuitive hjelper i rask oppdagelse av feil i primær posisjons-sensor.

Det viser seg at effektive visuelle kontrollmetoder er de som er enkle i utførelse og lite tidkrevende, for eksempel en kryss-peiling ved hjelp av et objekt i stevning og et objekt på tvers (to peilinger, 90 graders vinkel).

Effektive konvensjonelle kontrollmetoder er for eksempel bruk av kart-overlegg fra ECDIS til radar, hvis integrasjon muliggjør dette. Man vil da få en god visuell presentasjon ved en eventuell drift i systemet, siden kartkontur og radarekko fra land ikke ligger over hverandre lenger. Et annet eksempel er sammenligning av data fra AIS-mål og radar-ekko. Begge disse konvensjonelle kontrollmetodene har både fordeler og begrensninger som det er viktig at navigatøren kjenner til, og man kan derfor argumentere for at bruk

av konvensjonelle kontrollmetoder krever mer systemforståelse av operatøren. ■

SYSTEMFORSTÅELSE

Primær posisjonssensor har både muligheter og begrensninger som operatøren må være klar over. Den må derfor kontinuerlig kontrolleres ved hjelp av sekundære sensorer. Dette gjøres ved bruk av visuelle eller konvensjonelle kontrollmetoder, alternativt intuitive teknologiske hjelpemidler som bidrar til at navigatører unngår navigasjonstekniske feil. Navigatører må ikke tro at posisjonen presentert i ECDIS er den fulle og hele sannhet.

Den dypere systemforståelsen blant navigatører er ikke tilfredsstillende med tanke på å forstå mulighetene og begrensningene i de komplekse integrerte brosystemene som er i bruk i dag. Det kan føre til at kritiske feil blir oversett eller misforstått, og at en alvorlig ulykke kan inntruffe.

Denne artikkelen er skrevet på bakgrunn av forskningsprosjektet "Control of ECDIS on High Speed Craft in Littoral Waters" gjennomført av forfatteren ved University of Nottingham.



HOLD UTKIKK!: Unge navigatører må lære at dataskjermen ikke erstatter visuelle eller konvensjonelle kontrollmetoder.

KEEP WATCH!: Young navigators need to learn that the computer screen does not replace visual or conventional methods of control.

ILLUSTRASJONSFOTO: OLE A. HETLAND, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

while conventional control is done by using technological equipment like radar. When using conventional control methods the systems may be integrated, which will simplify the control of ECDIS, by for instance using chart overlay from ECDIS to radar.

INSUFFICIENT CONTROL

Field studies, simulator tests and interviews clearly indicate that navigators lack sufficient understanding of the systems and fail to control the position given in the ECDIS adequately. Simulator tests show that it takes on average 11.5 minutes before errors in the primary positioning sensor are detected.

Tests also show that the average time and size of positioning errors at the time of detection are too large, on average 730 metres. Navigators who detect errors quickly use both visual and conventional control methods, and in particular the intuitive methods are helpful to detect errors in primary positioning sensors quickly.

The most effective visual control methods are those that are easy to use and not too time-consuming, like taking cross bearings with one object ahead and one at the beam (two bearings, 90 degrees angle).

Effective conventional control methods are for instance use of chart overlay from ECDIS to radar if integration allows this. The result will be a good visual representation in case of systems drift as the chart

contours and radar echoes from land will no longer overlap. Another example is comparison of data from AIS target and radar echo. However, both these conventional control methods have both advantages and limitations that the navigator must be aware of. Thus, it might be argued that conventional control methods demand a more thorough system understanding from the operator.

UNDERSTANDING THE SYSTEMS

A primary positioning sensor entails both possibilities and limitations that the operator must be aware of, and it must therefore be constantly controlled by secondary sensors. This might be done by visual or conventional control methods, or intuitive technological tools which help the navigator avoid navigational errors. Navigators should not believe that the position given by ECDIS is the whole truth and nothing but.

Navigators do not possess the comprehensive system understanding necessary to appreciate the possibilities and limitations of the complex integrated bridge systems in use today. The result may be that critical errors are overlooked or misunderstood, leading to serious accidents. ■

This article is written following the research project "Control of ECDIS on High Speed Craft in Littoral Waters" carried out by the author at the University of Nottingham.

Sjøfartsdirektoratet arrangerer:

Ny konferanse for fritidsbåter

For aller første gang skal Sjøfartsdirektoratet arrangere en nasjonal konferanse som setter sikkerhet på fritidsfartøy på agendaen.



Bjarte Amble
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Målgruppen for konferansen er alle som arbeider med å forebygge ulykker med fritidsbåter, som offentlige aktører, kompetansemiljøer, frivillige organisasjoner og næringen.

Konferansen, som kalles Fritidsbåtkonferansen

2014, og er lagt til dagene torsdag 27. og fredag 28. mars, med Rica Maritim hotell i Haugesund som konferansested. Håpet er at dette skal bli et årlig arrangement.

ULYKKESTALLENE

Bakgrunnen for konferansen er at de årlige ulykkestallene for fritidsfartøy ikke har vist noen tydelig nedgang de siste årene, men har stabilisert seg på rundt 30 omkomne årlig.

– Antall omkomne er alt for høyt, og dette må vi gjøre noe med. Sjøfartsdirektoratet ønsker at Fritidsbåtkonferansen skal bli en møteplass der gode krefter samles til dialog og utveksling av erfaringer. Målet må være at færre, og helst ingen, skal miste livet ved bruk av fritidsbåt, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

SVENSK ERFARING

Programmet for Fritidsbåtkonferansen 2014 vil blant annet ha fokus på forebyggende og holdningsskapende arbeid, maritime kompetansekrav og tekniske krav til godkjenning av fritidsfartøy.

Blant annet vil Lars-Göran Nyström fra den svenske Transportstyrelsen fortelle om Sveriges strategi for å oppnå et sikrere båtliv. I Sverige har i gjennomsnitt 35 personer mistet livet i forbindelse med bruk av fritidsbåt de siste fem årene.



DIALOG: Sjøfartsdirektør Olav Akselsen ønsker at Fritidsbåtkonferansen skal bli en møteplass der gode krefter samles til dialog og utveksling av erfaringer. Målet er å få ned antall dødsulykker. FOTO: STEINAR HAUGBERG

Ifølge den siste nasjonale båtlivsundersøkelsen fantes det i 2010 omkring 880 000 fritidsbåter i Sverige – fra robåter og oppover, uten noen øvre grense. Omkring halvparten av ulykkene med fritidsbåter skjer ute ved kysten, resten i de mange store innsjøene i landet. Målsettingen i Sverige er å få redusert antall omkomne til 25 per år i løpet av en femårsperiode.

NORSK RAPPORT

Sverige har utarbeidet en «Strategi säkrare båtliv 2020», mens vi i Norge i 2012 fikk utarbeidet «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt».

På Fritidsbåtkonferansens første dag skal Sjøfartsdirektør Olav Akselsen innlede om det som kom fram i rapporten.

Det var daværende statsråd Trond Giske som høsten 2011 ba sjøfartsdirektøren nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten ved fritidsbåtbruk i et bredt perspektiv. Gruppen ble også bedt om å komme med forslag til tiltak som skal øke sikkerheten.

Arbeidsgruppen var bredt sammensatt, med representanter fra relevante organisasjoner og myndigheter. Arbeidet resulterte i flere konkrete forslag, der båtførernes holdninger ble framholdt som viktigst. Utvalget ba blant annet også om mer synlig politi på sjøen, strengere pro-

millegrense og nasjonale fartsgrenser. Flertallet ønsker påbud om bruk av flyteutstyr i åpen båt underveis.

PROGRAM

Det øvrige programmet på konferansens første dag tar for seg hvem som bidrar i det holdningsskapende arbeidet, hvordan det drives og tanker om samordning av arbeidet som gjøres i dag.

Deltakerne vil videre få lære om kompetansekravene til båtførerbevis og fritidsskipersertifikat. Emner knyttet til natur og miljø får sine egne poster på programmet.

Fredag vies dagen til tekniske og juridiske emner, som for eksempel registrering av fritidsbåter i skipsregisteret, krav til forsikring, kontroll av CE-merking og utvikling av båtstandarder.

Sjøfartsdirektoratet er svært spent på oppslutningen om denne første nasjonale Fritidsbåtkonferansen, men påmeldingen virker lovende.

– Vi tror at programmet for Fritidsbåtkonferansen 2014 vil være av interesse for alle som er opptatt av at det både skal være hyggelig og trygt å ferdes på sjøen i fritidsbåt, sier Olav Akselsen, som håper på mange deltakere under Fritidsbåtkonferansen 2014. ■

Påmelding på www.sdir.no.

Ulykkestall 2013:

Nedgang i antall omkomne i skips

Mens det er en positiv nedgang i antall omkomne, er det fortsatt økning i antall skipsulykker. Det ble i fjor registrert flere tilfeller av brann og kontaktskader enn tidligere år. Bekymringsfullt, mener sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Vegar Berntsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Antallet registrerte næringsfartulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase holder seg forholdsvis stabilt, sammenlignet med de siste fem årene. Perioden har vært preget av en økning i antallet registrerte skipsulykker, samt en liten nedgang i antallet registrerte personulykker. Det var åtte omkomne om bord i norskregistrerte næringsfartøy i fjor.

– Sammenligner vi med 2009 så har antall omkomne blitt redusert fra 23 til åtte, noe som er en svært positiv utvikling, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. – Vi har også hatt en nedgang i personulykker i perioden som helhet, til tross for noe variasjon fra år til år. At den positive trenden holder seg, viser viktigheten av å hele tiden jobbe med holdning til sikkerhet og forebyggende tiltak.

ULYKKEUTVIKLING

Antallet registrerte personulykker har holdt seg relativt stabilt



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Norges Rederiforbund er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for rederier innen utenriksfart, nærskipfart og offshorerelaterte virksomheter.

Forbundet har 160 medlemmer og spiller en aktiv rolle på vegne av fellesskapet i næringen.

www.rederi.no

de siste fem årene, og de foreløpige tallene for 2013 tyder på at antallet registrerte ulykker vil ligge like under gjennomsnittet for femårsperioden, med 252 registrerte hendelser. En stor overvekt av disse ulykkene skyldes fall om bord på fartøyet, eller støt- og klemskader.

Når det gjelder antallet skipsulykker har Sjøfartsdirektoratet observert en økning i antallet registrerte hendelser i tidsrommet. Denne økningen utgjør i underkant av 20 % flere tilfeller i 2013, sammenlignet med 2008. Den største økningen (målt i antall hendelser) finner vi innenfor kategoriene «kontaktskade», og «brann/eksplosjon», med henholdsvis 16 (35 % økning) og 20 (100 % økning) flere hendelser i 2013 enn i 2009. Av de i alt 279 skipsulykkene som er blitt registrert i 2013, har 18 (6,5 %) medført totalskade eller forlis av fartøyet.

ULYKKER FORDELT PÅ FARTØYGRUPPER

Utviklingen de siste fem årene viser en liten nedgang i antallet registrerte hendelser om bord på lasteskip og fiskefartøy. Antallet rapporterte ulykker på passasjerskip har på den annen side økt jevnt fra 127 (2009) til 198 (2012), etterfulgt av en liten reduksjon til 184 i 2013.

For perioden som helhet har antallet registrerte ulykker for passasjerskip økt med om lag 45 %. Det er økning i registrerte skipsulykker som står for majoriteten av denne utviklingen, hvor kontaktskade og brann/eksplosjon står for en stor andel av utviklingen innenfor skipsulykker som innbefatter passasjerskip.

– Det er bekymringsfullt at vi ser en så markant økning i ulykker med passasjerskip, selv om mange av de registrerte hendelsene blant annet er såkalte kontaktskader med kai. Men særlig utviklingen i antall tilfeller med brann vekker bekymring, sier Akselsen. – Vi ser at det i 2013 har vært en økning i ulike tilfeller av brann om bord i flere typer skip. Ut fra en helhetlig vurdering finner vi det da riktig å sette inn tiltak for å forebygge dette, sier sjøfartsdirektøren.

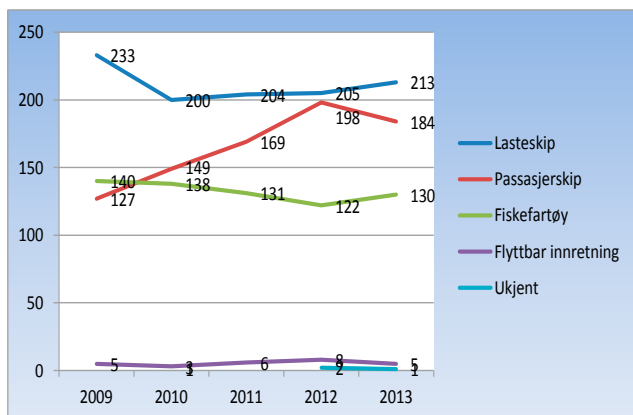
Ettersom svært få flyttbare enheter er registrert under norsk flagg, har Sjøfartsdirektoratet forholdsvis få registrerte hendelser innenfor denne fartøygruppen. Av de ulykkene som er registrert omhandler majoriteten personulykker.

ALVORLIGE SKADER

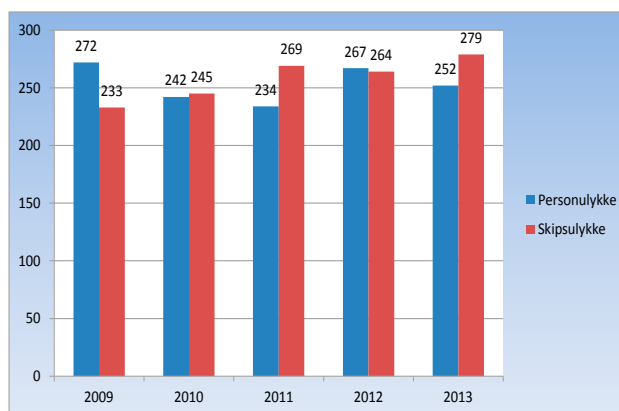
Som nevnt er den største økningen i antallet registrerte ulykker innenfor «kontaktskade» og «brann/eksplosjon». I 2013 medførte om lag 32 % av brannulykkene alvorlige skader på fartøyet (havari, totalt skadd, eller alvorlig skadd), mens de reste-

farten

Utvikling i ulykker per fartøygruppe. 2009 til 2013.



Antall registrerte personulykker og skipsulykker, 2009 til 2013.



rende 68 % medførte lettere eller ikke-rapporterte skader. Dette er en av årsakene til at Sjøfartsdirektoratet valgte å ha et spesielt fokus på brann og eksplosjonsfare i sin risikorapport for 2013.

Når det gjelder «kontaktskade» har vi kun ett rapportert tilfelle med alvorlig fartøyskade i 2013. «Grunnstøting» og «brann/eksplosjon» er de ulykkestypene som står registrert med flest tilfeller av alvorlige skader på fartøyet. ■



YTRE NAMDAL FAGSKOLE

Ytre Namdal fagskole, nautisk linje, er en maritim fagskole med 2 årig skipsoffiserutdanning.

Ytre Namdal fagskole, nautisk linje, utdanner skipsoffiserer på ulike sertifikatnivå. Skolen har tilgang på en av landets mest moderne simulatorer tilrettelagt for trening og øvelser for helebrosetninger. Simulatoren er bygd opp etter myndighetenes retningslinjer og krav.

Fordelen med en slik utdanning: Du kan jobbe hvor du vil i verden.

Web for fagskoleutdanning er nå åpen for søking. Søknadsfristen er 15. april. Dokumentasjon må være på skolen innen 20. april.

YTRE NAMDAL VIDEREGÅENDE SKOLE

Ytre Namdal videregående skole er en kombinert videregående skole, med både yrkesfaglig og studiespesialiserende utdanningsprogram.

Vi er den eneste skolen i Nord-Trøndelag som tilbyr utdanning innen Maritimefag og Fiske og fangst. Skolen samarbeider med lokal næring og Sikkerhetscenter for å gi en moderne opplæring innen fagfeltet.

Skolen gir tilbud innen voksenopplæring og samarbeider med ulike høyskoler og NTNU. I tillegg har vi en avdeling som utvikler digitale læringsressurser, Norsk eLæring.

Søknadsfrist for ordinær inntak er 1. mars.

ytre namdal
ynf
fagskole

For mer informasjon se www.ynf.no

Ytre Namdal fagskole
Tlf: 74 13 64 41 - ynf@ntfk.no

For å sende søknad må du via www.vigo.no.

Ytre Namdal
videregående skole

For mer informasjon se www.ytre-namdal.vgs.no

Ytre Namdal videregående skole,
Tlf: 74 12 63 00, Fax: 74 12 63 01
ytre-namdal.vgs@ntfk.no

For å sende søknad må du via www.vigo.no.

The Great Eastern:

The greatest ship of the 1800's

At six times larger than the previously largest ship in the world, the *Great Eastern* was one of the most astonishing naval engineering feats ever. Unfortunately, this technical triumph was a financial disaster. Nonetheless, this large ship made the world a smaller place.



