

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 4-2007

Læringer om bord
på verdens største
hospitalskip

Side 6 – 11

WISTA setter
sjøbein på
høye hæler

Side 14 – 22

Velferdstilbud som fremmer fellesskap

Side 26 – 28

Maritim historie i Den Helder

Side 34 – 35



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

OSM employs more than 5000 people around the world, delivering the best service money can buy in the following fields: Ship Management, Offshore Rig Management, Crew Management and Engineering.

www.osm.no, photo: Arild de Lange Nilsen

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

For more information please contact our personnel department. Cvs can be sent to applications@osm.no, or you may register your application at www.osm.no.



*The New Generation
in Ship Management*

innhold



Utgiver/Publisher: Sjøfartsdirektoratet/
Norwegian Maritime Directorate

Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:
Sjøfartsdirektør/Director General of Shipping
and Navigation Rune Teisrud

Redaktør/Editor: Bente Amandussen
bente.amandussen@sjofartsdir.no

Øversetter/Translator: Bjørg Rossebø
Bente Amandussen

Annons/Ads.: TerraMedia, Oslo
Tore E. Busengdal, Telefon: 22 09 69 18
Mobil: 90 08 18 02 – Telefax: 22 09 69 39
E-post: tore@media-team.no

Grafisk formgivning/Design and layout:
Reidun Nappen, Haugesund Bok & Offset

Trykk/Printed at: Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis
The Magazine is issued four times yearly

Opplag/Circulation: ca. 15 000

Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 bрт. og over tildeles 3 eksemplarer per fartøy utenriks, 1 per fartøy innenriks, foruten 1 til rederiet. 1 eksemplar tildeles kontrollpliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

Sirkulasjon om bord:

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

Sjøfartsdirektoratet:

Besøksadresse/Visiting address:
Smedasundet 50A

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

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Bente Amandussen

Redaksjonen avsluttet: 14.12.2007

ISSN-nr 0804-4589

- 4 Leder: Nå er også kontrolløren kontrollert
- 5 Editorial: The inspector has been inspected
- 6 Mercy Ships: Hjelp å få om bord / Help on board
- 8 Mercy Ships: Læring for livet / Learning for life
- 10 Mercy Ships: Lærlingeplass for eventyrlystne idealister
- 11 Mercy Ships: Apprenticeship for adventurous idealists
- 12 Stø kurs mot framtida
- 14 WISTA: Setter sjøbein på høye hæler / Sealegs in high heels
- 18 WISTA Norge: Årets personlighet. Vik ikke, svik ikke – seill!
- 22 WISTA International: Personality of the year 2007



Store deler av verdenshavene er utenfor rekkevidde av helikopter evakuering.

- 23 Håndtering av skipsavfall
- 40 Sjuk til sjøs
- 42 Sick at sea
- 44 Sjøsikkerhetskonferansen 2007
- 50 Sjøfartsdirektoratet og DSB – Sammen om ISM-revisjon
- 52 MAIF: Deler erfaringer fra ulykker

- 54 Nytt fra IMO: Vilje til enighet på MSC 83
- 56 600 besøkte Sjøfartsdirektoratet på Kulturnatt
- 58 Ny kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet
- 61 Sjøvettkonferansen 2007
- 62 Hva kan vi lære? / Lessons learned
- 64 Paris MoUs årsrapport 2006 om havnestatskontroll

Velferden/Leisure and cultural activities

- 24 Mangfoldig velferdstilbud takket være entusiastene
- 25 A variety of welfare activities thanks to the enthusiasts
- 26 Tilbud som fremmer fellesskap
- 29 Filmtitler første kvartal 2008
- 30 Film titles first quarter 2008
- 32 Sjøtrimkonkurransen 2004
- 33 Are you a frequent user of the gym on board?
- 34 Maritim historie i Den Helder
- 36 Happy birthday Erna!
- 38 SHIP: Samarbeidsprosjekt for bedre arbeids- og levevilkår



Minner fra den gang da Nederland var en stor verdensmakt på havet.



Nå er også kontrolløren kontrollert

IMO (International Maritime Organization) har revidert Norge som flagg- og havnestat. Revisjonen startet med en omfattende gjennomgang av det overordnede arbeidet – et møte som fant sted i Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund.

Ikke sjelden spør nok enkelte seg om hvem som kontrollerer kontrolløren. Inntil for noen år siden var det riktige svaret at det er ingen som gjennomkontrollerer kontrolløren. Det var nok en situasjon som bekymret, i alle fall ble forholdet tatt opp gjennom International Maritime Organization (IMO). IMO er, som mange vil vite, FN's sjø-sikkerhetsorgan. Resultatet av behandlingen ble en resolusjon (A.974(24)) om IMOs frivillige revisjonsordning for medlemsstatene. At ordningen ble frivillig har å gjøre med traktatforpliktelsene medlemsstatene har forpliktet seg til å etterleve, en traktat som ble tiltrådt for lenge siden for Norges vedkommende.

IMOs øverste organ (Council) oppfordret derfor i sitt møte i juni 2006 alle medlemsstater til å melde sin interesse for frivillig revisjon, en oppfordring Norge tok tak i allerede samme sommer. I løpet av sensommeren og høsten 2006 var det et 40-talls medlemsstater som ønsket på bli revidert.

En revisjon i henhold til resolusjon A.974(24) er omfattende, ja så omfattende at Norge i 2006 ba om at revisjonen ikke fant sted før etter at direktoratets flytting til Haugesund var vel i havn og organisasjonen hadde satt seg.

Hvorfor er den omfattende? Jo, fordi den ettergår hvordan alle IMOs obligatoriske konvensjoner er gjort til norsk lov og forskrift og hvordan disse følges opp. Og da er det ikke nok at man kan peke på en enkelt forskrift, nei hele veien blir ettergått. I denne sammenheng kommer også Stortingets eventuelle behandling av endringer i konvensjonene inn i bildet, så også berørte departements oppfølging av de underliggende etatene.

22. til 26. oktober i år skjedde revisjonen. I forkant hadde det vært utstrakt korrespondanse mellom IMO og Norge, herunder detaljert program med angivelse av klokkeslett og hvem som møtte på vegne av Norge. Fra norsk side var det et 40-talls personer som ble involvert. Disse kom fra Justis- og politidepartementet; Fiskeri- og kystdepartementet; Nærings- og handelsdepartementet; Sjøfartsdirektoratet; sjøfartsinspektør, påtalemyndigheten og Meteorologisk Institutt i Bergen; Sjøkartverket; hovedredningssentralen på Sola; Fylkesmannen i Rogaland og havnevesenet i Bergen, Haugesund og Stavanger. Med andre ord et tett pakket program som ble gjennomført i løpet av fem dager.