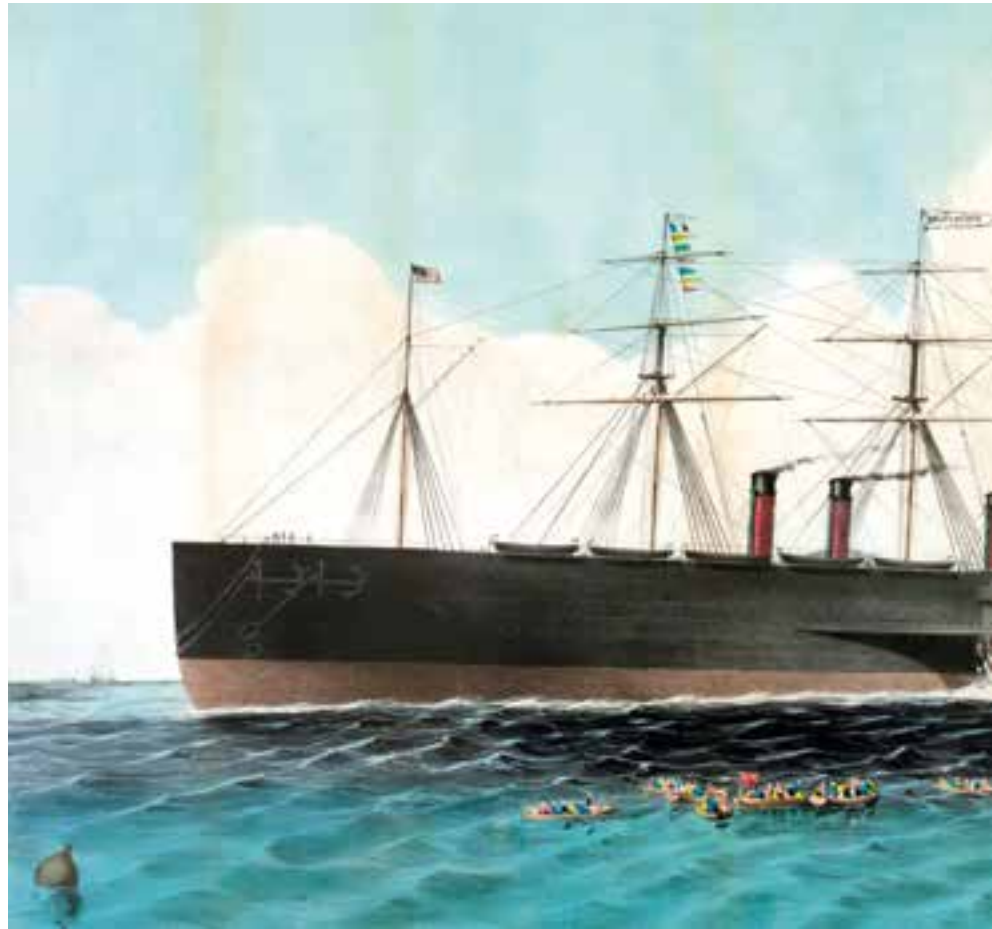
Bente Amandussen
Editor Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Ever since Noah built the Ark, man has strived to build bigger boats and over the millennia that mankind has sailed the seas, ships have gradually increased in size. This has always followed a natural progression, until the launch of SS *Great Eastern* in 1858. This leviathan of a ship dwarfed the previous holder of the title “World’s largest ship” by being fully six times bigger. Indeed, no larger ship was built until the 20th century.

BREAKING BOUNDARIES

The story of the *Great Eastern* is as much a tale of a man as that of a ship. She was designed by none other than Britain’s greatest civil engineer, Isambard Kingdom Brunel, who was no stranger to world records. In all his works, Brunel showed a degree of boldness, almost amounting to professional abandon. Every engineering project this genius had been involved with was the largest or the first of its kind, or both.

Apart from designing the world’s largest ships twice before, his many feats include the first tunnel ever under water, the longest bridge in the world and the Great Western railway, which had both



THE LARGEST: The Great Eastern was by no means a swan but what she lacked in elegance, she made up for in sheer size.

LITHOGRAPH BY CHARLES PARSONS, 1858

the longest railway bridge and the longest railway tunnel in the world at the time.

However, Brunel saw the railway only as a means to an end. He envisioned it carrying people from London in less than three hours to the port of Bristol, then boarding large ocean-going steamships sailing quickly and safely across the Atlantic to America.

STEAMING THE SEAS

In a time when sails reigned the seas, Brunel believed that steamships could provide a fast and reliable method of crossing the Atlantic. Not many agreed with him. One of his critics commented, “Steam navigation of the Atlantic is about

as plausible as sending a man to the moon”.

Nevertheless, Brunel designed the *Great Western*, which at 2300 tons displacement was the largest ship in the world when launched in 1838. The wooden hulled paddle steamer had a successful career and held the Blue Riband with a westward time of 16 days and an eastward time of 13 days, 9 hours.

It was such a success that a sister ship was commissioned. However, Brunel was not content with making a simple copy. *The Great Britain* was an iron hulled, screw driven, ocean-going steamship, the first of her kind and the ancestor of all modern ships. Safety features included a



double bottom and five watertight bulkheads. She was also the largest ship in the world at 3,400 tons displacement when launched in 1845.

NEED TO BUILD LARGE

The Great Britain began operating the Australian run and when the gold rush started in 1851, the ship carried its full complement of 730 passengers on nearly every trip. Her size, good comfort and ability to make headway under steam when the winds were unfavourable, made her the fastest ship on the Australia run and a favourite among travellers during the 30 years she sailed to the Antipodes.

Unfortunately, the *Great Britain* had to make three quarters of the voyage under sail, as she could not carry enough coal for the entire journey. At that time, coal had not been discovered in South Africa, so a steamship had to carry sufficient coal to reach Australia without refuelling.

A voyage from London to Sydney was some 12,500 nautical miles prior to the opening of the Suez Canal. The amount of coal needed for such a crossing would be enormous and this would in turn need to be reflected in the size of the ship. In order to have room for passengers and cargo in addition to the huge amounts of coal, any such ship had not simply to be large, but gigantic.

This made Brunel consider a vessel that did not simply stretch the envelope of naval architecture, it tore the envelope into little pieces and scattered it to the wind. However, self-confidence if backed by good results is infectious and such was the confidence of his patrons that nothing proposed by Brunel was considered impossible to build... not even the *Great Eastern*.

GROUND-BREAKING

In designing the ship, Brunel applied the principle that the carrying capacity of a vessel increases as the cube of its dimensions, whilst the water resistance only



IN NEW YORK HARBOUR: The Great Eastern was designed for the Australia run but was only ever used in the transatlantic business, where this massive ship could not compete in speed with other passenger vessels in service. On her maiden voyage to New York she carried only 35 paying passengers.

PHOTO: GEORGE STACY

increases as the square of its dimensions. This means that large ships are more fuel efficient, which is very important for long voyages.

Brunel wanted to use screw propulsion, but at that time it was not possible to use a single screw to propel such a large ship, and even Brunel did not know how to build an ocean-going twin screw vessel. He had to revert to paddlewheels in addition to a single screw in order to propel the giant. There were also six masts carrying 1,686 square meters of sail rigged in the manner of a topsail schooner.

Because the size of the ship made traditional manual steering impractical, the *Great Eastern* was fitted with a steam powered steering engine, the first ever fitted to a ship.

Brunel used building techniques that were gradually diluted over the following half century. The high bulkheads and a double hull were features that were not included in later passenger vessels as ship-owners demanded larger public rooms and cheaper construction.

Some features of the *Great Eastern* "proved a negative". One was that paddle wheels were so susceptible to storm

>>>



THE DESIGNER: Isambard Kingdom Brunel was a small man with big ideas. This iconic photograph shows the man himself in front of the launching chains of the Great Eastern at Millwall in 1857.

PHOTO: ROBERT HOWLETT

damage that screws were the only propulsion system that was practical for an ocean-going ship. The last ocean going paddle steamer, Cunard's *Scotia*, was launched in 1861. Twin screws, Brunel's original idea for propelling the *Great Eastern*, were first used on a large passenger liner when the *City of New York* went into service in 1888.

EXPENSIVE

London shipbuilder John Scott Russell was awarded the contract to build the *Great Eastern* in 1853. His shipyard at Millwall on the Thames was too small, but the neighbouring shipyard was found to be suitable and was prepared for building the ship parallel to the river for a sideways launch.

The keel was laid in May 1854 and as the great ship grew, she towered over the



CABLE LAYING MACHINERY: It was as a cable layer that the Great Eastern finally found her calling.



HANDS ON: Brunel followed closely the building of his "Great Babe" as he affectionately called her.

buildings around her and became a feature of the London skyline; a sight visitors flocked to see.

Russell had underestimated the costs involved which bankrupted his yard. Work ceased for much of 1856 and this delayed the launch until 4th November 1857.

Thousands of spectators came to see the launch which proved to be an embarrassment as the steam winches and manual capstans used to haul the ship towards the water were not up to the job. It took several attempts and specially made hydraulic rams, the most powerful ever built, had to be employed to inch the ship sideways until it finally slid into the river Thames on 31st January 1858.

The ship-owners went bankrupt and problems with finance delayed the fitting out which started in January 1859 and was finished by August. During the maiden voyage on the 9th September, a temporary repair to a cock on a steam heater caused an explosion that killed six stokers and blew the no. 1 funnel into the sea.

Brunel was very vexed over these delays and difficulties, and the workload involved in overseeing the building of the "Great babe" as he affectionately called the ship, weakened his health. He suffered a stroke whilst aboard the *Great Eastern* on her second voyage and died ten days later on 15th September 1859.



PROPULSION: The sternpost screw on the Great Eastern was large but not enough to propel the giant ship, so Brunel had to revert to paddlewheels and sails in addition.

PHOTO: ROBERT HOWLETT

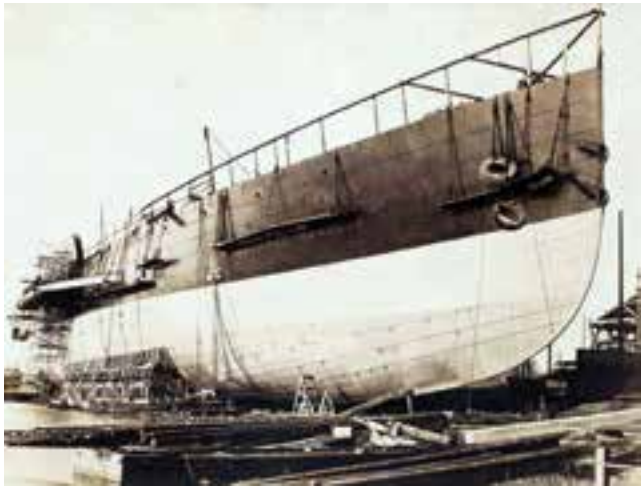
It has been said about Brunel that he built modern Britain and laid the foundations for the modern world. He certainly laid the principles for modern shipbuilding.

FINANCIAL DISASTER

The financial problems never seemed to cease, and the *Great Eastern* left a long line of broken companies in its wake. The ship was designed when the Australian gold

DIMENSIONS OF THE GREAT EASTERN

Tonnage:	8,915 GT
Displacement:	32,160 tons
Length:	692 feet (211 metres)
Beam:	82 feet (25 metres)
Draught:	30 feet (9.2 metres)
Speed:	14 knots
Passengers:	4,000 passengers (800 first class, 2,000 second and 1,200 third class)
Cargo:	5,000 tons
Complement:	400 officers and crew
Propulsion:	Side mounted paddle wheels, single screw and sail.
Engines:	Four paddle engines and one screw engine totalling 8,000 hp (6 MW).
Fuel capacity:	15,000 tons of coal
Sail:	Six masts carrying a maximum of 18,150 sq. ft (1,686 sq. meters).



SIDEWAYS: The Great Eastern was built parallel to the river Thames for a sideways launch.

PHOTO: ROBERT HOWLETT

rush was in full swing but when she finally entered service in 1860, far fewer were emigrating. This left the North Atlantic route the only viable. However, the ship took two days longer to cross the Atlantic than Cunard's fastest liner, the *Scotia*. The *Great Eastern* needed more crew to operate it than the *Scotia* carried as passengers. Her massive but conservatively designed low pressure steam engines burned almost twice as much coal as the *Scotia*. On several voyages the crew outnumbered the passengers and on only one of the commercial sailings was the ship more than half full. The first ocean voyage of the *Great Eastern* was to the United States in June 1860, carrying a mere 35 paying passengers.

ACCIDENTS

The following year, the ship was badly damaged in a storm in the North Atlantic, when the rudder post sheared off, causing the rudder to swing uncontrollably and strike the propeller. The storm carried away both paddle wheels, leaving the ship with no means of steering and no propulsion. A jury rig to the rudder enabled limited control to be regained and after riding the storm for three days the screw engine was started and the ship limped to port.

In the days before radio, the thought of evacuating thousands of passengers in mid-ocean so horrified Brunel that he had designed the ship to be virtually unsinkable.

It was divided into 19 watertight compartments by bulkheads extending to the main deck. A true double skinned hull reached three meters above the waterline. The bow was double skinned to the level of the main deck to protect the ship in the event of a collision with an iceberg.

She never hit an iceberg but in 1862, as she was nearing New York harbour,

the pilot misjudged the draught of the ship, a rumble was heard and she healed slightly as she grazed an underwater rock. A check found no leaks so she continued to New York. An inspection there discovered a gash of 25 x 3 meters. There was no dry dock in the Americas sufficiently large to repair the *Great Eastern*, so an iron caisson was tied over the gash and the ship returned to England for repairs.

Whilst no vessel is truly unsinkable, the *Great Eastern* survived a hole below the waterline sixty times larger than that suffered by the *Titanic* on her ill-fated maiden voyage and did not leak a drop. Not only did the *Great Eastern* continue into port but she recrossed the Atlantic with a temporary patch over a hole large enough to push two busses through – sideways.

HER FINEST HOUR

After ten transatlantic voyages between 1860 and 1863 the *Great Eastern* was laid up. In 1864 she was sold and converted to a cable laying vessel. Her vast size enabled 2600 miles (4200 km) of telegraph cable to be carried and her side paddles could be driven independently giving the ship the manoeuvrability necessary for this type of work. In 1866 she laid the first successful transatlantic telegraph cable.

Immediately after, she was sent on an expedition to locate and recover a cable that had broken 600 miles from Newfoundland. It must have been like the

proverbial needle in a haystack but after only a few days searching the broken end was located at a depth of 4000 meters, grappled aboard, spliced and continued to land.

In the years that followed, the *Great Eastern* spanned the North Atlantic with four more telegraph cables. In 1870 she laid several cables in the Indian Ocean, notably between Bombay and Suez, a distance of 3278 miles.

THE TWILIGHT YEARS

After laying 30,000 miles of telegraph cables, enough to reach around the equator, the *Great Eastern's* career as a cable layer was over. The ship was paid off in 1874 and never again left British waters, being mothballed until 1886 when she was sold at auction. She was used variously as a concert hall, gymnasium and advertising hoarding. In 1888 she was sold for scrap and was dismantled on the River Mersey, outside Liverpool. It was incidentally the first time a wrecking ball was used to demolish such a large structure.

Although the period of cable laying was profitable, the ship breaker is said to be the only one to ever make a handsome profit from the *Great Eastern* – he sold the scrap for twice what he paid for the ship.

Numerous smaller items such as crockery and furniture survive. The funnel that blew off on the maiden voyage was recovered and used in a water filtration plant for over a century. One of the masts was purchased by Liverpool Football Club to use as a flag pole. It can be seen today at the Kop end of Anfield stadium.

It seems a harsh destiny for a ship that once held such great aspirations. Perhaps the world was not ready for her. No one would attempt to build anything so big for another fifty years. She did, however, have her moments of glory. On the night of 23rd June, 1870, a telegram was sent between London and Bombay. The reply was received in five minutes. A mere couple of years previously, it would have taken several months to receive a reply to a letter sent by a sailing ship via the Cape of Good Hope. The world had shrunk, and the *Great Eastern* had helped to shrink it. ■



Forslag til ny forskrift:

Farlig last på skip

ENDRING: Det er foreslått regler som gjør at det blir valgfritt for rederiet å installere fastmontert skumslokkeanlegg på bildekk eller ikke. Men valget vil få betydning for i hvilket omfang skipet kan frakte farlig last.

ILLUSTRASJONSFOTO: HANS-PETTER SANDETH

Sjøfartsdirektoratet har laget et forslag til ny forskrift om farlig last på skip, der det vil være opptil rederiet å velge hvorvidt de installerer fastmontert skumslokkeanlegg på bildekk.



Karin Margrethe Vedø
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Forskriftsforslaget, som for tiden er på høring, er i første rekke laget for å forenkle språk og struktur.

De nye reglene vil ikke føre til store endringer i kravene for skip som frakter farlig last. Forslaget viderefører reglene i gjeldende forskrift om farlig last. Utgangspunktet er at reglene i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel VII om transport av farlig last gjelder som forskrift. I tillegg videreføres øvrige regler som følger av

gjeldende forskrift. SOLAS kapittel VII er oversatt til norsk og vil følge som vedlegg til forskriften. Disse reglene vil dermed være lett tilgjengelige for alle.

HVA ER NYTT?

I den nye forskriften er det foreslått noen endringer i reglene om krav til skumslokkeanlegg på bildekk på innenriksferger som frakter pakket farlig last. Forslaget går ut på at det ikke skal være krav om fastmontert skumslokkeanlegg. I stedet foreslår Sjøfartsdirektoratet en fleksibel løsning hvor det innføres mer lempelige vilkår for frakt av farlig last på ferger med skumslokkeanlegg enn på ferger uten skumslokkeanlegg. Det vil dermed være opptil rederiet om de velger å installere fastmontert skumslokkeanlegg på bildekk eller ikke. Men valget vil få betydning for i hvilket omfang skipet kan frakte farlig last.

FORUTSETNINGER

For ferger som har fastmontert skumslokkeanlegg er det ikke foreslått noen endringer i reglene. For ferger uten fastmontert

skumslokkeanlegg åpner forslaget for at de kan føre pakket farlig last under forutsetning av at:

- overfartstiden er mindre enn en time,
- det føres maksimalt en ADR transportenhet og
- transportenheten plasseres på åpent dekk.

På denne måten vil det være svært få ferger som ikke kan frakte farlig last slik de har gjort til nå. Ferger uten skumslokkeanlegg som ikke oppfyller vilkårene, og har behov for å frakte farlig last slik de gjør i dag, kan søke Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon. ■

Høringen finner du på Sjøfartsdirektoratets nettsider:

www.sjofatsdir.no.
Eventuelle innspill kan sendes til post@sdir.no innen 15. april 2014.

Sjøsikkerhetskonferansen 2014

24. - 25. september

I forkant av konferansen arrangerer me «open dag» på Sjøfartsdirektoratet sitt hovedkontor tirsdag 23. september.

Kom med innspel til programmet!

For oss er det viktig at me arrangerer ein konferanse som set aktuelle tema på agendaen - tema som er viktige å belyse for å fremje helse, miljø og sikkerheit i den maritime sektoren.

Me inviterer difor alle til å gje innspel på særleg relevante tema til årets konferanse. Det må vere tema som anten direkte eller indirekte er relatert til helse, miljø eller sikkerheit innanfor sjøfartsnæringa.

Me ynskjer primært konkrete forslag til innlegg og foredragshaldarar. Innspel på tema til agendaen for Sjøsikkerhetskonferansen, og tips til emne for «open dag», kan sendast til: postmottak@sjofartsdir.no.

Frist for innspel er 15. mars.

Med helsing

Olav Akselsen, sjøfartsdirektør



NIS//NOR

Savner du lovbilaget?

Lovbilaget utgis ikke lenger som et eget vedlegg i Navigare, men på Sjøfartsdirektoratets nettside finnes det muligheter for å holde seg oppdatert på nyheter og endringer i regelverket.

Det enkleste er å registrere seg for å motta oppdateringer på e-post. Det gjør du ved å klikke på linken www.sdir.no/epostoppdatering. Når du er registrert, kommer du til en side der du kan velge tema for oppdatering. For regelverksoppdatering anbefaler vi å krysse av for «Oppdatert og endret», «Høringer» og «Nyheter».

FiskRisk

Evaluering av FiskRisk.no



Sjøfartsdirektoratet skal i gang med en evaluering av det nettbaserte programmet for risikovurdering på fiskefartøy: www.FiskRisk.no.

I den forbindelse ønsker vi å komme i kontakt med fiskebåtredere som bruker FiskRisk aktivt, slik at vi kan høste erfaringer med bruk av programmet og få tips til forbedringer.

Ta kontakt med Hilde Stange i seksjon for risikostyring og HMS.
E-post: his@sdir.no eller telefon: 52 74 53 64.

HAVNEVIK



en ny stjerne i nord



SafeComNet
VSAT and FleetBroadband.

Møt oss på
Digital Ship
5.-6. mars!

SafeComNet - Furuno Mobile Satellite Services - et komplett tilbud av kommunikasjons-tjenester, drift, overvåkning og global service. Spar tid og reduser kostnader med samlet leveranse fra markedets ledende leverandør av maritim elektronikk.

FURUNO
www.furuno.no



Refleksjoner fra en ny lege i Radio Medico:

Legevakt for sjøfolk

Målrettet øving og etablering av videoløsninger vil gjøre det enklere og tryggere for både leger og pasienter samt den medisinske ansvarlige om bord, mener Radio Medicos nye vaktlege.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Jeg har stor sympati, respekt og beundring for sjøfolk som er dedikert til sitt arbeid på havet, og som trosser sjøsyke, vær og vind, sier Hege Sofie Imsen, nytilsatt overlege ved Norsk senter for maritim medisin.

Imsen er spesialist i arbeidsmedisin, og har i hovedsak jobbet som bedriftslege i Statoil etter at hun var ferdig utdannet. Hun startet i sin nye jobb i oktober i fjor. En av hennes oppgaver er å være faglig ansvarlig lege for legevaktjenesten Radio Medico, hvor hun skal være en av fem vaktleger som utøver tjenesten. Hittil har hun hatt tre vaktuger, og har gjort seg en del refleksjoner som fersk Radio Medico-lege.

Medikamenter og utstyr om bord varierer, og fartøyene befinner seg ofte langt fra en havn. Mange ganger er det ikke mulig å evakuere på grunn av avstander, vær eller lokale forhold i det nærmeste landet.

– Alle disse faktorene gir meg som vaktlege nye utfordringer, sier Imsen. – Jeg må stole på min samarbeidspartner som er i den andre enden, og jeg må



tørre å tenke selvstendig og utenfor den medisinske praksis som er riktig på land.

AKUTT OG ALVORLIG

Når et fartøy kontakter Radio Medico, er det i all hovedsak viktige medisinske problemstillinger som må avklares. Det er en syk eller skadet sjømann om bord som trenger medisinsk behandling og oppfølging.

– Etter tre ukers vakterfaring har jeg møtt flere alvorlige og akutte medisinske tilstander, og jeg har fått praktisert min

medisinske kunnskap bredt, sier Imsen. – De fleste henvendelsene er heldigvis ordinære allmennmedisinske problemstillinger, men fordi enhver henvendelse kan være alvorlig, er jeg alltid forberedt på det.

Henvendelsene dreier seg oftest om ulike typer skader, infeksjonssykdom, tannplager, hudutslett, magesmerter eller smerter i muskler og skjelettet.

– Det spesielle med denne vakten er at jeg ikke får sett pasienten. Det å ha direkte kontakt, å se og høre pasienten, gir meg som lege masse viktig informasjon på kort tid, sier hun.



NY OVERLEGE: Hege Sofie Imsen er spesialist i arbeidsmedisin, men møter helt nye utfordringer som vaktlege i Radio Medico. – Jeg er avhengig av et godt samarbeid med medisinsk ansvarlig om bord, sier hun.

– Nå må jeg bruke andre san- ser og verktøy.

SAMSPILL

Vaktlegen er avhengig av samspillet med den medisinsk ansvarlige om bord. Dette er oftest en person som ikke har helsefag-

NEW CONSULTANT: *Hege Sofie Imsen is a specialist in occupational medicine, but has experienced new challenges as a duty doctor at Radio Medico. – I am dependent on good cooperation with the medic on board, she says.*

PHOTO: HELGA MARIA SUND

lig bakgrunn, og språk eller dårlige kommunikasjonslinjer kan vanskeliggjøre dialogen.

Det er kapteinen eller den han bemyndiger som er ansvarlig for medisinsk behandling, overvåking og oppfølging om bord, mens vaktlegen er ansvarlig for å

>>>

Reflections of a new doctor at Radio Medico:

A&E for seafarers

Targeted training and a video link will make it easier and safer for the patient, the doctor and the medic on board, according to Radio Medico's newest doctor.

– I respect, admire, and sympathise with seafarers who are dedicated to their work at sea, and who brave both bad weather and seasickness, says Hege Sofie Imsen, who has been recently appointed consultant doctor at the Norwegian Centre for Maritime Medicine.

Imsen specialises in occupational medicine and has worked as a medical officer at Statoil since she graduated. She started her new job last October. One of her tasks is being a duty doctor for the emergency medical service Radio Medico, where she is one of five doctors on call. So far, she has had three weeks on duty and as a new Radio Medico doctor would like to reflect on her work.

The medicines and medical equipment carried on board vary, and the vessels are often far from the nearest port. Frequently, it is not possible to evacuate the patient because of distance, bad weather or the conditions in the nearest port.

– All of these factors give me new challenges when I am on watch, says Imsen. – I have to trust the medic on board and I must be able to think both independently and differently compared to standard medical practice on shore.

ACUTE AND SEVERE

When a vessel contacts Radio Medico it is usually because of an acute medical situation; there is an ill or injured seaman on board who requires medical treatment and assistance.

– After three weeks on duty, I have been confronted with several serious situations and have needed the full depth of my medical knowledge, says Imsen. – Most of the requests to me have fortunately been for ordinary general medical conditions, but because the next request for help might be serious, I must be prepared for that.

Requests for assistance are typically about injuries, infections, dental problems, skin rashes, stomach aches or pains in muscles and bones.

– The biggest difference to my previous work is that I cannot see the patient. To be able to see and hear the patient directly provides a lot of vital information in a very short time. – Now I have to assess the situation by using other methods.

INTERACTION

The doctor on duty is dependent on the cooperation with the medic on board. This is usually a person with no background in health care. Language problems or poor communication can make the dialogue difficult.

The captain or the medic on board is responsible for the treatment and monitoring of the patient, while the duty doctor is responsible for gathering sufficient information to be able to give medical advice. The doctor is dependent as to how well the medic on board observes and assesses the development of the patient's condition and the efficacy of the treatment.

>>>



VIDEOOVERFØRING: Bilder kan gi vaktlegen på land meget verdifull informasjon og hjelp, mener Hege Sofie Imsen i Radio Medico.

VIDEO LINK: Images will provide the doctor on duty with invaluable information and help, says Hege Sofie Imsen in Radio Medico. FOTO: HELGA MARIA SUNN

innhente tilstrekkelige opplysninger for å kunne gi medisinske råd. Legen er avhengig av at medisinsk ansvarlig om bord observerer og vurderer hvordan pasientens tilstand utvikler seg og hvilken effekt behandlingen har. Han må gi tilbakemelding som avtalt, men også etter egen vurdering.

– Den medisinsk ansvarlige om bord har et betydelig ansvar, og mitt inntrykk er at mange er trygge og har god kunnskap om det ansvaret de har, sier Imsen. – Men, det må samtidig formidles at jeg har observert at det er svært stor variasjon i kompetansenivå.

BØR ØVE

– Noen ganger har jeg blitt overrasket over at pasienten er overlatt til seg selv,

uten tilsyn, når jeg blir kontaktet, sier hun og forteller at hun savner enkelt utstyr, som for eksempel apparat for måling av blodsukker, som vil kunne bety mye ved vurdering av en bevisstløs person.

– Dette er forhold som det enkelt går an å gjøre noe med, og som vil bidra til å heve kvaliteten på håndtering av pasienter om bord, fastslår hun.

Imsen mener at det er mulig å kunne gi pasienter bedre behandling ved at den medisinsk ansvarlige om bord og vaktlegen i Radio Medico øver sammen, ideelt sett med det utstyret som er om bord og på vanlige medisinske tilstander som kan være utfordrende.

– Jeg har vært i dialog med enkelte kapteiner som har opplevd akutt alvorlig sykdom om bord, og dette gjør inntrykk

som de bærer med seg videre, forteller hun.

– Jeg tror alle som opplever slike situasjoner ville ønske å være litt bedre forberedt, og regelmessig øving vil kunne bidra til dette, i tillegg til at obligatoriske kurs som gjennomføres er så gode og målrettede som mulig.

ØNSKER VIDEO

Det kan være vanskelig for den medisinsk ansvarlige om bord å beskrive pasientens tilstand slik at legen får et klart bilde, og dette kan ta lang tid.

– I noen tilfeller er det selvsagt et savn at jeg ikke kan se pasienten, sier Imsen.

– Det ville gjort det lettere å få et klarere bilde av tilstand og alvorlighetsgrad.

– Et videobilde ville gitt meg masse informasjon på sekunder, påpeker hun.

– Video ville også vært et godt hjelpemiddel når jeg skal beskrive undersøkelsesmetoder, eller behandlingsmetoder.

Hun har et ønske om at flere fartøy skaffer seg videoløsninger om bord, som også kan benyttes i medisinske situasjoner. Dette vil kunne heve kvaliteten i medisinsk diagnostikk, råd og behandling. Radio Medico på sin side har allerede etablert et mottak for videohenvendelser, og det er installert videoutstyr på ulike spesialavdelinger på sykehuset som kan benyttes i dialog med spesialister ved henvendelser der vaktlegen ser behov for det.

– Jeg skulle ønske at flere, både redier, mannskap og leverandører av utstyr, ville jobbe for at flest mulig fartøy skaffer seg videoløsning om bord, sier Imsen.

RADIO MEDICO

Radio Medico er en offentlig legevakt for alle norskregistrerte fartøy. Tjenesten ble etablert i 1949, og har siden 2011 vært driftet av Norsk senter for maritim medisin, som er en seksjon ved Yrkesmedisinsk avdeling på Haukeland universitetssjukehus i Bergen.

Radio Medico har en egen leder, en fagansvarlig lege og fem utøvende vaktleger.

Vaktlegene har hjemmевakt en uke av gangen. Det er viktig å tilstrebe at kontakt med vaktlege legges til dagtid, dersom den medisinske tilstanden ikke krever akutt bistand.

Kontakt med vaktlege opprettes via kystradiostasjonene:

- Telefon: +47 51 68 36 01
- E-post: advice@radiomedico.no

RADIO MEDICO

Radio Medico is the publically funded emergency medical service for all Norwegian registered vessels. The service was established in 1949, and since 2011 has been managed by the Norwegian Centre for Maritime Medicine, which is part of the department of occupational medicine at Haukeland University Hospital, Bergen.

Radio Medico has a manager, a consultant doctor and five duty doctors. The duty doctors are on duty for one week at a time. As far as possible, inquiries should be made during normal office hours, unless the situation is a genuine medical emergency.

Radio Medico can be contacted via the coast radio stations:

- Telephone: +47 51 68 36 01
- E-mail: advice@radiomedico.no

– Dette kan benyttes i medisinsk sammenheng, men kan med fordel også benyttes til andre formål, påpeker hun.

GODE STØTTESPILLERE

Det er Kystradioen som formidler kontakt fra fartøyene, og Imsen er takknemlig for at hun har disse profesjonelle kommunikatørene med på laget.

– De gir en svært god støtte og trygghet til meg som vaktlege, og er viktige for Radio Medico på flere plan, mener hun.

I dag er det i hovedsak telefon som er medium for dialog.

E-post anvendes også, og bilder som sendes som vedlegg gir ofte god tilleggsinformasjon og et bedre beslutningsgrunnlag. Dette blir regelmessig benyttet.

Imsen er glad hun kan støtte seg til råd fra spesialister på sykehuset ved behov, og mener at god støtte og rådgivning av erfarne vaktkollegaer i Radio Medico har vært helt nødvendig.

– Det forundrer meg at vaktordningen er så lite kjent i den medisinske verden, sier hun.

– Den kompetansen erfarne vaktleger i Radio Medico tilegner seg er jo en spesialitet i seg selv. ■

FORBEREDELSE OM BORD

Ved akutt alvorlig sykdom kan det være viktigst å ringe vaktlegen på Radio Medico først, men dersom den medisinske situasjonen tillater det, så er det ideelt at man forbereder seg:

- Sørg for at pasienten befinner seg i samme rom som behandler når du kontakter vaktlegen.
- Undersøk vitale parametere på forhånd: Mål puls, respirasjon, temperatur og blodtrykk, og vurder bevissthet!
- Ha informasjon om pasienten tilgjengelig:
 - sykdomsforløp
 - allergier
 - tidligere sykdommer
 - pågående behandling
 - navn
 - fødselsdato
 - nasjonalitet
 - posisjon om bord

PREPARATIONS ON BOARD

When a patient requires emergency treatment it is important to contact the duty doctor at Radio Medico first, but if the situation allows, it is best for the medic to prepare:

- *Ensure that the patient is in the same room as the medic when contacting the duty doctor.*
- *Examine the patient's vital signs: Measure the pulse, breathing, temperature and blood pressure and assess the degree of consciousness.*
- *Have this information available:*
 - *The progress of the illness*
 - *Any allergies*
 - *Previous illnesses*
 - *Any ongoing treatment*
 - *Name*
 - *Date of birth*
 - *Nationality*
 - *Position on board*

– The medics on board have considerable responsibility and my impression is that most are confident and have the necessary skills, says Imsen. – However, it must be noted that I have noticed large variations in skill levels.

PRACTICE MAKES PERFECT

– I am surprised to discover that sometimes the patient is left alone, without supervision, she says. – Simple equipment such as a blood sugar tester would make it far easier to assess the condition of an unconscious person.

– These are things that are easy to obtain and will contribute to raise the quality of patient care on board, she says.

Imsen is of the opinion that it is possible to give a higher standard of care to patients if the medic and the doctor at Radio Medico practice together, ideally with the medical equipment that is on board and for medical conditions that can be a challenge.

– I have spoken with captains who have had serious and acute illness on board. This can be such a powerful experience that they carry the memory of it with them, she says.

– I believe that everyone who has experienced such situations would wish to be better prepared. Regular training can contribute to this, in addition to mandatory courses which should be as targeted and as thorough as possible.

VIDEO LINK

The medic on board may experience difficulties describing the patient's condition in order to give a clear picture to the doctor; this process might also take a long time.

– There are times when I really want to be able to see the patient, says Imsen. – This would make it possible for me to get a clearer picture of the seriousness of the patient's condition.

– A video would give me lots of information in a just a few seconds, she points out, and it would also be a useful aid when describing how to examine or treat the patient.

She wishes that more vessels would install a video link on board which could be used in medical situations. This would lead to a higher quality of diagnosis, advice and treatment. Radio Medico has already installed a video link and this can be used to contact specialists in various hospital departments, should the duty doctor require it.

– I wish that more people; shipowners, crew and suppliers, would make an effort to provide as many vessels as possible with video links, says Imsen.