Før revisjonen startet var det nok flere som var spente på hva utfallet ville bli,

enn de som følte seg ganske sikker på at dette ville gå bra; og mandag 29. oktober kom resultatet. Kortversjonen av den 38 sider lange foreløpige rapporten er som følger:

- Norge ivaretar sine internasjonale forpliktelser som medlem av IMO på en god måte.
- Norge kan, med noen enkle grep – som vi i Sjøfartsdirektoratet allerede hadde snakket om å ta tak i – bli enda bedre.
- Norge fikk ingen avvik – det vet vi flere andre land har fått

Hva skjer videre? Om cirka tre uker kommer den endelige rapporten som Norge må følge opp med korrigerende tiltak for åtte observasjoner (forbedringspunkter) innen 90 dager, en frist det ikke blir vanskelig å overholde.

Dette viser at Norge er en sjøfartsnasjon som tar sine internasjonale pålagte oppgaver alvorlig og etterlever det vi er med på å beslutte i internasjonale fora.

Den som vil lese om detaljer i revisjonsrapporten må følge med på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside www.sjofartsdir.no. □



*IMO-inspektørene møter norske sjøfartsmyndigheter.
IMO auditors meet Norwegian maritime authorities.*

The inspector has been inspected

IMO (International Maritime Organization) has revised Norway as a flag and port state. The revision began with an extensive review of the superior work – a meeting which took place at the head office of the Norwegian Maritime Directorate in Haugesund.

Some people may ask themselves who inspects the inspector. Until a few years ago, the correct answer to that question would be that nobody fully inspects the inspector. That was no doubt a worrying situation, and the situation was thus discussed in the International Maritime Organization (IMO). IMO is, as many will know, the UN Agency concerned with safety at sea. The discussion resulted in the resolution (A.974(24)) concerning Voluntary IMO Member State Audit Scheme. The fact that the scheme was made voluntary was due to the provisions of the treaty to which the member states have committed themselves, a treaty which was adopted by Norway a long time ago.

IMO's supreme agency (the Council), in its meeting in June 2006, therefore urged its member states to show interest for a volunteer revision, a request Norway acted on already that same summer. In the course of late summer and autumn 2006, 40 or so member states had reported an interest for being revised.

A revision in accordance with resolution A.974(24) is comprehensive, actually so comprehensive that Norway in 2006 asked that the revision was not carried out until after the Directorate had completed its relocation to Haugesund and the organisation had settled. Why so comprehensive? Well, because it examines how all of IMO's mandatory conventions have been implemented into Norwegian laws and regulations and how they are followed up. And then it is not enough to look at one single regulation – No, the entire trail is examined. In this context, any discussions in the Norwegian Parliament of amendments to the conventions will also enter into the picture, as will the follow-up of the underlying departments by any ministries.

The revision took place from the 22nd to the 26th of October. Prior to the revision, there had been a comprehensive correspondence between IMO and Norway, including a detailed agenda which stipulated times and people meeting on behalf of Norway. On the Norwegian side, approximately 40 people were involved. These were from the Ministry of Justice and the Police; the Ministry of Fisheries and Coastal Affairs; the Ministry of Trade and

Industry; the Maritime Directorate, Maritime Investigators, prosecuting authorities and the Meteorological Office in Bergen; the Hydrographic Service; the Rescue Coordination Center at Sola; the County Governor of Rogaland and the Port Authorities of Bergen, Haugesund and Stavanger. In other words, a packed program completed in the course of five days.

Prior to the revision, there were more people in suspense over the outcome than people who felt fairly confident that the revision would turn out well; and Monday the 29th of October the result came. The short version of the 38 pages long preliminary report is as follows:

- Norway maintains its international commitments as member of IMO in a good manner.
- Norway may, with some simple measures – things we have discussed already in the Norwegian Maritime Directorate – become even better.
- Norway was not given any discrepancies – something which we know several other countries received.

What happens next? In approximately three weeks, the final report will be issued, and Norway must follow up with corrective measure on eight observations (points of improvement) within 90 days, a deadline which will not be difficult to keep.

This proves Norway to be a maritime nation which takes its imposed international responsibilities seriously and lives up to decisions to which we have contributed in international forums. Those who wish to read the details of the revision report may do so on the web site of the Norwegian Maritime Directorate www.sjofartsdir.no. □



MERCY SHIPS

Hjelp å få om bord

Mercy Ships er en internasjonal, humanitær organisasjon, som har drevet hospitalskip siden sent syttital. Hjelpen de kan tilby gir mange fattige mennesker en ny sjansje i livet.

Inntil i år var det "Anastasis" og "Caribbean Mercy" (opprinnelig hurtigruteskipet "Polarlys", bygget i 1952), som utgjorde Mercy Ships flåte. Begge disse er nå pensjonert til fordel for "Africa Mercy", som er i ferd med å avslutte sitt første tokt ved Liberias hovedstad, Monrovia. Om bord befinner det seg rundt fire hundre voksne frivillige og rundt femti av deres barn. Noen er der på langtidskontrakter, mens andre kun har korte opphold på båten. En håndfull av dem er norske, deriblant skipets leder, Solfrid Quist. Snart skal også en norsk tannlege være på "Africa Mercy" sammen med familien sin i to år. Arbeidet som utføres er svært viktig for et land der nesten tre og en halv mil-

lioner innbyggere normalt må dele på fem leger og tre tannleger.

Frivillige ildsjeler

Mercy Ships Norge holder til i kledelig spartanske lokaler i Stavanger. Der jobber blant andre informasjonskonsulent Linda May Kallestein. – Mercy Ships har strukket begrepet "frivillighet" til det ytterste, sier hun. – Alle om bord jobber ikke bare uten lønn – de må selv betale for kost og losji, reiser til og fra båten, og forsikringsordninger.

Unntaket er de maritime lærlingene og kadettene som mottar noe lønn, samt sjøfolk som er nødvendig for en sikker drift av skipet, dersom det i en periode ikke finnes nok frivillige.



BRANNSKADD. – Med en ødelagt hånd kunne det vært vanskelig for denne lille jenta å klare seg, forteller informasjonskonsulent Linda May Kallestein, som har med seg kort fra et norsk barn. Flere hundre slike kort er kommet fra skoler og barnehager i Norge.