– Whilst this can be used for medical cases, it can also be used for other purposes, she points out.

GOOD SUPPORTERS

The Coast radio conveys contact between Radio Medico and the vessels. Imsen is thankful that she has these professional communicators on the team.

– They provide excellent support and give me confidence when I am on duty, and are important for Radio Medico in many different ways.

Today the telephone is the most common method of communication. E-mail is frequently used, and pictures sent as attachments often provide useful additional information and assist in making better decisions.

Imsen is glad she can get advice from specialists at the hospital should she need it, and believes that good support and advice from more experienced colleagues at Radio Medico has been vital. ■

Revisjon av anerkjente sikringsorganisasjoner



REVISJON HOS BUREAU VERITAS:
Fra venstre: Michel Bereau, Boris Gruden, Dryssia Dehmane og Raduane Assad fra Bureau Veritas, samt Einar Aase, Morten A. Lossius og Lars-Erik A. Labori fra Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: BUREAU VERITAS

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført systemrevisjoner av tre classeselskaper. Gjennomgangene viser generelt gode systemer, dog med mindre avvik.



Morten Alsaker Lossius
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2013 gjennomført tre revisjoner av classeselskaper som er delegert til å utøve sikkerhetsoppgaver for norske myndigheter på NIS- og NOR-skip. Disse oppgavene består hovedsakelig av å gjennomgå og godkjenne SSA (Ship Security Assessment) og SSP (Ship Security Plan) til de enkelte skip, samt utstedelse av ISSC (International Ship Security Certificate).

Delegeringen til classeselskaper, eller

såkalte RSOer (Recognized Security Organizations – anerkjente sikringsorganisasjoner), har vært gjeldende siden ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security code) trådte i kraft. Norge er pålagt å påse at RSOene til enhver tid følger de regler og retningslinjer som kreves i både SOLAS, ISPS-koden, EU-forordning om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg, samt forskrift om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare innretninger.

AVVIK

Det er avdekket avvik i forbindelse med

implementering av tiltak som er beskrevet i skipenes planverk. Disse avvikene ble avdekket gjennom egne tilsyn samt under inspeksjoner fra EFTA Surveillance Authority. Sjøfartsdirektoratets revisjonsavdeling er blitt tillagt oppgaven med å kontrollere, og iverksatte revisjoner i 2013. Revisjonene er planlagt å omfatte både systemrevisjoner og vertikalrevisjoner.

Systemrevisjonene er allerede godt i gang, og følgende RSOer har blitt revidert:

- American Bureau of Shipping (Hovedkontoret i Houston)
- Lloyd's Register (Hovedkontoret i London)
- Bureau Veritas (Hovedkontoret i Paris)

GODE VERKTØY

Etter revisjonene er det generelle inntrykket at de reviderte RSOene har implementert systemene på alle nivåer. Det verktøyet som er utviklet og implementert for bruk av selskapenes inspektører i felten er etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning gode verktøy som aktivt benyttes i prosessene.

Likevel, på tross av gode systemer så avdekkes det avvik som ikke kan tilbakeføres til systemene men som oppstår av uidentifiserte årsaker. Sjøfartsdirektoratet forventer å avdekke årsakene ved de forestående vertikalrevisjonene.

Revisjonsavdelingen har planlagt å videreføre tilsvarende revisjoner av de gjenstående RSOene med tre nye revisjoner i 2014. ■

An advertisement for satellite communication equipment. It features several satellite dishes and antennas of various sizes and colors (white, blue, black). The text reads: "VI KAN GOD KOMMUNIKASJON: SATCOM FRA A TIL Å VSAT, FBB, IRIDIUM, TVRO". Below the dishes, there are logos for "SAILOR", "TRACPHONE", and "Iridium". At the bottom, contact information is provided: "Telemar Norge AS | T: +47 22 72 60 60 | F: +47 22 72 60 61 | mail@telemar.no".

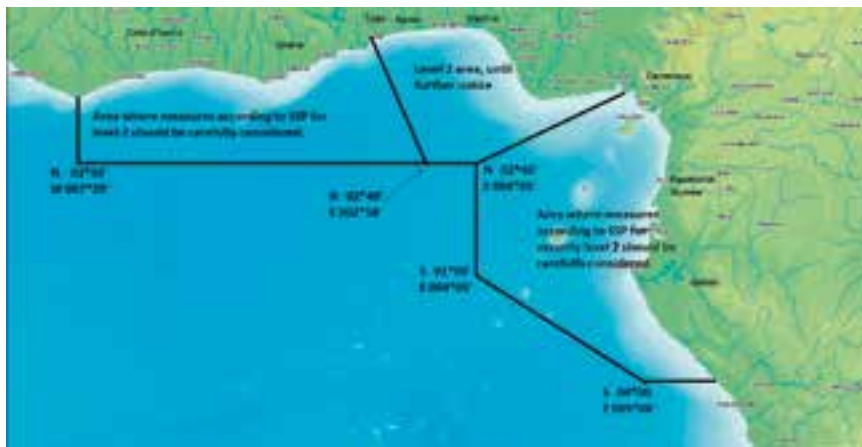
Utvidet område for sikkerhetsnivå 2:

Pirater også i Togo og Benin

Sjøfartsdirektoratet har besluttet å utvide området for ISPS-sikkerhetsnivå 2 i Vest-Afrika. Kysten utenfor Nigeria har hatt høyt sikkerhetsnivå siden 2007. Fra desember i fjor omfatter området også farvann utenfor Togo og Benin.

Fartøy som opererer i området oppfordres til å være på vakt og planlegge operasjoner for å redusere risikoen for piratangrep. Man bør gå gjennom sikkerhetsrutiner og gjennomføre øvelser, slik at man er forberedt dersom man blir utsatt for angrep. Økt vakthold er viktig for å kunne varsle om fare så tidlig som mulig. Det er også anbefalt å ha et trygt rom om bord.

Fartøy som fører NIS- og NOR-flagg skal iverksette tiltak som er beskrevet i



sikkerhetsplanen (SSP - Ship Security Plan) for nivå 2 når de befinner seg i området. I tillegg anbefaler Sjøfartsdirektora-

ret at kapteinen vurderer å iverksette tilsvarende tiltak også i områdene utenfor Elfenbenskysten, Ghana og Kamerun.

GODE RÅD I PIRATUTSATTE FARVANN

- Begrens bruken av VHF og bruk i stedet e-post eller satellittelefon. Svar om mulig bare på kjente eller legitime anrop på VHF. Bedragere er vanlig og kan dessuten opptre i uniform.
- Kommunikasjon med eksterne aktører bør holdes til et minimum. Vær nøye med å avtale møtepunkter. Ved e-post korrespondanse til agenter, befraktere og andre er det sterkt anbefalt at adresselister blir kontrollert og at informasjonen i e-posten er konsis og

kortfattet og kun inneholder det som er juridisk nødvendig for å oppfylle kontraktmessige krav eller forpliktelser.

- Fartøyer bør ikke sende varsel om at de er klare for lasting før lasteoperasjonen skal gjennomføres. Det bør gjøres kontraktmessige forordninger med tanke på å sikre at fartøyet kan operere trygt.
- Kjenn agenten og still så få krav som mulig. Unødig samhandling med

andre parter skaper muligheter for at informasjon om fartøyets posisjon blir spredt.

- Dersom skipet regelmessig seiler i området, anbefales det å endre rutiner i blant, slik at det skal bli vanskeligere for pirater å forutse hvor operasjonen skal finne sted.
- Det er størst risiko for piratangrep på nattetider. Om mulig bør operasjoner gjennomføres i dagslys.

Maritime Simulator Courses

DP Induction – DP Simulator – BRM – ERM – ECDIS – AIS – Anchor Handling – Offshore loading – Coastal Navigation for Pilot Exemption – and more

For more information and booking: www.simsea.no

SIMSEA
REAL OPERATIONS

The Norwegian International Ship Register (NIS):

2013 finished on a positive note for the NIS



The total GRT increased from 13,891,611 per 31 December 2012 to 14,262,768 per 31 December 2013. At the end of January 2014 the total GRT for the NIS was 14,025,463.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN NOVEMBER 2013:

TORILL KNUTSEN – LAPR7 – IMO 9630030

Newly built oil tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan, South Korea, in 2013 and registered with the NIS upon delivery.

REM SUPPLIER – LATD7 – IMO 9426647

Supply ship for platforms transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

LEWEK INSPECTOR – LDFV3 – IMO 9662083

Newly built supply/tender ship for platforms. The ship was built by Havyard Group AS, Leirvik, Norway in 2013 and registered with the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) upon delivery. The ship was immediately, thereafter, transferred to the NIS. Fourteen days later, the ship was deleted from the NIS to the Malta Ship Registry.

CHAMPION TERN – LATB7 – IMO 9155767

Chemical/oil tanker transferred from the Liberian registry.

WILPRIDE – LARM7 – IMO 9627966

Newly built LNG tanker. The ship was built by DSME Okpo Shipyard, Gyeongsangnam, South Korea and registered with the NIS upon completion and delivery.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN DECEMBER 2013:

INGRID KNUTSEN – LAQA7 – IMO 9649225

Newly built oil tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan, Korea, in 2013 and registered with the NIS upon delivery.

All in all, 11 ships entered The Norwegian International Ship Register (NIS) in November and December 2013, ending the year with a total of 540 ships in the register, 11 more than at the beginning of the year.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

The new year started with five new registrations and nine deletions. Consequently, the NIS counted 536 ships by the end of January 2014.

Twelve ships were deleted from the NIS during the last two months

of 2013, five more than during the same period in 2012. This trend continued into the beginning of 2014, with a total of nine deletions in January. In comparison, four ships were deleted during the same month the year before. Of the eleven new registrations during this period, as many as 12 were newbuildings: South Korea (5), Norway (4), Romania (2) and the People's Republic of China (1).

WORLD OPAL – LAST7 – IMO 9664433

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Damen Shipyards, Galati, Romania and registered in Romania during the construction period. Upon completion and delivery the ship was deleted from registration in Romania and transferred to the NIS.

SIEM DAYA2 – LARO7 – IMO 9660114

Newly built crane vessel. The vessel was built by Vard Group AS, Brattvaag, Norway and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery the ship was registered with the NIS and, immediately thereafter, deleted from the NIS for transferal to the Cyprus ship registry.

CLIPPER POSH – LAPX7 - IMO 9656747

Newly built LPG tanker. The ship was built by Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan, South Korea and registered with the NIS upon delivery.

STAR LYGRA – LAQP7 – IMO 9616838

Newly built general dry cargo ship. The ship

was built by Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, South Korea and registered with the NIS upon delivery.

WORLD SAPPHIRE – LASU7 – IMO 9664445

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Damen Shipyards, Galati, Romania and registered in Romania during the construction period. Upon completion and delivery the ship was deleted from registration in Romania and transferred to the NIS.

THE FOLLOWING SHIPS WERE REGISTERED IN JANUARY 2014:**ISLAND DAWN – LARC7 – IMO 9645956**

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Brevik, Norway in 2014 and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery the ship was registered in the NIS and immediately, thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

JO LOTUS – LAPP7 – IMO 9617648

Newly built chemical/oil tanker. The ship was built by Nantong Mingde Heavy Industry Co. Ltd., Jiangsu, the People's Republic of China, and registered with the NIS upon completion and delivery.

NORTUG – JWTP3

Tug/salvage ship transferred from the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

TROMS ARCTURUS – LATG7 – IMO 9694000

Newly built supply ship for platforms. The ship was built by Vard Group AS, Aukra, Norway in 2014 and registered with the Norwegian Shipbuilding Register during the construction period. Upon completion and delivery the ship was registered with the NIS and immediately, thereafter, transferred to the Norwegian Ordinary Ship Register (NOR).

YARA GERDA – LATH7 – IMO 9279410

General cargo ship transferred from the Netherlands. ■



Maritime kurs

Høgskolen i Buskerud og Vestfold har den største og mest komplette maritime utdanningen i Norge. Vi kan tilby høyt kvalifiserte instruktører og en topp moderne simulatorpark.

Våre maritime kurstilbud retter seg mot skipsoffiserer, kapteiner, styrmenn, samt operatører og ansatte på rederikontorer.

Vi arrangerer:

- Skreddersydde kurs og simulatortrening for ethvert behov
- ECDIS produktspesifikke kurs for TECDIS, MARIS og Transas
- IMO ECDIS kurs etter STCW
- GMDSS kurs
- RAS trening for seismikk
- MRM / BRM / ERM trening tilpasset behov og rederi

Send forespørsel til training@hbv.no

For mer informasjon: www.hbv.no/training



Norsk Ordinært Skipsregister (NOR):

Jevn økning karakteriserer fortsatt registeret

Opprydding og ajourføring av registeret holdt frem også i de to siste månedene av 2013 og i januar 2014. Den omfattende kvalitetskontrollen som ble påbegynt på forsommeren 2013 har ført til et enda mer oppdatert register.



Tone Olsen Risnes
Seniorrådgiver
Skipsregistrene
Sjøfartsdirektoratet

I NOR-registeret er alle fartøyer som trafikkerer norskekysten representert. Fartøyer over 15 meter må innføres, mens fartøyer under 15 meter kan frivillig registreres.

STATUS

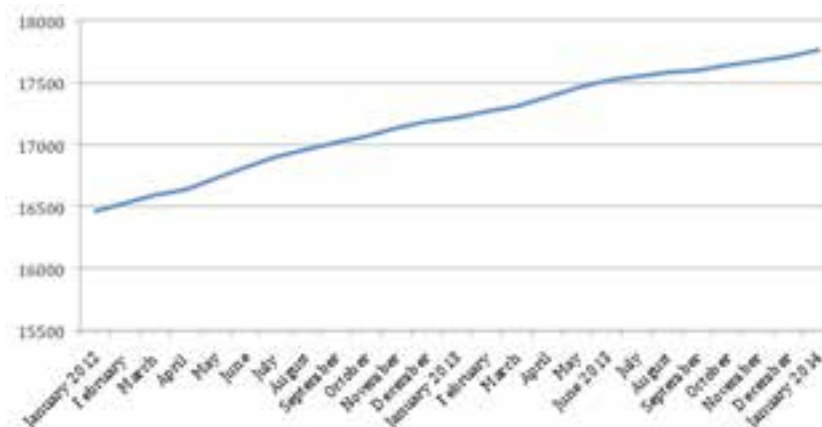
I november 2013 ble det registrert 91 nye fartøyer i NOR registeret, 14 flere enn i løpet av samme måned året før. I samme periode ble 57 fartøyer slettet fra registeret, 38 flere enn samme måned i 2012. Den generelle aktiviteten var høy, bortsett fra for Handelsflåten NOR.

I desember kom antallet nyregistreringer opp i 78, fire flere enn i desember 2012. Slettelser endte på 41, mot 19 i desember 2012. Ved utgangen av 2013 hadde NOR registeret 17 713 fartøyer med en total bruttotonnasje på 3 368 308 registrert.

2014 fortsatte med en jevn tilførsel av nye fartøyer, 76 nye og 20 slettelser. Ved utgangen av årets første måned telte NOR-registeret 17 769 fartøyer med en total bruttotonnasje på 3 407 203.

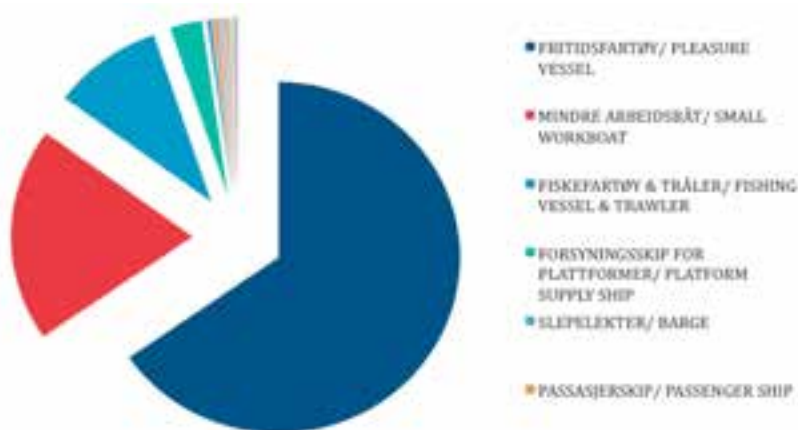
ÅTTE PROSENT ØKNING PÅ TO ÅR

16 465 fartøyer var registrert i NOR i januar 2012. Ved utgangen av januar 2014, var dette tallet kommet opp i 17 769 fartøyer. Det gir en økning på rundt 8 prosent.



UTVIKLING: NOR-flåten fra januar 2012 – januar 2014.

DEVELOPMENT: The NOR fleet from January 2011 – January 2014.



NYREGISTRERINGER: NOR januar 2012 – januar 2014 fordelt på de største fartøytypene.

NEW REGISTRATIONS: From January 2012 – January 2014 according to the major vessel types.

Handelsflåten NOR utgjorde ved årsskiftet 881 av fartøylene i NOR-flåten, en nedgang fra utgangen av 2012, da 903 av fartøylene sorterte under denne kategorien. Handelsflåten omfatter skip på 100 bruttotonn og over, med et par unntak. Blant unntakene finner vi fartøyer definert i Sjøfartsdirektoratets kategorier for fiskefartøyer, spesialskip og diverse.

Hovedvekten av nyregistreringene er fortsatt fritidsfartøyer, etterfulgt av mindre

arbeidsbåter, fiskefartøyer og deretter forsyningskip for plattformer.

BERGEN BEHOLDER SIN SOLEKLARE FØRSTEPASS

Hvilken by kan skilte med å være hjemsted for flest NOR-registrerte fartøyer? Både Bergen og Oslo har fått tilført 22 nye fartøyer siden oktober 2013 og blir værende på første- og andreplass. De ti mest brukte hjemstedene er uendret siden juni 2013, og har også beholdt sin interne rangering. ■

The Norwegian Ordinary Ship Register (NOR):

Steady increase characterizes the register

Extensive quality control of registered information continued in November and December 2013 as well as in January 2014. The result is an even more updated register.

All vessels navigating along the Norwegian coastline are represented in our domestic register. Vessels of 15 meters and more are subject to mandatory registration whereas vessels less than 15 meters are voluntarily entered into the register.

STATUS

91 new vessels entered the NOR register in November 2013, 14 more than in the same month the year before. At the same time, 57 vessels were deleted, 38 more than in November 2012. With the exception of the Merchant Fleet in NOR, the activity was high.

The number of new registrations declined slightly in December when we ended up with 78 new additions, 4 more than during the same month in 2012. With 41 deletions, compared to 19 in December the year before, the NOR registered ended the year counting 17 713 vessels with a total gross tonnage of 3 368 308.

2014 continued with an increase of new vessels, 76 new registrations and 20 deletions. At the end of this year's first month, the register had reached a new peak with a total of 17 769 vessels with a gross tonnage of 3 407 203.

EIGHT PERCENT INCREASE IN TWO YEARS

From January 2012 to January 2014 the number of registered vessels increased from 16 465 to 17 769. The additional 1 304 vessels represent an increase of nearly eight percent.

At the end of 2013, the NOR registered part of the merchant fleet amounted to 881

vessels, a decrease from the 903 vessels that made up the fleet at the end of 2012. The merchant fleet is comprised by vessels of 100 gross tons and more, with a few exceptions. Vessels belonging to the Norwegian Maritime Authority's categories for fishing/hunting, specialized vessels and others are not included in this fleet.

The majority of all new registrations are still recreational craft, followed by smaller work boats, fishing vessels and supply vessels for platforms.

BERGEN IS STILL NUMBER ONE

Which Norwegian city is the most sought after home port for vessels registered in the NOR?

Both Bergen and Oslo has had 22 new additions since October 2013, thus ensuring their continued good standings. The ten most used home ports have remained unchanged since June 2013. ■

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

BESØK
VÅR NYE
WEBSITE



Markom

Besøk vår nettside eller ring oss:
www.markom.no

Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 23, N-0150 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no

Stabilitetsguide for mindre fartøy:

Til kamp mot kantringsulykker

Kantring som følge av stabilitetssvikt har ført til flere dødsfall i fiskeflåten. Som et ledd i arbeidet med å sette fokus på problemet, og forhåpentligvis bidra til færre ulykker, publiserer Sjøfartsdirektoratet i disse dager brosjyren «Stabilitetsguide for mindre fartøy».



David Johnsen
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Stabilitetsguiden viser på en enkel måte viktige forhold som har stor betydning for et fartøys stabilitet. Den gir også leseren en kort innføring i hvordan stabilitetsberegninger lages, hvilke opplysninger de gir og hvordan de kan brukes.

DANSK ORIGINAL

Stabilitetsguiden er opprinnelig utarbeidet av Fiskeriets Arbejdsmiljøråd i Danmark, som har gitt tillatelse til å få den oversatt til norsk. På en del områder er guiden spesielt tilpasset norske forhold. Oversettelsen er gjort av Ole Georg Koch, som representerer Norsk Sjømannsforbund i arbeidsgruppen for helse, miljø og sikkerhet (HMS) i fiskeflåten.

Arbeidsgruppen har som formål å finne tiltak for å redusere personulykker i fiskeflåten. I dag ledes gruppen av Norges Fiskarlag, og består for øvrig av representanter fra Norsk Sjømannsforbund, Norges Kystfiskarlag, SINTEF Fiskeri og Havbruk, Bud og Hustad forsikring, The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor), Fiskeri- og



PRESENTERER STABILITETSGUIDE: David Johnsen (t.v.) fra Sjøfartsdirektoratet og Joakim Martinsen fra Norges Fiskarlag håper at stabilitetsguiden vil bidra til å gjøre hverdagen tryggere for fiskere og andre som jobber på mindre fartøy.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

Havbruksnæringens Forskningsfond og Sjøfartsdirektoratet.

KANTRINGSULYKKER

Etter en del kantringsulykker med tragisk utfall, der feilbedømminger på grunn av manglende forståelse av stabilitet kan ha hatt avgjørende betydning, ønsket arbeidsgruppen å belyse viktige faktorer som har betydning for et fartøys stabilitet. Håpet er at denne guiden kan være til hjelp for å forstå viktige utfordringer knyttet til stabilitet og dermed bidra til færre havarier i kystfiskeflåten.

Innholdet er også relevant for brukere av andre fartøytyper, som for eksempel mindre arbeidsbåter og fritidsfartøy. Brosjyren kan dessuten være aktuell å bruke som støttemateriell i undervisnin-

gen på fiskerifaglig utdanning eller i sikkerhetsopplæringen for fiskere.

DISTRIBUSJON

Alle eiere av fiskefartøy under 15 meter vil etter hvert få tilsendt ett eksemplar av brosjyren. Også andre, som for eksempel ansatte på fartøy og eiere av andre fartøytyper eller skoler, kan få tilsendt brosjyren ved å sende en bestilling til postmottak@sjofartsdir.no.

En elektronisk versjon av brosjyren vil bli gjort tilgjengelig for nedlasting fra www.yrkesfisker.no – en nettside som for øvrig også er et resultat av arbeidet i arbeidsgruppen for HMS i fiskeflåten. På nettstedet finner man også mye annen sikkerhetsrelatert informasjon som kan være nyttig for fartøyeiere og fiskere. ■

Uanmeldte tilsyn:

Kampanjer i utlandet

Manglende vedlikehold av rednings- og brannutstyr er blant de vanligste avvikene som ble funnet.



Egil Bjørnevik
Senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Da Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble innført i 1987, ble det besluttet at uanmeldt inspeksjon skulle være et viktig element i myndighetenes kontroll av delegerete skip. Alle NIS-registrerte skip er klassert i et anerkjent klasseselskap.

Frivillig delegering av lasteskip registrert i Norsk ordinært Skipsregister (NOR) med bruttotonnasje 500 og derover i internasjonal fart ble på reders anmodning innført 2002, og i 2005 ble passasjerskip (unntatt hurtiggående passasjerfartøy) i NIS delegeret klassen.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter bemanning, mens resten er delegert til klassen. Klassen er delegert myndighetsansvaret og har ansvaret for all godkjenning, inspeksjon og utstedelse av sertifikater unntatt bemanningsoppgave og dispensasjoner.

Uanmeldt tilsyn er et viktig element i myndighetens kontroll av delegerete skip. På årsbasis føres tilsyn med fem til ti prosent av delegerete lasteskip. Hensikten med slike tilsyn er først og fremst å kontrollere om klasseselskapene gjør den jobben de er delegert til å gjøre.

Per 31.12.2013 var det 540 NIS-registrerte fartøy og 185 frivillig delegerete fartøy.

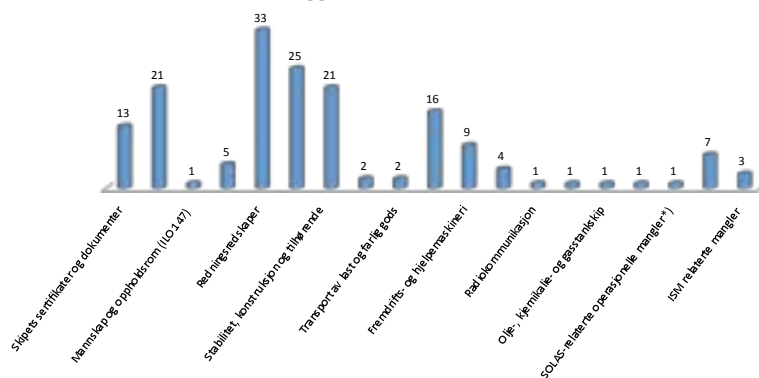
Det ble gjennomført 64 uanmeldte tilsyn av NIS-/NOR-delegerete fartøy i 2013. Sjøfartsdirektoratet hadde tre kampanjer i utlandet hvor det ble foretatt 45 uanmeldte tilsyn. 20 fartøy i Rotterdam



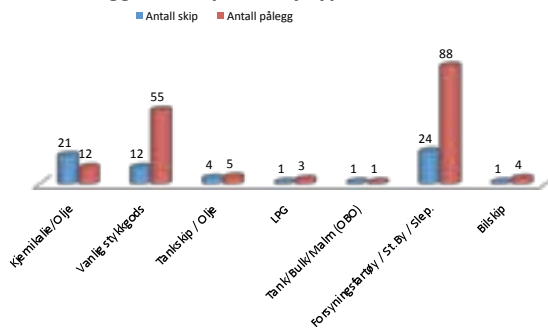
UANMELDT TILSYN: Inspektør Kay Honnemyr, på inspeksjon i Rotterdam, var imponert over dekkskadetten som viste seg frem på en glimrende måte når runden ble gått ombord. – En stolt, dyktig, kunnskapsrik og ærekjær ung sjømann på et norsk skip, sa han.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Påleggstrender 2013



Pålegg fordelt på fartøy type



på våren, samt ytterligere ni fartøy i Rotterdam og 16 fartøy i Aberdeen på høsten.

Trenden viser at det gis flest pålegg på

vedlikehold av rednings- og brannutstyr. Dette gjenspeiler seg også i statistikken for de tre siste årene. ■



Fotokonkurransen for sjøfolk 2013:

FØRSTEPLASS: Overstyrmann Vidar Strønstad vant juryens gunst med et bilde som lyser arbeidsglede.

Arbeidsglede til topps

Arbeidet om bord sto i sentrum for årets bidrag til fotokonkurransen. En rekke flotte bilder forteller små historier om livet til sjøs.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Det var 51 hobbyfotografer som deltok i fotokonkurransen for sjøfolk 2013, deriblant hele 28 som aldri har vært med før. Antall bilder klarte ikke å nå helt opp til fjorårets rekorddeltakelse, men med hele 356 bilder hadde juryen nok av blinkskudd å velge mellom.

DISKET

Juryen, som består av fotograf Kjell Strand, styremedlem i Haugaland Foto-

klubb, Sigurd Wold, og Navigares redaktør Bente Amandussen, har vært med på dette mange ganger før. De silte raskt og rutinert ut bilder som ikke holdt mål. Fotografier som var uklare eller hadde for dårlig oppløsning, ble umiddelbart lagt bort.

Dessverre var det i år en god del bilder som måtte diskes fordi fotografene hadde lagt navnet sitt på bildet.

– Veldig synd, mente juryen, for her var det helt klart flere blinkskudd som ville ha hevdet seg i teten.

Men, dette har med like konkurransevilkår å gjøre, og nettopp det at juryen ikke vet hvem fotografene er, sikrer at alle blir likt behandlet.

For øvrig kunne juryen godt tenke seg at folk fjernet datoer på bildene. Det kan virke veldig forstyrrende og ødelegge ellers gode bilder.

BEGRENS OMFANGET

Mens fjorårets deltakere hadde fulgt jury-

ens oppfordring om å være selektive i utvelgelsen, så var det mange som hadde glemt det i år.

– Ikke send inn ti fotografier som er nesten like, sa jurymedlemmene. – Velg heller ut det beste, for da vil bildet få mer oppmerksomhet.

Juryen tipset også om å begrense seg på andre måter: – Beskjær bildene!, oppfordret de. – Da kommer man tettere på motivet som vil bli fremhevet og mer iøynefallende. Mange bilder kunne blitt vesentlig bedre om man hadde fjernet alt som foregår på siden og i bakgrunnen.

VINNERBILDET

Årets vinner er en gammel traver. Overstyrmann Vidar Strønstad på MV «Skandi Commander» har deltatt i Fotokonkurransen en rekke ganger, men dette er første gangen han tar pallplass.

Bildet av to unge mennesker i en arbeidssituasjon er knivskarpt fokusert og godt komponert med flotte, klare farger.



ANDREPLASS: Navigatør Philip Clark fanget et handlingsfylt øyeblikk.



TREDJEPLASS: Andrestyrmann Ralph H. Tolentino er mester for dette velkomponerte bildet.

Det er likevel ingen tvil om at det er jentas strålende smil som sikret seieren.

– Dette bildet lyser lutrer arbeidsglede lang vei, syntes juryen. – Man blir rett og slett glad av å se på det.

Vidar Strønstad oppnådde denne gangen også å få med to bilder som fikk hederlig omtale, og må dermed si seg meget godt fornøyd med årets innsats. Han ble da også svært glad da han fikk nyheten om seieren.

– Tusen takk for meget overraskende, men kjempegod nyhet, sier han. – Og hederlig omtale i tillegg på øvrige bilder!



FJERDEPLASS: Kaptein Luisito G. Cantona trykket på utloseren i rett øyeblikk.



FEMTEPLASS: Andrestyrmann Ralph H. Tolentino foreviget et klassisk motiv på en ny måte.

Det er ikke måte på med komplimenter på en helt vanlig onsdag.

Premien på 3000,- kroner til kjøp av fotoutstyr ble også godt tatt i mot. – Jeg vet akkurat hva jeg skal kjøpe, sier han, og forteller at bildet ble tatt under en brannøvelse der man lar mannskapet prøve seg på forskjellige ting, som blant annet å bruke en brannslange.

Dette var ikke hverdagskost for kvinnen på bildet. Hun var skipets sykepleier og fikk hjelp av 2nd Mate om bord.

– Hun jobber ikke hos oss lenger, men hun har allerede blitt informert om seieren

Resultatliste

Nr. 1 Overstyrmann Vidar Strønstad, MV «Skandi Commander»

Premie: Fotoutstyr verdi 3000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet

Nr. 2 Navigatør Philip Clark, MV «Fugro Saltire»

Premie: Fotoutstyr verdi 2000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet

Nr. 3 2.styrmann Ralph H. Tolentino, MV «Bow Saga»

Premie: Fotoutstyr verdi 1000,- gitt av Sjøfartsdirektoratet

Nr. 4 Kaptein Luisito G. Cantona, MV «Bow Saga»

Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet

Nr. 5 2.styrmann Ralph H. Tolentino, MV «Bow Saga»

Premie: Fotobok sponset av Sjøfartsdirektoratet

og ikke minst om juryens herlige omtale av bildet, sier Strønstad. – Nei, tror heller jeg vil si deres herlige omtale av kvinnen.

ACTION

Det var navigatør Philip Clark på MV «Fugro Saltire» som tok andrelassen med et actionfylt bilde som også illustrerer en arbeidssituasjon.

Bildet får fram både store og små dimensjoner, og fotografen får ros for glitrende fokusering som fanger de riktige delene av bildet, mens både forgrunn og bakgrunn er dus.

– Dette var nok ikke et lett bilde å ta, trodde juryen. – Her gjaldt det å knipse i rett øyeblikk.

DOBBEL PALLPLASS

Andrestyrmann Ralph H. Tolentino på MV «Bow Saga» tok både tredje- og femtelassen med to veldig forskjellige bilder.

Nummer tre fanger et actionfylt øyeblikk som rommer mye.

– Dette bildet har alt, mente juryen. – Her er det folk om bord og en mann som henger fra helikopter med skip og land bak – alt samlet i et ytterst velkomponert og fargerikt bilde. I slike situasjoner gjelder ikke regelen om beskjæring, for

>>>

her er bakgrunnen ryddig og bidrar til å underbygge den handlingsfylte situasjonen.

Tolentino forteller at bildet ble tatt da de skulle få om bord losen i Durban i Sør-Afrika. – Man må bruke helikopter for på grunn av vær og sjø er det ikke mulig å komme med båt.

Bilde nummer fem er den rake motsetningen. Her snakker vi om et rolig og stemningsfylt bilde med få men klare farger. Juryen lot seg fascinere av at fotografen hadde latt deler av motivet spille seg i rutene på styrehuset. Vanligvis er det tabu å plassere mennesker langt på siden og la dem kikke ut av bildet, men her brytes regelen på en vellykket måte som skaper et spennende resultat.

– Dette bildet ble tatt i Mexico-gulven, forteller Tolentino. – Man må i blant øve

seg på å ta solhøyden, for å ha en back up, i tilfelle moderne navigasjonshjelpemidler svikter.

PLASK

Bergensskippet MV «Bow Saga» har gjort det skarpt i teten i år, for også kaptein Luisito G. Cantona sikret seg en plass blant de fem beste. Bildet viser et plask av de helt store, men det ble langt fra noe mageplask for blinkskuddet som kom på en god fjerdeplass.

– Nok en gang har vi å gjøre med et skikkelig actionbilde, sa juryen. – Her gjaldt det å trykke på utløseren i rette øyeblikk.

Kaptein Cantona var veldig fornøyd med pallplass.

– Bildet ble tatt da vi lå for anker i New

York. Hver sjettede måned trener vi på fritt fall med livbåt, akkurat slik SOLAS foreskriver, forteller han. – Jeg hadde stilt in mitt Canon EOS 1100D til å ta bilder fortløpende mens jeg var om bord i redningsbåten.

Cantona sier han først ble interessert i fotografi i 2010, da han leste om Fotokonkurransen for sjøfolk i Navigare. – Siden den gang har jeg sendt inn bidrag hvert år, forteller han.