BURNED. – With a destroyed hand, it might be difficult for this little girl to manage, says public relations officer Linda May Kallestein, who has brought a "get well soon" card from a Norwegian child. Several hundred such cards have been sent from schools and kinder gardens in Norway.

FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL

Prioriterer førlighet

Hospitalet fokuserer i hovedsak på bestemte typer behandlinger, og i forkant av skipets ankomst har landet vært besøkt av representanter fra Mercy Ships som har valgt pasienter ut fra behov og kapasitet. Operasjon av øyekatarr er

Help on board

Mercy Ships is an international, humanitarian organisation which has operated hospital ships since the late seventies. Their help may give many poor people a second chance in life.

Until this year, the fleet was made up of "Anastasis" and the "Caribbean Mercy" (originally the Coastal Steamer "Polarlys"). Both these vessels have now been retired in favour of the "Africa Mercy", which is about to end her first voyage by the Liberian capital, Monrovia. On board there are around four hundred adult volunteers and around fifty of their children. Some are there on long-term contracts, while others only stay on the ship for short periods of time. A handful of them are Norwegian,

among others the ship manager, Solfrid Quist. Soon, a Norwegian dentist and his family will also board the "Africa Mercy" for a period of two years. The work carried out is very important for a country in which three and a half million inhabitants normally have to share five doctors and three dentists.

Volunteer enthusiasts

Mercy Ships Norway resides in appropriately austere premises in Stavanger. Among the employees is public relations

officer Linda May Kallestein. – Mercy Ships has stretched the concept of "voluntariness" to its extremes, she says. – Not only do the people on board work without wages – they also pay their own room and board, their travelling expenses to and from the ship, as well as all insurance.

The exception is the maritime apprentices and midshipmen who receive some wages, as well as the seafarers who are essential to safe operation of the ship, if in periods, there are not enough volunteers.

Priority to

The hospital's main focus is on certain types of treatment, and prior to the ship's arrival, the country has been visited by a representative from Mercy Ships who has carried out a pre-selection of patients based on need and capacity. Operation of eye infections is a priority, as this is a



OPERASJON AV ØYEKATARR. Pasienten var blind, men etter en enkel tjue minutters operasjon hadde han fått synet tilbake.

OPERATING AN EYE INFECTION. The patient was blind but after a simple twenty minutes' surgery, he had regained his eyesight.

FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL

prioritert da dette er relativt ukomplisert, raskt og rimelig, og forhindrer en rekke mennesker fra å bli blinde. Ortopediske operasjoner, deriblant montering av proteser, er viktig i et land der førlighet nærmest er en forutsetning for å klare seg. Videre har organisasjonen valgt å prioritere hjelp til kvinner som har fått problemer med urinveier og avføring etter fødsler, samt plastiske operasjoner, som fjerning av deformerende svulster, leppe- og ganespalter, og noma. Disse er tilsynelatende kosmetiske inngrep, men er av langt større betydning enn som så. – Dette er mennesker som fort blir utstøtt av et samfunn gjennomsyret av overtro. Spesielt viktig er det å utføre disse operasjonene

på barn som kan risikere å bli forlatt av foreldrene etter hvert som symptomene blir mer synlige, sier Kallestein, og legger til at en rekke av disse plagene også kan utvikle seg til å bli direkte livstruende i seg selv.

Enkle, viktige tiltak

Skipet har også flere landbaserte team som, foruten en tannklinikk, fokuserer på å lære lokalbefolkningen enkle, men livsviktige grep slik som for eksempel å dyrke en liten kjøkkenhage. Hygiene er også høyt prioritert. – Det kan være så enkelt som å fortelle dem at det er nødvendig å holde avfall unna brønnen, forteller Kallestein engasjert.

Skipet har også enheter som igangsetter vann- og sanitærprosjekter som brønnboring, samt bygging, jordbruk og mikroforetak.

Mercy Ships er en kristen organisasjon, men Kallestein mener at de ikke driver misjonsvirksomhet. – Nei, men det er klart at mange om bord er kristne, uten at dette er noe krav fra Mercy Ships side, og noen av disse spør nok pasientene om det er greit at de ber for dem, forteller hun. – Til de som jobber om bord sier vi at man ikke behøver å være kristen, men man må kunne akseptere og respektere at mange om bord er det, og at dette nok vil være synlig. □

relatively uncomplicated procedure, fast and low cost, and it prevents a lot of people from going blind. Orthopaedic operations, including the fitting of prosthesis, are important in a country where being able-bodied more or less is a prerequisite for survival. Moreover, the organisation has chosen to prioritize helping women who have urinary tract and defecation problems following child birth, as well as plastic surgery such as removing deforming tumours, cleft lip and palate and noma. These are seemingly cosmetic operations, but they are of much greater importance than that. – These are people who easily get ostracized in a society which is pervaded with superstition. It is especially important that these operations are carried out on children who risk being abandoned by their parents as the symptoms become more visible, says Kallestein, and adds

that a number of these ailments also may develop into becoming actually life-threatening.

Simple but important measures

Included on the ship are also several land-based teams that, apart from a dental clinic, focus on teaching the locals simple, but essential skills such as growing a small vegetable garden. High priority is also given to hygiene. – It may be as simple as to tell them that it is necessary to keep waste away from the well, Kallestein explains with enthusiasm.

The ship also carries units which start water and sanitary projects such as well drilling, in addition to construction, farming and micro businesses.

Mercy Ships is a Christian organisation, but Kallestein feels that they do not do missionary work. – No, but

clearly there are many Christians on board, without this being a requirement set by Mercy Ships, and some of these people may ask the patients if it is OK that they pray for them, she says. – To those who work on board, we say that it is not a requirement to be Christian, but one must accept and respect the many people on board who are. □



Helge Thime Iversen,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet.
Higher Executive Officer,
the Norwegian Maritime Directorate

MERCY SHIPS



INTERNASJONALT. Om bord må maskinistlærling Robert Høyland samarbeide med folk fra hele verden.

INTERNATIONAL. On board, the engineer's apprentice Robert Høyland must cooperate with people from all over the world.

FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL

Læring for livet

Om bord i verdens største privateide hospitalskip kombinerer maskinistlærlingen Robert Høyland og dekkklærlingen Marius Theis-Moe praktisk utdanning med utrolige opplevelser i et av verdens fattigste land.

I dag er Robert Høyland (17) fra Nærbø, og Marius Theis-Moe (18) fra Bergen om bord i "Africa Mercy", som de eneste lærlingene på sjøfolksiden. Etter nærmere to måneder er begge glade for valgene de har gjort, og anbefaler gjerne andre å søke.

Hva er det som er spesielt med dette kontra en vanlig lærlingeplass i Nordsjøen?

Jeg hadde mitt første år som lærling i Nordsjøen, men skulle på en måte ønske at jeg hadde det hos Mercy Ships. Her lærer vi å spare penger. Vi tar vare på ting, og bruker ting om igjen. Det er ikke penger til ukritiske nykjøp til enhver tid. Jeg vil likevel anbefale både

In Africa, people sit and wait for visitors, whereas at home in Norway, people sit and wait for an invitation.

Nordsjøen og Mercy Ships! sier Marius Theis-Moe på kav bergensk

Er det noen fordeler ved å være i Afrika?
Vi lærer å bli mer åpne og ta oss tid til å prate med folk. Du kan nesten si det

Learning for life

On board the world's largest privately owned hospital ship, the engineer's apprentice Robert Høyland and the deck apprentice Marius Theis-Moe combine practical education with amazing experiences in one of the world's poorest countries.

Today, Robert Høyland (17) from Nærbø and Marius Theis-Moe (18) from Bergen are on board the "Africa Mercy" as the only apprentices among

the maritime crew. After close to two months, they are both happy about the choices they have made, and gladly recommend others to apply.

What is so special about this as opposed to a regular apprentice-training place in the North Sea?

I had my first year as an apprentice in the North Sea, but now I kind of wish I had spent it with Mercy Ships. Here we learn to save money. We take care of things, and use things over again. There is not enough money for uncritical new purchases at all times. I will nevertheless, recommend both the North Sea and Mercy Ships!, says Marius Theis-Moe.

In Africa, people sit and wait for visitors, whereas at home in Norway, people sit and wait for an invitation.

Are there any advantages to being in Africa?

We learn to be more open and take time to talk to people. You may say that in Africa, people sit and wait for visitors, whereas at home in Norway, people sit and wait for an invitation. We get so much more than only the technical knowledge. I think it would be good for everybody to come down and see that all people do not have the life we



sånn at i Afrika sitter folk og venter på besøk, mens hjemme i Norge sitter folk og venter på en invitasjon. Vi får veldig mye mer enn det rent faglige – jeg tror alle ville hatt godt av å komme ned og se at ikke alle har det som i Norge. På fritiden besøker vi ofte et barnehjem, noe som er veldig givende. Det er flott å kunne leke, synge og snakke med barna, sier Marius.

Om bord varer arbeidsdagen til fem om ettermiddagen, og deretter kan de

fritt gå i land. Da må de imidlertid alltid være minst to personer sammen, og være tilbake på båten før elleve om kvelden.

Hva er utfordringene med å være på Africa Mercy?

Vi lever nært mennesker med ulike kulturer, og vi må kunne samarbeide og tåle at folk gjør ting på forskjellige måter. Dessuten går alt på engelsk, og afrikansk-engelsk er ikke alltid så lett å forstå.

MYE MORO I LAND. På frivakta tilbringer gjerne lærlingene tid sammen med lokalbefolkningen – til stor glede for lekne unger.

LOTS OF FUN ASHORE. Off duty, the apprentices like to spend time with the locals – to the great delight of the playful children.

FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL/LINDA MAY KALLESTEIN

Hva savner du – og hva ser du frem til i fortsettelsen?

Jeg savner ikke så mye, men noen ganger savner jeg mamma sine boller – og hjemmekosen, sier Marius ettertenksomt. Nå ser jeg frem til å gå sjøvakter og seile. Og til å se skipet i tørrdokk, sier han, og røper samtidig at han ikke er fremmed for tanken om å fortsette på Africa Mercy etter at læretiden er over. □

TIL KAI I MONROVIA. Selv om båten ligger mye ved land, får dekklerling Marius Theis-Moe riktig opplæring om bord.

ALONGSIDE QUAY. Even though the ship spends a lot of time in harbour, the deck apprentice Marius Theis-Moe is given proper training on board.

FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL

communication is in English, and African-English, which is not always easy to understand.

What do you miss – and what are you looking forward to?

I don't miss much, but sometimes I miss my mom's rolls – and the comfort of home, Marius says thoughtfully. Now, I look forward to standing sea watch and sail. And to experience the ship in dry dock, he says, and at the same time revealing that the thought of remaining on the Africa Mercy after the apprentice-training is over, has crossed his mind. □



have in Norway. During our time off, we often visit an orphanage, which is very rewarding. It is great to be able to play, sing and talk to the children, Marius says.

On board, the work day lasts until five in the afternoon, and then they are free to go ashore. However, they must always stay together, at least in pairs,

and be back on the ship before eleven o'clock at night.

What challenges do you meet on board the Africa Mercy?

We live closely together with people from various cultures, and we must be able to cooperate and tolerate that people do things differently. Besides, all

MERCY SHIPS

Læringsplass for eventyrlystne idealister

Lønna er ikke god hos Mercy Ships, men lærlingene kan bli rike på opplevelser.

Konsulent for teknisk personell hos Mercy Ships Norge og koordinator for de norske sjøfolkene om bord i "Africa Mercy", Jone Ullenes, har selv vært lærling på det nå pensjonerte hospitalskipet, "Anastasis". Siden 2002 har det vært tolv norske lærlinger på Mercy Ships båter. – Noen var litt misfornøyd da "Africa Mercy" ble ferdigstilt en god stund etter skjema, og dermed ble liggende lenge på verft, men ellers har alle lærlingene meldt tilbake om en spennende og lærerik tid, sier han. – Vi kan ikke konkurrere med de kommersielle rederiene på lønn, så de som kommer til oss har andre motiver.

Får oppleve Afrika

Lærlingene får kost og losji, i tillegg til en moderat betaling. – De ofrer noe betaling og en del fritid, men de kommer til et fartøy der de tjener mer enn kapteinen!, smiler Ullenes, – og i tillegg får de med seg så mye annet enn penger, fortsetter han, uten å legge skjul på at den typiske Mercy Ships-lærlingen gjerne søker eventyr, godt ispedd en porsjon idealisme.

Og eventyr blir det nok av tid til, både i arbeidet og på fritiden. Lærlingene kommer om bord i august og får normalt ikke reise hjem til Norge før tiden i Mercy Ships er over, åtte måneder senere. Til

gjengjeld får de da en god periode hjemme før de fortsetter læretiden hos et annet rederi, og de får dessuten godt med fritid der "Africa Mercy" måtte befinne seg. Lærlingene får med andre ord oppleve Afrika slik få andre har anledning til. De blir kjent med folk fra førti nasjoner om bord, og får dermed venner over hele verden. Dersom de ønsker det, er det full anledning til å observere operasjoner i hospitalet, og de har også mulighet til å "adoptere" en pasient som de da tar seg av litt ekstra mens de er om bord.