HEDERLIG OMTALE

Juryen valgte dessuten ut ti bilder som fikk hederlig omtale. Her var det også en rekke flotte bilder av sjøfolk i ulike arbeidssituasjoner, og flere av disse vil nok ses på trykk som illustrasjonsbilder, både i Navigare og i andre av Sjøfartsdirektoratets publikasjoner. ■

Hederlig omtale

Ti bidrag gikk videre til den nordiske finalen:



Jonathan E. Sison – MV «Star Fraser»



Erik Bøe – MV «Geo Barents»



Vidar Strønstad – MV «Skandi Commander»



Edgar B. Oras – MV «Star Kirkenes»



Bjarne Hovland – MV KL «Sandefjord»



Jan Erik Nygaard – MV «Polarlys»



Bjarne Hovland – MV KL «Sandefjord»



Jonathan E. Sison – MV «Star Fraser»



Torkil Hansen – HMS «Protector»



Atle Sachs – MV «Skandi Commander»

Nordisk Fotokonkurranse for sjøfolk 2013:

Islandsk actionpreget dominans



FØRSTEPLETT: Matros David Már Sigurdsson fra Island ble belønnet med førsteplass for blinkskuddet av arbeidskollegaen i en fokusert arbeidssituasjon i «Hiv litt mer opp».

Sterke fotografier med interessante fortellinger toppet den nordiske fotokonkurransen. Hele tre av de fem vinnerbildene viste seg å ha herkomst fra et land og folk vant til dramatisk natur, hav og hendelser.



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

Sist i januar var velferdsrepresentanter fra de nordiske landene samlet til finale på Johannishavn Seamen's Club i Norrköping der Sjøfartsverket var vertskap. Hver representant hadde med seg 15 topp-plasserte fotografier fra de nasjonale konkurransene.

Jimmy Eriksson fra Sjømannsservice hadde invitert en jury bestående av Johanna Haverlind, utstillingsleder på Arbetets museum, og frilans fotograf Fredrik Schlyter. Haverlind har erfaring som utstillingsprodusent på Statens maritima museer og Sjøhistoriska museet, og er for tiden ansvarlig for Stefan F. Lindbergs fotoutstilling «Sjømenn» på Arbetets museum. Hun er opptatt av at bildene ikke bare skal være teknisk gode, men også av hva de forteller. Fredrik Schlyter har vært heltidsfotograf i 15 år, dessuten fjellklatrer. Med sin eventyrsøkende legning er han vant til å fotografere i ekstreme miljøer fra spektakulære vinkler, og kan derfor bedømme bildene også ut fra egne erfaringer. Med andre ord, en meget faglig kompetent jury.

UTVELGELSESPROSESSEN

– Dette er et uvanlig og spennende oppdrag, uttrykte jurymedlemmene. – Vi er

>>>



ANDREPLASS: Matros Hlynur Agustsson fra Island tok juryen med storm med «Stormvejr».



TREDJEPLASS: Stefan Olsson Wandel fra Danmark leverte et vakkert bilde med farge-toner verdig en skagenmaler.

imponert over kvaliteten. Spesielt med tanke på at fotografene er sjøfolk som sysler med andre gjøremål på heltid.

– Vi begynte med å sile ut de bildene som ikke stod seg i konkurransen med øvrige. Deretter sorterte vi bildene for å finne et bredt utvalg, etter tema som portrett, dokumentar og miljøskildringer. Med så mange gode bilder var det ingen enkel oppgave. Det hele ble ennå vanskeligere da vi stod igjen med et utvalg på ti

bilder hver, og disse skulle rangordnes. Men vi er tilfredse med det vinnerfeltet vi har samlet oss om.

NORDISK VINNERBILDE

Utsendingene fra de nordiske landene har beskuet mange finaleheat opp gjennom årene, og syntes årets bildeutvalg var av høyere kvalitet både teknisk og innholdsmessig enn noensinne. Årets jury hadde altså en krevende oppgave. Pulsene i den nordiske forsamlingen er alltid høy når resultatet skal kunngjøres. Den enkelte håper å finne et av sine medbragte bilder blant juryens utvalgte. Hilmar Snorrason fra Island kunne gledesstrålende konstatere at hele tre av vinnerbildene var fra sagaøya.

Med vinnerbildet «Hiv litt mer opp» hadde matros David Már Sigurdsson fanget en fisker i et konsentrert øyeblikk på tråleren «Klakkur». Juryen begrunnet førstevalget slik: – Et bilde med veldig høy teknisk kvalitet der fotografen har fanget både lyset og personen. Et uregissert bilde som gir et ærlig inntrykk av situasjonen.

På andreplass kom islendingen Hlynur Agustsson, matros på «Kristbjörg VE» med bildet «Stormvær». – Et bra fanget actionbilde som er tatt i et miljø der få tenker på å ta fram kameraet. Her kjennes det som at man faktisk er tilstede. Man kan nesten sanse vinden og sluddet, likevel er detaljene knivskarpe.

Det ble ikke rent hat-trick for Island, da Danmarks Stefan Olsson på «Pearl Seaways» tok tredjeplassen. Juryen likte

godt hans maleriske foto i blåtoner: – Et surrealistisk bilde med høy teknisk kvalitet. Et rent bilde som har fanget lys og enkelhet, midt i det smussige arbeidet.

I motsetning til stillheten i Olssons bilde, er bildet på fjerdeplass det kanskje mest handlingsmettede med skildring av et brennende skip under evakuering. Islandske Gudmundur St. Valdimarsson, båtsmann på «Kystvagten Tyr» har titulert bildet sitt «Dødens alvor». Juryen begrunnet utvelgelsen slik: – En teknisk bra dokumentert hendelse, som vekker mange tanker. Bildet skaper nysgjerrighet hos betrakteren og en undring over hva som skjer. Til tross for uroen rundt hendelsen, er bildet estetisk med fint lys og silhuetter. (Vi kan tilføye at alle om bord ble berget.)

Vertslandet Sverige fikk også en plassering med bildet «Cranes still life» av Tim Ruttledge, offiser på «Fure West». Her er det estetikken som fanget juryens interesse: – Et fint bilde som i all sin enkelhet har fanget detaljer, linjer og former. Vi så dette bildet umiddelbart. En bedre bilde-teknisk kvalitet hadde sendt fotografiet enda høyere opp på premiepallen

HEDERLIG OMTALE AV NORSKE BILDER

I den nordiske finalen er det ingen regel om at juryen skal velge ut bilder i kategorien «hederlig omtale». Årets jury hadde likevel fire favoritter utenom pallplass de ville gi «hederlig omtale», hvorav to var norske bidrag.

At sjøfolk opplever storslåtte naturscenarier gjennom årets og døgnets skift-

Resultatliste

1. Matros David Már Sigurdsson, tråleren «Klakkur», Island
Premie: 5000 DKR fra Den maritime fond, Danmark

2. Matros Hlynur Agustsson, «Kristbjörg VE», Island
Premie: 5000 NOK fra Sjøfartsdirektoratet

3. Stefan Olsson Wandel, «Pearl Seaways», Danmark
Premie: 5000 SKR fra Sjøfartstidningen

4. Båtsmann Gudmundur St. Valdimarsson, «Kystvagten Tyr», Island
Premie: 400 EUR fra rederiet Eimskip

5. Befälhavare Tim Ruttledge, «Fure West», Sverige
Premie: 300 EUR fra Finnlines



FJERDEPLASS: Båtsmann Gudmundur St. Valdimarsson fra Island fanget juryens oppmerksomhet med drama og estetikk i «Dødens alvor».



FEMTEPLASS: Befälhavare Tim Rutledge fra Sverige med sitt industrielle stilleben «Cranes still life».

ninger på himmel og hav – og vekslende værphenomener i ulike farvann, kommer tydelig frem i bildene vi mottar. Slike motiver går ofte igjen. Mange er utrolig vakre, men noen ganger har nok fotografens egen opplevelse der og da vært større enn det forevige øyeblikket klarer å formidle. I konkurransesammenheng er kunsten å skille seg ut blant øvrige solnedgangs- og naturbilder.

Det er gledelig at det naturmotivet som fikk hederlig omtale, viste seg å være et norsk bidrag. Fra HMS «Protector»s ferd i Antarktis har Torkel Hansen forevige et spektakulært utsyn over polar-massivet, der fuglene i forgrunnen er helt uforstyrret av hans nærvær. – Et naturskjønt bilde med høy kvalitet i følge juryen.

Fra renheten i isødet, er kontrasten stor til den dystre og rå stemningen i et nesten postapokalyptisk landskap i bildet til Martin Jensen fra Danmark, seilende på «Jens Maersk». Han fikk hederlig omtale av juryen for sitt dramatiske miljøbilde som skaper noe fint av alt det uskjønnne.

Atle Sachs på norske «Skandi Commander» har klart å fange naturens

egen blits utenfor kysten av Brasil. Bildet gikk hjem hos juryen først og fremst grunnet motivet; – et godt planlagt og vellykket fanget øyeblikk. Jury-medlem Schlyter har selv ikke lyktes med samme blinkskudd av det kvartsekundet et lyn varer.

BILDETITLER ØNSKET

Innsendere til fotokonkurransene i Finland, Island og Sverige setter titler på bildene sine. Disse fremkommer ikke under juryeringen, der får bildene tale for seg selv. Men ved bruk i andre sammenhenger kan en tittel bidra til å utvide og sikre forståelsen av bildet. Dessuten kan enkeltbilder fra samme fotograf lettere gjenkjennes. Vi oppfordrer derfor også deltakere i den norske fotokonkurransen til å sette tittel på sine bilder fremover.

Svensken Magnus Henrysson, matros på M/S «Peter Pan», fikk hederlig omtale for sitt bilde "Bordningsövning". Juryen var samstemmig om at bildet har fanget et dramatisk øyeblikk av en teknisk skikkelig fotograf.

DIGITALT ETTERARBEID - MED MÅTE TAKK!

Enkelte bilder har tydelig blitt digitalt manipulert med farger og effekter. Fotografi er kunst, men det kan bli for kunstferdig, slik vi tolker jurymedlemmenes vurdering av bildene. Fotokonkurransen krever kun at motivet må være hentet fra maritimt miljø – om bord eller i havn, i arbeid eller fritid. Juryene står fritt i sin bedømmelse av hvorvidt digital bearbeiding høyner eller svekker bildets kvalitet. Men, vi registrerte i den nordiske finalen at ellers interessante bilder ble luket bort fordi juryen mente fargefremhevingen mer forstyrret enn forsterket motivet i bildet. Samtidig var det også bilder med for eksempel kontraster mellom fargeflater og svart/hvitt som gikk videre grunnet god blanding av innhold, komposisjon og skarphet. Det er altså ikke noen fasit for hvor grensen går for digital bearbeiding. Uansett krever det at fotografen behersker bildebehandling og ikke risikerer å omarbeide sitt verk i den grad at bildet mister sin opprinnelige forankring. ■

Hederlig omtale



Magnus Henrysson, M/S «Peter Pan», Sverige



Martin Jensen, «Jens Maersk», Danmark



Torkil Hansen, HMS «Protector», Norge



Atle Sachs, «Skandi Commander», Norge

Sjøfartsdirektoratet takker for alle innsendte fotografier, og oppfordrer durkdrevne og nye fotografer til å bruke kameraet flittig også inneværende år. Vi håper dere igjen vil dele hverdagen der ute med oss gjennom innsending av bilder til fotokonkurransen 2014.



Treningsportal på nett:

Motiverer til økt aktivitet for sjø

Sjøfartsdirektoratet har etablert en egen nettportal for trening for norske rederier og norskflaggede fartøy. Målet er økt fysisk aktivitet blant sjøfolk.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

– Den teknologiske utviklingen har innhentet idrettstjenesten, smiler Sverre Flatebø, som driver idrettstjenesten i Sjøfartsdirektoratets Underavdeling for arbeids- og levevilkår.

Han har all grunn til å være fornøyd, for den nye nettportalen for trening har så langt vist seg å være en stor suksess.

– Nå har sjøfolk muligheten til å registrere trening og konkurrere med andre fartøy, rederier og registrerte lag, – eller kun med seg selv og sine egne resultater, forteller Flatebø.

DEL AV HMS-ARBEIDET

En av Sjøfartsdirektoratets viktigste oppgaver er å arbeide for gode arbeid- og levevilkår for sjøfolk på norskregistrerte fartøy. Direktoratet driver derfor omfattende holdningsskapende og forebyggende arbeid for å fremme en aktiv sikkerhetskultur til sjøs. Idrett og fysisk aktivitet blant sjøfolk er vedtatt å være et viktig bidrag i en større HMS-plan.

HMS-undersøkelser viser at god fysisk form og et sunt kosthold gir bedre helse og reduserer menneskelige årsaksfaktorer for ulykker knyttet til konsentrasjonsproblemer og tretthet. Det gir også sosial gevinst ved å øke trivselen om bord og innad i rederiet, og det viser seg å redusere sykefraværet i vesentlig grad.

ØKT TRIVSEL

– Fysisk aktivitet bedrer både ditt eget humør og gir bedre sosial trivsel, mener Flatebø. – Så idrett har vært en av grunn-



KOM I FORM: Registrer deg på nettportalen og følg framgangen, oppfordrer Sverre Flatebø som er ansvarlig for idrettstjenesten i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: STEINAR HAUGBERG

pillarene i velferdsarbeidet for sjøfolk fra starten av, forteller han.

Fotball har alltid vært populært som atspredelse, og den offisielle organiseringen av seriefotball for sjøfolk startet allerede i 1949. De siste 15 årene har idrettskonkurransene blitt vridd mot trimkonkurranser hvor man i større grad konkurrerer mot seg selv og sine egne resultater, samt skipene imellom på totalresultat. Disse konkurransene omfatter sjøtrimkonkurransen med vektløfting, svømming, sykling, roing, løp og gange.

STOR SUKSESS

I 2013 ble arbeidet for å opprette elektronisk registrering av treningsresultater intensivert. Man inviterte til et offentlig anbud blant web-utviklere for å lage et system som skulle kunne ta i mot resultater elektronisk, samt bearbeide disse og

også hjelpe til med å organisere kampanjer og konkurranser for å motivere deltagerne til å holde seg i aktivitet og å registrere sine resultater inn i systemet.

Portalen ble lansert rundt jul i fjor.

REGISTRER DEG

Adressen er idrett.sdir.no. Ved første gangs bruk må du trykke på "registrer deg". Først velges rederi, så personlig info. Til sist velges lag. På de fleste rederier ligger fartøyer og hovedkontor allerede inne i systemet. Alternativt er det enkelt å legge til lag. Husk å legge inn totalt antall potensielle deltagere (totalt begge skift, eventuelt å lage to lag pr fartøy). Ved registrering av aktivitet oppfordres det til å legge inn både tid og mengde.



Håpet var å få 500 aktive medlemmer i løpet av 2014, men i skrivende stund har man allerede passert 900 brukere.

– Det virker som om jungeltelegrafene blant sjøfolk hjelper til ved at det daglig kommer nye brukere, sier Flatebø fornøyd. – For vår del er det også ekstra motiverende å jobbe med denne portalen når vi ser hvilken kjempesuksess det hele har vært så raskt.

SOM FACEBOOK

På portalen, som du finner på «idrett.sdir.no», kan alle sjøfolk på fartøy i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) og Norsk ordinært skipsregister (NOR), samt norske rederier, registrere seg og sitt lag. Når det er gjort, er det enkelt for alle å registrere hver treningsøkt, og dermed konkurrere med andre fartøyer, rederier og registrerte lag.

Systemet er lagt opp slik at det aller meste er automatisert, og deltagerne registrerer selv sine resultater.



MOTIVERER TIL TRENING: – Ta portalen i bruk for å registrere all fysisk aktivitet, oppfordrer Sverre Flatebø i Sjøfartsdirektoratets arbeids- og levetilkårsavdeling.

– På samme måte som på for eksempel Facebook, kan portalen også brukes som et sosialt nettsted ved at man kan legge til arrangementer og invitere venner og kolleger med på dette, opplyser Flatebø. – Da brukes portalen som en arena for å få ut informasjon og vise bilder. Og alle kan skrive litt frem og tilbake for å motivere hverandre.

ALLE AKTIVITETER

– Portalen gir grunnlag for at vi i idretts-tjenesten kan holde flere kampanjer og konkurranser for å motivere til enda større fysisk aktivitet, sier Flatebø.

Portalen er likevel ikke bare til organisert idrett. Den fungerer også som din egen treningsdagbok med elektronisk logging av treningsresultater av alle slag.

– Dette tilbudet er ikke kun til de som trener mye, sier Flatebø. – Man registrerer alle aktiviteter – også det å gå tur, danse, bowle og mye mer.

I konkurranseøyemed brukes et poengsystem med 0-3 poeng per dag.

– Men du må ikke være toppidrettsutøver for å få tre poeng, forsikrer han.

ØNSKER KONTAKT MED REDERIENE

Et stort mål i det videre arbeidet er å få rederier til å bruke portalen aktivt i sitt HMS-arbeid, og for å oppmuntre til økt fysisk aktivitet.

– Vi håper at flere og flere rederier på ledelsesnivå tar kontakt med oss og drøfter hvordan vi best kan bidra til økt fysisk aktivitet blant deres ansatte ved bruk av portalen, sier Flatebø som er på tilbuds-siden når det gjelder forslag.

– Vi kan for eksempel tilpasse spesielle kampanjer og rederiet kan sørge for

intern premiering, sier han. – Vi kan også sentralt sette opp egne rederiadministratører, der vi som hovedansvarlige kan gjøre det meste når det gjelder å hente ut resultatlister og tabeller, samt trekke vinnere internt i det aktuelle rederiet.

FOLKEHELSE

– Tilbakemeldingene om systemet har så langt vært veldig positive, forteller Flatebø. – Portalen balanserer det å være et enkelt og brukervennlig system med å være et kraftig administrasjonsverktøy som gir store muligheter til å gjøre mye aktivitet og tilrettelegge for mange arrangementer og kampanjer.

Det kan enkelt hentes ut resultatlister og oversikter innenfor nesten hva det måtte være, noe som kan være med på å gjøre det motiverende for mange ulike grupper ansatte.

– Noen blir naturligvis motivert av å være best, tror Flatebø, men her legges det like gjerne opp til at man motiveres, og gjerne premieres, på kun det å registrere aktivitet.

– Hovedhensikten er uansett å få flest mulig i aktivitet, og vi tenker utelukkende i et folkehelseperspektiv, sier han. ■

TA KONTAKT

Vi ønsker at rederiene via hovedkontorer og HR-avdelinger aktivt skal bruke portalen for økt fokus på fysisk aktivitet for sine ansatte. Vi ber dermed om at rederier tar kontakt for å diskutere muligheter og erfaringer. Da jobber vi sammen mot felles mål; bedret helse, økt trivsel og redusert sykefravær.



THE FILM SERVICE

Today, life at sea is increasingly demanding. Watching a good film helps the crew unwind and relax when off duty. The Norwegian Government Seamen's Service has provided ships with film entertainment for more than six decades. The Film Service sends out six new movies every month. The titles are mainly new releases and almost every month we offer premieres before, or at the same time as, movie theatres on land. Films are chosen to represent scope and versatility in different genres, ranging from comedy, action, drama, mystery and thriller to western and fantasy. Would you like to register your ship for participation in the film rental service and receive monthly film packages for your crew? The Norwegian Maritime Authority holds the necessary rights for showing movies to crew on board ships, rigs and in international waters. Please find more information and register at our web-site: www.sdir.no.

AMERICAN HUSTLE: Despite the hustle, Christian Bale and Bradley Cooper seem to enjoy their outrageous outfits and stunning hairstyles. CREDIT: ATLAS ENTERTAINMENT

Film Rental Service - 1st quarter 2014:

Oscar nominations



Trine Carin Tynes
Adviser
Norwegian Maritime
Directorate

Members of the Film Rental Service can look forward to all the best films recognized by the Oscar Academy. "American Hustle" tops the leaderboard, while other upcoming films with multiple nominations are "The Wolf of Wall Street" and "Her". Both Leonardo DiCaprio and Joaquin Phoenix shine, and George Clooney is just irresistible as one of the "Monuments Men".



AMERICAN HUSTLE

A fictional film set in the alluring world of one of the most extraordinary scandals of the 1970s, American Hustle tells the story of brilliant con man Irving Rosenfeld (Christian Bale), who along with his equally cunning and seductive partner Sydney Prosser (Amy Adams) is forced to work for a wild FBI agent, Richie DiMaso (Bradley Cooper). DiMaso pushes them into a world of Jersey powerbrokers and mafia that's as dangerous as it is enchanting. Jeremy Renner is Carmine Polito, the passionate, volatile, New Jersey political operator caught between the con-artists and Feds. Irving's unpredictable wife Rosalyn (Jennifer Lawrence) could be the one to pull the thread that brings the entire world crashing down.



THE WOLF OF WALL STREET: Leonard DiCaprio is convinced that his clients' money is better spent by him; at least he knows what to do with them – like buying a garish yacht.

CREDIT: PARAMOUNT PICTURES, RED GRANITE PICTURES

THE WOLF OF WALL STREET

Filmmaker Martin Scorsese has directed the story of New York stockbroker Jordan Belfort (Leonardo DiCaprio). From the American dream to corporate greed, Belfort goes from penny stocks and righteousness to IPOs and a life of corruption in the late 80s. Success and affluence in his early twenties as founder of the brokerage firm Stratton Oakmont gave Belfort the title "The Wolf of Wall Street." Money, power, women, drugs: all key words for his lifestyle. Temptations were for the taking and the threat of authority was irrelevant. For Jordan and his wolf pack, modesty was quickly deemed overrated and more was never enough.

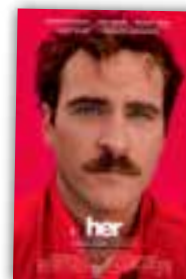


HER: It is convenient to have a romance with adorable portable technology when you're travelling.

CREDIT: WARNER BROS. PICTURES

HER

Set in Los Angeles in the slight future, "Her" follows Theodore (Joaquin Phoenix), a complex, soulful man who makes his living writing touching, personal letters for other people. Heartbroken after the end of a long relationship, he becomes intrigued with a new, advanced operating system, which promises to be an intuitive and unique entity in its own right. Upon initiating it, he is delighted to meet "Samantha," a bright, female voice (Scarlett Johansson) who is insightful, sensitive and surprisingly funny. As her needs and desires grow, their friendship deepens into an eventual love for each other.



>>>



AUGUST: OSAGE COUNTY: They are gathered to bury the head of the family, but mother and daughter are also upturning long-buried resentments and secrets.

CREDIT: THE WEINSTEIN COMPANY

AUGUST: OSAGE COUNTY

This black comedy-drama is worth watching for its excellent casted ensemble led by Meryl Streep and Julia Roberts, with Ewan McGregor, Chris Cooper, Abigail Breslin, Juliette Lewis, and Benedict Cumberbatch in other lead roles. The Oscar-nominated film gives a look at the lives of the strong-willed women of the Weston family, whose paths have diverged until a family crisis brings them back to the Oklahoma house they grew up in, and to the dysfunctional woman who raised them. Streep as mother and Roberts as daughter has both been nominated for Best Actress and Best Supporting Actress, respectively.



THE MONUMENTS MEN join forces to locate, rescue and return European art treasures stolen from museums and churches by the Third Reich.

CREDIT: FOX 2000 PRODUCTIONS

THE MONUMENTS MEN

Based on the true story of the greatest treasure hunt in history, The Monuments Men focuses on an unlikely World War II platoon, tasked with going into Germany to rescue artistic masterpieces from Nazi thieves and returning them to their rightful owners. It would be an impossible mission: with the art trapped behind enemy lines, and with the German army under orders to destroy everything as the Reich fell, how could these guys – seven museum directors, curators, and art historians, all more familiar with Michelangelo than the M-1 – possibly hope to succeed? But as the Monuments Men, as they were called, found themselves in a race against time to avoid the destruction of 1000 years of culture, they would risk their lives to protect and defend mankind's greatest achievements.



WORLD LEADER
in advanced technology
lifesaving systems

GES45 free-fall lifeboat

Norsafe develops, manufactures and supplies marine lifesaving systems for all types of ships and offshore installations, and has produced more than 26 000 lifeboats since 1903.

- Free-fall lifeboats
- Conventional lifeboats
- Fast rescue boats
- Daughtercrafts
- Work boats
- Professional boats
- Military boats
- Davits



norsafe.com

Norsafe

B E T T E R B Y D E S I G N

Samarbeid om sjømannslegeordningen



SAMARBEID: Utsendinger fra fire land har jobbet med å få på plass en intensjonsavtale om et sterkere samarbeid om sjømannslegeordningen. Fra venstre: Caroline Livingstone fra Storbritannia, Leo van Setten fra Nederland, Alf Magne Horneland fra Norge, Kristina Ravn fra Danmark, Tim Carter fra Storbritannia, Aleksander Grieg fra Norge, Tom Mutsaerts fra Nederland og Torbjørn Husby fra Norge.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Sterkere samarbeid om sjømannslegeordningen vil kunne gi bedre kvalitet og garanti for kompetanse.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

I mer enn et år har Nederland, Storbritannia, Danmark og Norge jobbet med en intensjonsavtale om et sterkere samarbeid om sjømannslegeordningen. Gjennom et EU-direktiv har vi i dag gjensidig godkjenning av hverandres helsesertifikater for sjøfolk som er bosatt i et europeisk land og som benytter en godkjent sjømannslege i dette landet. Det samarbeidet som vi nå jobber med å få på plass vil gi oss muligheten til

å få en gjensidig godkjenning som gjelder globalt.

GARANTI

For sjøfolk betyr dette at de nå vil få tilgang til flere sjømannsleger, og at nasjonale myndigheter bedre vil kunne fordele oppfølgingen av sjømannslegene. Gevinsten bør bli bedre kvalitet og en garanti for at de legene som står på listene har nødvendig kompetanse for å utføre tjenesten.

Samarbeidets intensjon er at en havneinspektør kan, ved å gå inn på Sjøfarts-

direktoratets hjemmeside, finne om sjømannslegen er godkjent av norske myndigheter. Her vil det også ligge en link til Nederland, Storbritannia, Danmark sine godkjente sjømannsleger – hvis utstedelsen av helsesertifikatet er gjort av annen nasjon. Dette blir første verifisering av helsesertifikatet.

Dersom inspektøren fortsatt er i tvil, vil det også bli mulig å gå inn i Sjøfartsdirektoratets tilsynssystem, for å se om sertifikatet er registrert i vår database. Å lage forfalskinger av norske helsesertifikat skal i fremtiden blir mer komplisert.

GJENSIDIG AKSEPT

Man har gått gjennom helsesertifikatet i de ulike nasjonene, og alle er nå i henhold til STCW-konvensjonens tabell A 1/9 og vil kunne aksepteres gjensidig. Det er i tillegg en plan for å etablere et felles grunnkurs for sjømannsleger basert på et pensum som lages av Norsk Senter for Maritim Medisin og britisk Maritime and Coastal Administration. Kurset vil dels være nettbasert i kombinasjon med en samling.

VIL VURDERE

I henhold til STCW-konvensjonen skal den enkelte flaggstat være ansvarlig for egne helsesertifikater og for hvordan disse blir utstedt. Mange skipsfartsnasjoner har et heller svakt system for oppfølging av utstedelse av helsesertifikat. Det systemet som våre fire nasjoner nå jobber med vil kunne danne grunnlag hvordan dette bør implementeres globalt. FN-organisasjonene IMO (International Maritime Organization) og ILO (International Labour Organization) kan bistå ved innføring. Man ønsker å få erfaring først, og så vurdere om man sammen skal fremføre saken for overnasjonale organer. ■



Bokåret 2013:

Oppgjør med fortiden

Fortidens traumer og prøvelser er temaer som går igjen i flere av bokhøstens mest populære titler. Både gamle helter og nye bekjensker må ta et oppgjør med det som var.



Terje J. Eriksen
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet



Bente Amandussen
Redaktør Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Jon Michelet:

«En sjøens helt - Skytteren»

KRIGSSEILERNES PRØVELSER

Jon Michelet byr igjen på en fin leseropplevelse for alle som er interessert i sjømannslitteratur. Denne boka er andre del av hans trilogi om krigsseilerne, der vi får beskrevet sjøfolkene og handelsflåtens innsats under andre verdenskrig.

Vi følger skogsmatros Halvor Skramstads vei videre, denne gangen som skytter om bord i tankskipet «Iberia» som går med flybensin til det britiske flyvåpenet. Ferden over Atlanteren blir male-risk beskrevet av Michelet, og leseren rives til de grader med i fortellingen.

Halvor Skramstad får mange anledninger til å prøve seg med forskjellige bestykninger, og forfatteren viser at hans kjennskap til sjølivet også omfatter våpen som ble brukt på norske skip under krigen.

En Michelet i storform øser generøst av sin kunnskap. Miljøet om bord og mannskapets oppfatning av kaptein og offiserer blir realistisk satt inn i en kulisse som gjør boka til noe mer enn en vanlig spenningsroman. De forskjellige departementene om bord – fra byssa til dekket og maskinen – får alle sin plass i fortellingen.

Beskrivelsene vil være lette å kjenne igjen for dem som kommer fra miljøet, og er et viktig bidrag til forståelse av sjømannskulturen. Men forfatteren har gjort både språket og beskrivelsene så gode at også landkrabber som ikke kjenner sjømannslivet vil få glede av dem. Det er mange varme beretninger i denne boka som formidler en oppriktig kjærlighet til sjøen og en hyllest til dem som seilte for Norge under krigen.



Jo Nesbø:

«Politi»

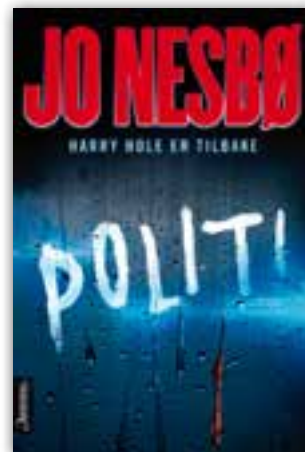
MEN HARRY VAR IKKE DØD

Det så meget stygt ut for Harry Hole i slutten av forrige bok. Skutt og elendig lå han der og utåndet da siste ord var skrevet, og vi var nok mange som lurte på om dette var slutten for denne tøffe men godhjerta politimannen med hang til selvpining og sterk flaskefor.

I den siste nye oppfølgeren lar forfatter Jo Nesbø oss fortsette å lure – i det evinnelige. Gang på gang tar han leserne ved nesen, og vi kan bare erkjenne med fryd at han klarer å overliste oss. Det er vanskelig å fortelle for mye av handlingen uten å ødelegge spenningen for nye lesere, men vi røper vel ikke for mye om vi sier at Harry Hole klarer seg denne gangen også. Men vi må med sorg erkjenne at det gjør dessverre ikke en annen kjent og kjær figur...

Vi møter mange gamle kjenninger i denne boka, som er den tiende i rekken om Harry Hole. På en måte samles trådene for oss som med spenning har fulgt ham hele veien. Gamle synder kommer fram i lyset og gammel gjeld kreves inn.

Korrupsjon er det store temaet, men det ville jo ikke vært en Nesbø-bok uten flerfoldige mord. Som tittelen forteller er det nå politifolk som felles for fote, men heldigvis har forfatteren denne gangen valgt å ta noe av fokuset vekk fra drapenes spektakulære sider. I stedet får vi innsikt i morderens sinn, og det er kanskje enda mer skremmende.



Jeffrey Archer:
«Fanget av fortiden»

HEVVEN ER SØT

Hevn er hovedtemaet i Jeffrey Archers nye rettsdrama «Fanget av fortiden», der vi får et spennende innblikk i britisk klasseskille og rettsvesen.

Arbeiderklassegutten Danny Cartwright har fridd til kjæresten og fått ja, men det som skulle vært en

hyggelig tur på puben for å feire, blir i stedet begynnelsen på et langt mareritt. Sammen med bestekameraten havner han i slåsskamp med noen overklassepamper. Kameraten blir drept i basketaket og Danny får skylda. Dommen er 22 år bak murene i Belmarch, – landets best bevoktede fengsel som ingen noen sinne har klart å rømme fra. Han er uskyldig, men hvem vil vel tro på hans versjon når aktorats vitner er en advokat, en populær skuespiller, en aristokrat og en fremgangsrik partner i et eidsfirma?

Men det skal vise seg at de fire som vitnet mot ham har grovt undervurdert Dannys besluttsomhet om å renvaske seg. Som en moderne versjon av Grevan av Monte Christo sitter han flere år i fengselet og planlegger sin hevn før han endelig lykkes i å rømme.

Forfatteren kunne i stor grad trekke veksler på egne erfaringer i arbeidet med denne boken. Han tilhører britisk adel, men har selv sonet flere år i kasjotten for mened. Ukene han tilbragte på Belmarch har han tidligere betegnet som et helvete, og boken er utvilsomt nok et oppgjør med hans opplevelser der.

Nå kan man selvsagt spekulere i hvorvidt skildringene er rettferdige og troverdige, men som leser blir man revet med i handlingen, og vi heier fram den lille manns kamp mot overmakten.

Og hva med de fire overklasselubbertene som trodde de kunne slippe unna med mord? Jo, de får svi så det holder når Danny Cartwright endelig får sjansen til å ta igjen.



Mer lesestoff

I bibliotekjentesten kan vi ellers by på blant annet disse bøkene fra 2013. Listen er langt fra uttømmende, og man kan også bestille andre titler innenfor disse genrene.

NORSKE ROMANER/KRIMINAL

Ingen kan skildre menneskers mørke sider så godt som Karin Fossum. I «Carmen Zita og døden» er den sympatiske politimannen Konrad Sejer igjen på plass for å etterforske mistenksomme dødsfall. Han stuser litt da en 16 måneder gammel gutt blir funnet druknet, for moren virker mer lettet enn knust, gjør hun ikke?

Andre: Jørgen Brekke «Menneskets natur», Thomas Enger «Blodtåke», Knut Faldbakken «Turisten», Jan-Erik Fjell «Hevneren», Jørn Lier Horst «Hulemannen», Roy Jacobsen «De usynlige», Hans Olav Lahlum «Kameleonmenneskene», Henrik H. Langeland «Fyrsten», Vetle Lid Larssen «1001 natt», Jan Mehlum «Lengsel etter penger», Gert Nygårdshaug «Pergamentet», Chris Tvedt «Den blinde guden» og Øystein Wiik «Casanovasyndromet».

OVERSATT SPENNING/KRIMINAL

Med «Vær hos meg» befester Harlan Coben sin posisjon som spenningsmester. En typisk amerikansk middelklassefrue med kjekk mann, pene barn og flott hus har en mørk hemmelighet. I 17 år har hun holdt skjult at hun en gang var stripper, men brått blir hun innhentet av fortiden.