Variert praksis

"Africa Mercy" ligger mye i ro, men lærlingene får riktig opplæring og driftserfaring selv når båten ligger til kai. – Båten ligger i ro ganske lenge, men lærlingene kommer om bord i en periode som sikrer dem mest mulig seiling, sier Ullenes. – De som nå er på "Africa Mercy" reiste til Liberia, der de har lagt i ro i noen måneder, før skipet seiler til Kanariøyene. Der vil de få være med på dokking og verftsarbeid i tillegg

"Africa Mercy"

Maltaregistrerte "Africa Mercy" (16572 brt.) ble bygget i 1980, ble døpt "Dronning Ingrid", og satt i drift som togferge i Danmark. I 1999 ble skipet kjøpt av Mercy Ships, og har siden da gått gjennom en kostbar og komplisert forvandling. Det 1200m² store togdekket utgjør i dag kjernen i skipets virksomhet, med blant annet seks operasjonssaler, en intensiv- og oppvåkningsenhet, og en avdeling med 78 senger. Hospitalet har en forventet årlig kapasitet på 7000 operasjoner av ulik art. Den kanskje største utfordringen var likevel å omgjøre fartøyet fra et kortdistansefartøy til et havgående skip. Ombyggingen ble ferdigstilt ved Hebburn-anlegget hos A&P Shipyard i Newcastle, England. To av de seks kraftige dieselmotorene (B&W, hver på 3120 kW) er omgjort til skipets kraftstasjon, mens de resterende fire sørger for fortsatt fremdrift. Selv om skipet nå kan bevege seg over alle hav vil den i hovedsak holde seg i Vest-Afrika der Mercy Ships har sin hovedaktivitet. Skipet, som er sponset av bedrifter og enkeltpersoner, seiler fra Liberia til Gran Canaria og Tenerife der den skal i tørrdokk i desember. I februar 2008 legges kursen til Sierra Leone der nye pasienter venter.



FOTO: MERCY SHIPS NORGE/JUSTO N. CASAL

The Malta registered "Africa Mercy" (16572 GRT) was built in 1980 and put into operation as train ferry in Denmark. In 1999 the ship was purchased by Mercy Ships, and has since undergone an expensive and complicated transformation. The 1200m² big train deck today constitutes the core of the ship's activities, with i.e. six operating theatres, an intensive and awakening unit, and a ward with 78 beds. The hospital has an anticipated

annual capacity of 7000 operations of different kinds. Perhaps the biggest challenge was nevertheless, to transform the vessel from a short distance vessel to an ocean-going ship. The reconstruction was completed at the Hebburn facilities of A&P Shipyard in Newcastle, England. Two of the six powerful diesel engines (B&W, each of 3120 kW) have been turned into the ship's power station, while the remaining four continue to ensure propulsion. Even though the ship now is able to cross all oceans, it will mainly stay in West Africa where Mercy Ships focus their activities. The ship, which is sponsored by companies and individual persons, sails from Liberia to Gran Canaria and Tenerife where she will try dock in December. In February 2008 she will head for Sierra Leone where new patients await.



MANGE OPPLEVELSER. Opplæringen om bord er variert og byr på spennende erfaringer, sier Jone Ullenes, konsulent for Mercy Ships, som selv har vært lærling på hospitalskip.

MANY ADVENTURES. The training on board is varied and offers exciting experience, says Jone Ullenes, consultant for Mercy Ships, who himself has been an apprentice on board a hospital ship.

til en ukes ferie, før de seiler til Sierra Leone i februar.

For maskinlærlingene er det ikke noe stort problem å ligge mye i ro, mener han, da maskinene også gir strømforsyning til skipet og er i virksomhet nesten like mye da som under seiling. For dekkslærlingene er utfordringen noe større, men Mercy Ships er svært bevisst på oppfølging og gir dem mest mulig variasjon i arbeidet.

Kan få norsk sertifikat

– Vi følger selvsagt helt ordinær ordning med opplæringsbok som man tar med seg til neste rederi, delprøver også videre. Samtidig er dette mye av årsaken til at det ikke tilrådes å ha hele læretiden hos Mercy Ships, men fortsette denne hos et ordinært rederi der fartøyene er mer i sjøen, sier Ullenes.

For kadettene del er det godkjente assessorer både om bord i "Africa Mercy", og på land hjemme i Norge, slik at forutsetningene for å kunne tilegne seg norsk maritimt sertifikat er tilstede. Kadettene får også noe lønn, men må til gjengjeld betale for kost og losji slik at de nærmest går i null. Det er dessuten mulig å avtjene siviltjeneste om bord, men det er dessverre kostbart å ha sivilarbeidere, og for at Mercy Ships skal få dekket denne kostnaden er det krav til at sivilarbeiderne har utdannelse fra maritim høyskole eller teknisk fagskole.

– Dersom man ønsker å få opplæring hos Africa Mercy må man søke både gjennom Maritimt Opplæringskontor, som vi samarbeider med, og hos Mercy Ships internasjonalt, forteller Ullenes. – Grunnen til det siste er at Mercy Ships hovedkontor i USA sitter med den overordnede logistikken på hvilke typer teknisk personell det er behov for til enhver tid. Dette gjelder spesielt for kadetter og junioroffiserer. Man vil imidlertid få et helt vanlig ansettelsesforhold til Mercy Ships Norge, som er et registrert norsk selskap. For øvrig har vi en kvote på en maskinlærling og en dekkslærling i året, og denne kvoten har vi ikke hatt problemer med å fylle, avslutter han. □

Apprenticeship for adventurous idealists

The wages may not be impressive at Mercy Ships, but the apprentices may find themselves getting rich on experiences.

Executive officer for technical personnel at Mercy Ships Norge and co-ordinator for the Norwegian crew members on board the "Africa Mercy", Mr. Jone Ullenes, has himself been an apprentice on board. Since 2002, twelve Norwegian apprentices have served on board Mercy Ship's vessels. – We cannot compete with the commercial shipowners on wages, so the ones who come to us have other motives, he says.

The opportunity to experience Africa

In addition to moderate wages, the apprentices are also given free room and board. – They sacrifice part of their wages but embark on a vessel on which they will earn more than the captain!, Ullenes smiles, – and they get so much more than money, he continues, revealing that the typical Mercy Ships-apprentice readily seeks adventure, often mixed with a portion of idealism.