Andre: Jussi Adler-Olsen «Marco-effekten», Dan Brown «Inferno», Elsebeth Egholm «Skjulte feil og mangler», Gillian Flynn «Flink pike», John Grisham «Prossessen», Gregg Hurwitz «Den siste som skal dø», Mons Kallentoft «Engler i vann», Lars Kepler «Sandmannen», Åsa Larsson «Et offer til



Molok», Dennis Lehane «Nattens imperium», Henning Mankell «Hånden», Liza Marklund «Fasadefall», Håkan Nesser «De sørgende», Arto Paasilinna «Adam og Eva», Leif GW Persson «Samfunnsbærerne», Wilbur Smith «Ond sirkel», Peter Temple «På den onde dag», og Helene Tursten «I dødens skygge».

OVERSATTE ROMANER

«Analfabeten som kunne regne» er Jonas Jonassons andre bok etter suksessen «Hundreåringen som klatret ut av vinduet og forsvant» Dette er en lettbeint og humoristisk historie om Mayeki som mot alle odds forlater slummen i Sør-Afrika og ender opp i internasjonal storpolitikk på den andre siden av kloden.

Andre: Fredrik Backman «En mann ved navn Ove», James Bowen «En gatekatt ved navn Bob», Chelsea Cain «Døden to ganger», Ildefonso Falcones «Barfotdronningen», Khaled Hosseini «Og fjellene ga gjenlyd», Catharina Ingelman-Sundberg «Svindel og multelikør», Jojo Moyes «Et helt halvt år» og Mikael Niemi «Fallvann».

SJØLITTERATUR /KRIGSLITTERATUR

«Norske Sjømannstatoeringer» er en rikt illustrert praktbok som med stor fortellerglede skildrer tatoeringens historie og betydning for sjøfolk. Under gullalderen i norsk sjøfart var det tussensvis av unge gutter som dro til sjøs. Mange satte kursen mot nærmeste tatoeringssjappe så fort de kom i havn, for det å få et anker eller ei skute på armen var selve symbolet på at man var en ordentlig sjømann. Her får gamle sjøfolk vise fram sine tatoeringer og fortelle sine personlige historier om livet til sjøs. Jon Michelet har skrevet forordet til denne boka som høyst fortjent har blitt nominert til Brageprisen.

Andre: Anne Kristin Furuseth



>>>



«Norske nazister på flukt», Ove Evald Kristiansen «Dekken», Vegard Sæther «Krigsseilere – en fortelling om glemte helter» og Lasse Trædal «Norske sjøfolk forteller».

HUMOR

Det ser ut som om den nye Kripes-sjefen verken kan eller vil finne Oslo nyeste seriemorder – «Busemannen». Da må den kranglete alkisen Willy Wakum trå til. Knut Nærum har fått med seg forfatterne bak Nytt på Nytt, og laget en festlig parodi på Nesbøs Harry Hole. Denne antihelten er enda mer forsoffen, Oslo er enda farligere og morderen dreper med Fjorland-middager.

Andre: Dag Sebastian Ahlander «Håndbok for glade gubber», Atle Antonsen og Johan Golden «Statsråd vant spe-

keskinke», Sigmund Falch «Levende Varde i Lom», William Hartston «Hvor mange paver har pult?», Katarina og Henrik Lange «Ibsen på en time», Morten P. Oksvold «Gullkorn fra pasientjournalen» og André Ulveseter «Ett ord».

BIOGRAFIER

Med «Thor Heyerdahl – mannen og mytene» er Ragnar Kvam Jr.'s storverk om eventyreren Heyerdahl endelig i havn. Mannen som ble verdenskjent for sine ekspedisjoner var omgitt av myter – både om seg selv og det han studerte. Han ville være vitenskapsmann, men ble aldri tatt helt på alvor i akademiske kretser.

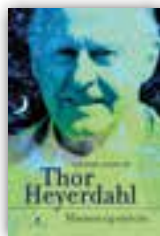
Andre: Leif GW Persson «Gutten til Gustav», Per Sandberg «Mot min vilje» og Eirik Vold «Hugo Chavez».

DEBATT/DAGSAKTUELLE/DOKUMENTAR/HISTORIE ETC.

I anledning Grunnlovsjubileet har Karsten Alnæs skrevet «1814 – miraklenes år» som forteller den dramatiske historien om vårt lands kamp for selvstendighet. Dette er en flott historiebok med massevis av fargerike illustrasjoner.

Andre: Marit Christensen «Moren historien om Berit Behring Breivik», Edgar Feuchtwanger «Hitler – min nabo», Morten Frich «Kronvitnet», Frank A. Jessen «Torsk», Henning Røed «Fiskehistorier – hvem skal eie havet» og Åsne Seierstad «En av oss». ■

Finn mer lesestoff på www.sjofartsdir.no/litteraturguiden



Maritime studietilbud

VG2 Maritime fag:

– Matros- og motormann

Maritim fagskole:

– Dekks- og maskinoffiser

Maritimt kurssenter:

- Sikkerhetskurs for offshore og maritim virksomhet
- Hurtigbåt- og fergekurs
- Øvrige kurs

Nær flyplass med hyppige avganger til hele landet og bra samarbeidshotell.



Nordland
FYLKESKOMMUNE

**Bodin videregående skole
og maritime fagskole**

Mørkvedtråkket 2, 8026 Bodø

Tlf: 75 65 10 00 – E-post: post.bodin@nfk.no

Hjemmeside: www.bodin.vgs.no

RAKULVSTAD
BYTTILBUD
FYSJON
KARSTEN
KRETTING



Ipad-er til syke barn

Deltagerne i Nordsjøcupen solgte lodd til inntekt for barneavdelingen på Sunnaas sykehus.



Sverre Flatebø
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Nordsjøcupen har i flere år støttet barn med sykdom og som er i en vanskelig livssituasjon. Tradisjonen tro ble det under Nordsjøcupen 2013 solgt lodd på båten underveis til Hirtshals. Inntekten skulle gå til en ny barneavdeling på Sunnaas rehabiliteringssykehus.

Turneringen hadde fått en hel del signerte fotballtrøyer fra flere eliteserielag, samt fra både kvinne- og herrelandslaget. I tillegg stilte Hurtigruten med et cruise tur/retur Bergen – Trondheim som premie.

For barn vil et opphold på sykehus være vanskelig. Ikke bare

må de takle sykdom og smertefull behandling, men de er borte fra sitt vannte liv. Det betyr store utfordringer, fremmede rutiner og møte med ukjent helsepersonell. Derfor er det viktig å bidra til å gjøre hverdagen litt lettere gjennom å realisere prosjekter som fremmer glede, mestring, trivsel og trygghet for barna.

Siste fredagen før jul i fjor var Velferden ved idrettstjenesten på besøk hos Sunnaas sykehus med to store esker med gaver. Dette var ti Ipad'er med en god del utstyr som passet til. Via vårt samarbeid med Sunnaasstiftelsen, hadde avdelingen gitt et klart ønske og behov for slike produkter, og vi ble dermed mottatt med åpne armer og stor glede da vi kunne overrekke gavene.

Vi deltok på julelunch, der vi fikk sang og musikk fra to unge jenter, og vi fikk holde en tale til de ansatte, der vi fortalte om den fine innsatsen våre sjøfolk på Nordsjøcupen hadde gjort for å hjelpe barneavdelingen. Det ble i talen fremhevet at gleden rundt fysisk aktivitet fremmer et sunt, godt og ikke minst et stort hjerte med oppriktig giverglede. ■



FLOTT GAVE: Ergoterapeut Roy Sæther hjelper en liten pasient med nytt leketøy. Leon Lindbo på 7 år, syntes det var stas.

FOTO: SVERRE FLATEBØ



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



Per Gullestrup:

LEDERE: Per Gullestrup (til høyre) sammen med direktør i ISWAN, Roger Harris. FOTO: ISWAN

Ny leder for ISWAN

- Vi skal jobbe for å skape større innsikt i sjøfolks arbeids- og levevilkår og deres behov for velferdstilbud, sier Per Gullestrup, som er ny styreleder i velferdsorganisasjonen ISWAN.



Torbjørn Husby
Underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfolkenes internasjonale velferdsorganisasjonen ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network) har fått ny styreleder. Per Gullestrup fra Danmark er en kjent og respektert person i den internasjonale shippingverdenen, og er fortsatt en del av eierkretsen i det danske rederiet Clipper.

SOMALIA

Per Gullestrup er mest kjent for sitt store engasjement i forbindelse med kapringen av det danske skipet «CEC Future» i 2008, der mannskapet på 13 ble tatt til fange. Siden frigivelsen av gislene har Per Gullestrup vært en markant skikkelse i nettopp bekjempelsen av piratvirksomhet – ikke bare i bestrebelsen på å få satt en stopper for piratvirksomhet ut fra Somalias kyst, men også for en mer langsiktig plan for å få bedre vilkår i landet.

Gullestrup er fortsatt aktiv i "Somali

Fair Fishing" – et prosjekt som skal motivere og hjelpe fiskere i Somalia til igjen å få et bærekraftig fiskeri. - Gjennom dette kan det skapes nye jobber, sier Gullestrup, -samt et annet fokus i en meget anstrengt hverdag for lokale fiskere.

FOKUS PÅ ARBEIDS OG LEVEVILKÅR

Per Gullestrup bor i dag i London der ISWAN har sitt kontor. Han har meget klare visjoner om organisasjonen og sin rolle som leder. En av de store utfordringene for ISWAN som NGO (Non Governmental Organisation) er finansiering, og her vil det fortsatt være fokus på økonomisk støtte fra fond og andre organisasjoner. Det viktigste for Per Gullestrup er likevel den støtte og service ISWAN ønsker å gi til sjøfolk.

- Det skal arbeides iherdig for sikre arbeids- og levevilkår og for at industrien skal anerkjenne sjøfolks innsats, sier han.

Per Gullestrup ser frem til utfordringene og til å arbeide tett sammen med styret og den daglige ledelsen i ISWAN for å nå sine mål. ■

ISWAN

Den internasjonale velferdsorganisasjonen for sjøfolk, ISWAN, er en medlemsorganisasjon som jobber for å fremme sjøfolks velferd over hele verden.

ISWAN arbeider for etablering av velferdstilbud og tjenester i havner og på skip, og har spesielt fokus på implementeringen av ILOs «Maritime Labour Convention» fra 2006. Organisasjonen samarbeider med rederier, fagforeninger, myndigheter, velferdsorganisasjoner og havner til fordel for sjøfolks velferd.

ISWAN tilbyr direkte velferdstjenester for sjøfolk. Den døgnåpne flerspråklige hjelpetelefonen «seafarerhelp» er bemannet hver dag hele året og det er gratis for sjøfolk å ringe fra hvor som helst i verden. ISWAN har også et velferdsfond for sjøfolk i akutt nød, de produserer helseinformasjon for sjøfolk og gir informasjon om hvor man kan finne lokale velferdstilbud for sjøfolk. ISWAN finansieres av medlemsabonnement, tilskudd fra stiftelser, sponning, og inntekt fra drift. Norge er representert i ISWANs styre ved Torbjørn Husby fra Sjøfartsdirektoratet.



Fra venstre: Jacob Christensen og Søren Philip Sørensen fra Danmark, Glenn Hjelle, Christian Kronqvist, Agneta Swensson og Jimmy Eriksson fra Sverige, Torbjørn Husby og Sverre Flatebø fra Norge samt Niklas Rønneberg og Johan Treuthardt fra Finland.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET

Nordisk samarbeid:

Velferd og sport

Det årlige velferdssjef- og sportsmøtet for de nordiske landene ble avholdt i Sverige i november. Man diskuterte Nordic Open Football Cup og sportsuken i Aberdeen, og Norge informerte om den nye web-løsningen for registrering av idrettsresultater.

De fleste større idrettsarrangementer som de nordiske landene arrangerer er åpne for deltakere fra hele Norden, men kun få lag og enkeltpersoner benytter seg av muligheten. Her har vi har potensiale for å bedre forbrødringen over landegrensene.

Svensk velferd avslutter nå sin tilstedeværelse i Rotterdam, men

beholder sin mann i Antwerpen. Norge og Danmark ser på muligheten for en samlokalisering i Rotterdam, med en plassering nærmere skipene og med mulighet for sjøfolk til å besøke oss. Dette kan styrke samarbeidet mellom Norge, Sverige og Danmark i Antwerpen, Rotterdam og øvrige havner i Nederland.

Påmelding til Nordsjøcupen 2014

Nordsjøcupen arrangeres for 18. gang, og blir i år holdt 28. - 30. april.

Påmeldingsfrist er 15. mars, men ta kontakt om dere er interessert,

så ser vi om det er ledig kapasitet. Finn mer informasjon på www.sdir.no under Velferden og idrettstjenesten, eller send e-post til velferden@sdir.no.

Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

Branch offices 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

ABERDEEN

Sjømannskirken - Norwegian Church in Aberdeen
41 Regent Quay, Aberdeen
AB11 5BE, United Kingdom
Tlf. +44 (0) 1224 211 933
Mob. +44 (0) 7768 472 134
E-mail: aberdeen@sjomannskirken.no

ANTWERPEN

Noorse Zeemanskerk, Italielai 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, Pasadena, Tx 77504, USA
Phone: (+1-281) 998 83 66
Fax: (+1-281) 998 03 45
E-mail: houston@sjomannskirken.no

SINGAPORE

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

MONGSTAD

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

NARVIK

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

ODDA

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

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

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet 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.

Avdeling Skipsregistrene

Postboks 1013 Sentrum, 5808 Bergen
Telefon: 55 54 12 50
post@nis-nor.no

Region 1

Regionkontor Oslo

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

Tilsynskontor Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Besøksadresse: Storgt. 46, 3256 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
postmottak@sjofartsdir.no

Region 2

Regionkontor Stavanger

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

Tilsynskontor Kristiansand S

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

Tilsynskontor Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
postmottak@sjofartsdir.no

Region 3

Regionkontor Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Florø

Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 4

Regionkontor Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
postmottak@sjofartsdir.no

Region 5

Regionkontor Kristiansund N

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

Tilsynskontor Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
postmottak@sjofartsdir.no

Region 6

Regionkontor Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
postmottak@sjofartsdir.no

Region 7

Regionkontor Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
postmottak@sjofartsdir.no

Kontor Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 85
postmottak@sjofartsdir.no

Region 8

Regionkontor Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
postmottak@sjofartsdir.no

Tilsynskontor Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 20
postmottak@sjofartsdir.no

Kontor Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
postmottak@sjofartsdir.no

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Authority

FORSIDEBILDE: Næringsminister Monica Mæland på Haugesundkonferansen. Foto Bjarte Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon

REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen

OVERSETTER/TRANSLATOR: Ann-Helén Langaker, Merete Løberg

ANNONSE/ADS: Jobbdirekte as, avd. Hamar

Salgssjef Per Bjørn Olsen

Telefon: 33 00 28 35

E-post: per.bjorn.olsen@jobbdirekte.no

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

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

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri

OPPLAG/CIRCULATION: ca. 14 000

DISTRIBUSJON: Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles ett eksemplar per fartøy, i tillegg til ett eksemplar til rederiet.

Ett eksemplar tildeles alle fartøy større enn 15 meter, men under 50 brt.

Ett eksemplar tildeles kontrollpliktige passasjerfartøy og fiskefartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontor.

SIRKULASJON OM BORD: Skipsfører, eller andre som mottar bladet, oppfordres til 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: 19.02.2014

ISSN-NR 0804-4589

Beredskapstelefon til Sjøfartsdirektoratet 52 74 50 00 • Vakthavende ved Skipsregistrene 930 84 263

Ringer man Sjøfartsdirektoratet utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norsk-registrerte 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:

Fra 15.09 til 15.05: 08.00 til 15.45.

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

Skipsregistrenes vaktordning

For å sikre at registrering av skip, eierforhold og panteheftelser finner sted til avtalt tid har avdeling Skipsregistrene en saksbehandler på vakt fra 7-24 alle dager unntatt søndager og internasjonale helligdager.

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.

Department of Ship Registration's Officer on Duty

In order to ensure that registration of ships, their ownership and mortgages may take place as scheduled, the Department has an officer on duty from 7 a.m. until midnight all days except Sundays and International holidays.

Print on Demand

Trykking av kart etter forespørsel – Print on Demand

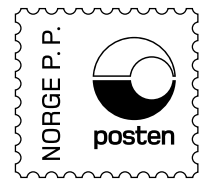
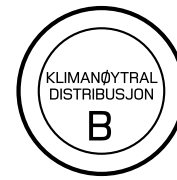
Print on Demand-kart (POD-kart):

- Sjøkart oppdatert med alle sikkerhetskritiske oppdateringer og rettelser som har vært publisert i *Etterretninger for sjøfarende* (Efs)
- Kan også inneholde oppdateringer som ikke er meldt i Efs
- Trykkes etter forespørsel
- Nye POD-kart hver fjortende dag
- Sjøkart i Print on Demand-tjenesten:
Hovedkartserien, de fleste havnekart og kart fra Svalbard
- Norske forhandlere: Gunnarshaug Trykkeri AS og Nautisk forlag AS
- Mer om sjøkart og elektroniske sjøkart (ENC): www.kartverket.no



Kartverket

Returadresse:
Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 Haugesund



Kvalitetsflagget

Norge er en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier

Vi tilbyr:

- Internasjonal anerkjennelse
- En komplett og innovativ maritim administrasjon
- Gode, digitale tjenester
- Konkurransedyktige vilkår
- Høyt servicenivå