And there is plenty of time for adventure, both on duty as well as off. The apprentices are all given the opportunity to experience Africa. They get to know people from different nations and get friends all over the world. If they want to, they may observe operations in the hospital and may "adopt" a patient to care especially for during their stay on board.

Varied experience

"Africa Mercy" often lies alongside quay, but the apprentices are given proper training and operating experience. – They embark during a period which ensures them as much sailing as possible, says Ullenes. For the engineer's

apprentices it is not a big problem to lay still for so long, as the engines also supply the ship with power and are running almost as much as during sailing. For the deck apprentices the challenge is somewhat bigger, but Mercy Ships is very conscious about follow-up and give them as much variation in their work as possible.

May be granted Norwegian certificates

– We follow an ordinary arrangement regarding the training book, which is brought along to the next ship owner, part-tests, etc. At the same time, this is why it is not advisable to spend the entire apprenticeship with Mercy Ships, but continue with an ordinary ship owner whose vessels spend more time at sea, says Ullenes. For the midshipmen, there are approved assessors both on board the "Africa Mercy" and onshore at home, so that all the conditions are present for their possibility to receive a Norwegian maritime certificate. The midshipmen receive some wages, but they have to pay for room and board and so they end up close to breakeven. – If one would like to receive training at the "Africa Mercy", one would have to apply both through the Maritime Training Office and with Mercy Ships International, says Ullenes. – Our main office is located in the USA and is responsible for the principal logistics of which type of technical personnel there is need for at all times. We have a quota of one engineer's apprentice and one deck apprentice per year, and we have not had any problems in filling this quota, he concludes. □

Stø kurs mot framtida

Dag Terje Andersen,
Nærings- og handelsminister (Ap)



De maritime næringene er blant de mest innovative og framtidsrettede næringer vi har her i landet. Dere som jobber i disse næringene bidrar hver eneste dag til å videreutvikle den spesielle kompetansen som er opparbeidet gjennom århundrer. Regjeringen har derfor valgt å satse spesielt på denne sektoren.

I oktober presenterer jeg regjeringens maritime strategi "Stø kurs". Dette er vår plan for å støtte opp under videre vekst og utvikling av de maritime næringene i Norge. Visjonen vår er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De norske maritime næringene skal levere de mest nyskapende og miljøvennlige løsningene for fremtiden.

Strategien underbygges ved en bevilgning på 252 millioner kroner til forskning, innovasjon og kompetansetiltak. Vi ser fem hovedutfordringer for maritim sektor:

- Globalisering og rammevilkår,
- miljøvennlige maritime næringer,
- maritim kompetanse,
- maritim forskning og innovasjon, og
- nærskipfart.

Målet er at vi allerede i 2009 skal se resultater av satsingen på de maritime næringer.

Ny rederiskatteordning

Skipsfarten har tilrettelagt for en globalisert verden. I en slik verden er evnen til omstilling avgjørende for konkurranseevne og verdiskapning. Regjeringens mål er å bidra til global regulering av de maritime næringer for å hindre skattekonkurranse, fremme miljøvennlige og sikre løsninger og samtidig fremme trygge arbeidsvilkår for de ansatte. Vi vil derfor innføre en rederiskatteordning etter europeisk modell. Overgangen til ny ordning innebærer også at rederiene delvis og gradvis må gjøre opp skattekreditten fra den gamle ordningen. Adgangen til avsetninger til miljøtiltak vil støtte opp under næringens visjon om nullutslipp.

Nettolønnsordningen for sjøfolk er et viktig virkemiddel for å videreutvikle maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk. Ordningen bidrar i tillegg til at norske redier får konkurransedyktige rammevilkår i forhold til andre land. Regjeringen har helt fra den tiltrådte videreført og utvidet ordningen i tråd med Soria Moria-erklæringen.

Verdens mest miljøvennlige

Internasjonal skipsfart har store miljøutfordringer. Den økende etterspørselen etter transporttjenester vil med dagens teknologi utfordre rammene for en bærekraftig utvikling. Regjeringens mål er at de norske maritime næringer skal være verdens mest miljøvennlige og gå foran i utviklingen av nye løsninger. Strenge internasjonale regler er viktig. Vi vil videreføre Norges pådriverrolle i FN's sjøfartsorganisasjon IMO for å sikre dette. Blant annet skal vi arbeide videre med at det innføres et globalt krav om destillater for skipsfarten.

Satsing på forskning og innovasjon er avgjørende for å ligge i tet i utviklingen av høyteknologiske løsninger. Ut-

vikling av miljøvennlige løsninger vil bli framtidens konkurransefortrinn. Norge skal bli ledende innen maritim forskning og innovasjon. Økt støtte gjennom Innovasjon Norge og Norges forskningsråd skal særlig bidra til en mer miljøvennlig skipsfart gjennom satsing på maritim miljøteknologi og krevende miljøvennlige maritime operasjoner i kaldt klima. Den samlede bevilgningen til maritim forskning og innovasjon på 212 millioner kroner skal i høyere grad prioriteres til utvikling og implementering av framtidens miljøvennlige løsninger.

Økt rekruttering og kompetanseheving

Med den maritime strategien vil vi bidra til et felles løft med næringen for økt rekruttering og kompetanseheving i de maritime næringene. Vi skal ha maritim utdanning på høyt nivå og forbedre adgangen til å hente arbeidskraft fra utlandet. Derfor setter vi av 37 millioner kroner for å sikre norsk maritim kompetanse.

Kysten er Norges viktigste transportåre, men skipsfart er i seg selv i svært liten grad et dør til dør-konsept og er avhengig av effektive omlastingsmuligheter til andre transportformer som vei og bane. Vi vil arbeide for at norsk nærskipfart skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til veitransporten slik at mer gods kan fraktes med skip.

Norge er fortsatt blant verdens største skipsfartsnasjoner. Vi kontrollerer verdens nest største offshoreflåte. De maritime næringer gir arbeid til om lag 90 000 nordmenn og skaper store verdier. Derfor legger regjeringen vekt på å føre en stø kurs i utformingen av gode og stabile rammevilkår for framtiden. □



WISTA

Setter sjøbein på høye hæler

At delt kunnskap er økt kunnskap var hovedbudskapet, da nesten 200 sjøfartsdamer fra tjue land verden over møttes under WISTA's årskonferanse i København fra 12. til 14. september.

WISTA ønsker flere kvinner til maritim næring, og legger stor vekt på viktigheten av å få kvinner med i styreverommene. Men organisasjonens pris for "Årets personlighet" gikk denne gang til en mann.

Det var en broket forsamling av kvinner, antrukket i alt fra fargesprakende afrikanske folkedrakter til konservativ marineblå blazer og "makthæler", som søkte inspirasjon og nettverk på WISTA's (Women's International Shipping & Trading Association) årskonferanse i København. Norge var godt representert, og Marita Scott, som til daglig

er Managing Director i NorthEdge Risk Services i Norge, ble gjenvalgt som president for WISTA for en ny toårsperiode. – Representanter fra så og si hele det maritime clusteret er samlet her, sa Scott i sin åpningstale til konferansen. – Med en så bred rekkevidde er vi i stand til å tilføre stor verdi til hverandre og til næringen.

Sea legs in high heels

"Shared knowledge is increased knowledge" was the message, when almost 200 shipping ladies from twenty countries around the world gathered during WISTA's annual conference in Copenhagen on September 12 – 14.

WISTA wishes to attract more women to the maritime industry and emphasizes the importance of having women in the board rooms. But, the organization's prize for Personality of the Years went to a man.

It was a motley assembly of women, dressed in everything from colourful African costumes to conservative navy blue suits and power heels, who sought inspiration and networking in WISTA's (Women's International Shipping &

Trading Association) annual conference in Copenhagen. Norway was well represented and Marita Scott, Managing Director of NorthEdge Risk Services in Norway, was re-elected President of WISTA for her second two year term.



ENGASJERT OG ENGASJERENDE. – *Veien til makt er ikke å holde på informasjon, men å dele den, sa generalsekretær Carsten Melchior i BIMCO.*

ENTHUSLASTIC AND ENGAGING. *“Holding on to information, is not the right way to power. Sharing it, is,” said Carsten Melchior, General Secretary of BIMCO.*

FOTO: BENITE AMANDUSSEN

Våg å dele

Kunnskapsdeling var temaet for konferansen i år, der en rekke foredragshol-

dere fra internasjonal maritim bransje var til stede for å dele av sin innsikt og erfaring. – Kunnskap er vår tids viktig-

ste valuta, sa generalsekretær Carsten Melchior i BIMCO, som er verdens største private shippingorganisasjon med over 2700 medlemmer.

Carsten Melchior utfordret WISTA-medlemmene da han spurte om hvor mange som hadde søkt i Wikipedia, det største frie oppslagsverket på nettet, sist uke. En rekke hender fløy i været. Langt færre kunne svare bekreftende på hans neste spørsmål: – Hvor mange av dere har *oppdatert* Wikipedia sist uke?

BIMCOs nettside har cirka førti tusen besøk hver dag, men det er for ingenting å regne i forhold til Wikipedias fjorten tusen treff i *sekundet*. Derfor

NETTVERKSBYGGING. *Diskusjonen går ivrig i pausene.*

NETWORKING. *Discussion is high during breaks.*

FOTO: WISTA DANMARK

had done a search on Wikipedia, the biggest free-content encyclopaedia on the Internet, during the last week. A number of hands were raised. But only a few could give an affirmative reply to his next question: “How many of you have *updated* Wikipedia last week?”

The BIMCO website has approximately 40,000 visits every day. Not much compared to Wikipedia’s 14,000 hits per second. That’s why BIMCO, with a certain degree of success, has started to publish articles on the Web’s most popular DIY encyclopaedia.

Melchior thought we are now in a paradigm shift in relation to information flow. “One doesn’t gain power by holding on to information, but by sharing it. This may even include sharing



“Attendants from every aspect of the maritime cluster is gathered here,” said Scott in her opening speech to the conference. “With such a broad reach we are able to add significant value to each other and to the industry”.

Dare to Share

Knowledge management was the topic of this year’s conference, where a

number of speakers from the international shipping industry were invited to share their insight and experience. “Knowledge is today’s world currency” said Carsten Melchior, Secretary General of BIMCO – the world’s largest private shipping organization, with more than 2700 members world-wide.

Melchior challenged the WISTA members when he asked how many



GJENVALGT. WISTAs president Marita Scott. RE-ELECTED. WISTAs president Marita Scott. FOTO: WISTA DANMARK

har BIMCO, med stort hell, begynt å publisere artikler på nettets mest populære "gjør-det-selv"-leksikon.

Melchiors mente at man nå er inne i et paradigmeskifte i forhold til informasjonsflyt. Man er ikke lenger mektig ved å holde på informasjon, men ved å sende den videre, sa han. – Det kan til og med inkludere å dele med konkurrenter, poengterte han og viste til en rekke vellykkede nettsider der konkurrerende selskaper samarbeider om å gi kunder en felles platt-

with competitors," he said and pointed to several successful websites where competing companies cooperate to give their clients one platform to find the information they seek.

"Those who live quietly live well, no more," said Melchiors. In today's society both the media and clients will want to pay close attention to how you run your business. □

SLÅR SEG FRAM. Nesten to hundre kvinner øver seg på energisk pusteteknikk.

GOING FORWARDS. Nearly two hundred women practice energetic breathing techniques.

FOTO: WISTA DANMARK



form for å finne den informasjonen de søker.

– Det er heller ikke lenger slik at den som driver i det stille, driver godt, sa Melchiors. – I dagens samfunn vil både kunder og media følge med på hva du driver med. □

WISTA (Women's International Shipping & Trading Association)

WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) is an international organization for women in management positions involved in maritime transportation business and related trades worldwide. WISTA aims to be a major player in attracting more women to the industry and in supporting women in management positions. With net-working, education and mentoring in focus we can enhance members' competence and empower career success.

WISTA Norway has the following objectives: To facilitate the exchange of contacts, information and experiences among its members, to promote and encourage education and improve skills of its members, and to provide a liaison with other related institutions and organisations. WISTA Norway organises activities on a regular basis. For more information, see www.wista.no

WISTAs prosjekter for 2008

Mentorvirksomhet

WISTA ønsker å rekruttere flere unge kvinner til maritim næring. For å tilrettelegge for dette har organisasjonen gått sammen med World Maritime University (WMU) i Malmø og satt opp et mentorprogram. Master of Science studenter, som har valgt å skrive en hovedoppgave, kan søke om å bli tatt opp i programmet. Man ser for seg at WISTA-stipendiaten vil få tildelt et prosjekt og ha en månedens hospitering i et selskap, mens hun får faglig veiledning av et WISTA-medlem. WISTA og WMU vil sam-

men søke etter sponsorer, oppgaveprosjekter, selskaper som kan være interessert i å ta i mot studenter, mentorer og finansiering av prosjektet.

Programdirektør Irene Rosberg, ved Copenhagen Business School, annonserte dessuten på konferansen at to WISTA-medlemmer vil få stipend til å studere ved skolens MBA for shipping og logistikk.

Kvinner i styrerommet

Hva er neste steg i karrieren dersom du allerede er i en ledende stilling? En posisjon som styremedlem.

WISTA har som mål å være proaktive i sitt arbeid for å få kvinner i maritim næring inn i styrerommene. – Vi ønsker ikke kvinner for kvinners skyld, men for kompetansens skyld, understreket Marita Scott. – Det innebærer at menn i ledende stillinger må se utenfor sine tradisjonelle nettverk for å finne kompetanse.

WISTA setter nå opp en medlemsdatabase over eksisterende og potensielle styremedlemmer. – Denne databasen bør være første anløpshavn for shippingsselskaper som leter etter profesjonelle styremedlemmer, sa Scott. □

Projects to be initiated during 2008

Mentorship

WISTA believes that young women should be attracted into the maritime industry. To assist this, WISTA has teamed up with the World Maritime University (WMU) to set up a mentorship scheme. Master of Science students who have opted for a thesis can apply. It is envisaged that the WISTA scholar will be assigned a project and will have a one month internship with a company. During that time the WISTA scholar will be mentored by a WISTA member. WISTA and WMU will be

seeking sponsors, projects to be used in theses, companies interested in hosting students, mentors and money.

Moreover, Program Director, Irene Rosberg, at Copenhagen Business School, announced at the conference that two WISTA-members will receive scholarships for the Executive MBA in Shipping and Logistics.

Women on the board

If you are a manager what is your next career move? A position as a board member.

WISTA aims at being proactive in

supporting career paths for women in the shipping industry to the board room. "We do not want women for women's sake, but for the sake of competence," Marita Scott emphasised. "That means men must look outside their traditional networks to find competence."

"Within the WISTA membership book we are setting up a database of WISTA board members and potential WISTA board members," said Scott. "This database should be the first port of call for the shipping industry when looking for a professional board member." □

WISTAs neste årskonferanse vil finne sted i New Orleans fra 15. -17. oktober 2008. Temaet er: "Raising the Profile – Reducing the Footprint".

Next year's WISTA conference will take place in New Orleans on October 15 -17. The topic is: "Raising the Profile – Reducing the Footprint".



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Markom

**VI ØNSKER ALLE VÅRE
FORBINDELSER EN RIKTIG GOD JUL**

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

Uniformsjakker i ABT kvalitet, vind, vanntett og pustende. Avtagbart fleecelag gjør jakken til en helårsjakke.

Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.

Kakiskjorter til lager november/desember.

Uniformsbukser.

Natogensere med rund- eller v-hals.

Refleksvester - Port Security.

Distinksjoner.

Redningsvester med automatisk utløser.

**Besøk vår nettbutikk for enkel bestilling:
www.markom.no/nettbutikk**



Besøksadr: Skur 39 Vipptangen, 0150 Oslo • Postadresse: Boks 5069 Majorstuen, 0301 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 933 803 406

Se komplett utvalg på www.markom.no

Vik ikke, svik ikke – seil!

Alderen setter ingen stopper for Ellen Forland. I nær kontakt med menneskene sine driver hun sitt rederi etter egen filosofi. Med det norske flagget stolt til topps er hun en verdig vinner av WISTA Norges pris for årets personlighet.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare



STILL GOING STRONG. Ellen Forland vant WISTA Norges pris for "Årets personlighet". Selv om hun er passert åtti, har hun ingen planer om å trekke seg fra den daglige driften av E. Forlands Rederi.

Da norske WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) skulle velge sin kandidat til prisen for årets personlighet, var begeistringen stor da Ellen Forlands navn ble lagt på bordet. Det er en dame som personifiserer de verdiene en slik pris fordrer – profesjonalitet, driftighet, åpenhet og engasjement. Kanskje særlig det siste,

for i sitt enogåttiende år er Fru Forland fremdeles aktiv som administrerende direktør i sitt eget rederi. Den eneste gangen hun har hatt tre uker sammenhengende ferie var da hun fylte 67 og egentlig skulle pensjonert seg.

Hverdagen er altfor travel til å ligge på latsiden. Særlig nå kan hun fortelle, fordi rederiet akkurat har mottatt et

nytt skip. – Men jeg tar alt innimellom, jeg. Da blir det som regel tid til det meste, smiler hun blidt.

Kjønn ikke viktig

E. Forlands rederi, som holder til på Paradis utenfor Bergen, ble etablert i 1973 og har siden operert med skip for seismisk industri. Rederiet har for tiden fire skip.

Holdningen til kvinner i en slik mannsdominert bransje som shipping har nok utviklet seg en del i løpet av de årene Ellen Forland har vært aktiv i sitt arbeid, men selv mener hun at kjønn aldri har vært noe stort spørsmål for verken henne eller andre hun har samarbeidet med. – Jeg har egentlig aldri opplevd noe slikt som diskriminering, sier hun. – Jeg har blitt møtt med stor forståelse og det har vært lett å samarbeide med folk.

Selv tror hun at det har med engasjementet hennes å gjøre, og den lange erfaringen som gir henne en spesiell kompetanse. Det er faget som teller når man driver forretning, mener hun.

Om man skulle peke på en typisk kvinnelig egenskap hos Fru Forland, måtte det være den beskjedenheten hun viser overfor sin egen innsats. Hun er litt ubekvem med det å motta hedersbevisninger, selv om hun i 2007 ikke bare fikk WISTA-prisen men også Kongens fortjenestemedalje i gull. – Vet De, jeg skulle ønske at jeg en gang kunne gått hjem fra kontoret og vært fornøyd med det jeg har utrettet, men det er jeg ikke, altså. Jeg føler at jeg ikke har gjort nok på slutten av dagen. Det er noe jeg har vanskelig for, sier hun på sitt pene, velmodulerte bergensk.

Heldigvis deler hun en annen egenskap med sine bysbarn, som kanskje er kjent for å være bitte litt mindre



STOR FESTIVITAS. Det var stort oppmøte på kaien da MV "Geo Celtic" ble døpt. Daglig leder i Bergen Yards, Magnus Stangeland, og Ellen Forland arm i arm.

FOTO: JOHN KENNETH AASE. GJENGITT MED TILLATELSE FRA E. FORLANDS REDERI

beskjedne – nemlig fortellergleden. Enthusiasme og iver over det hun og rederiet arbeider med skinner tydelig i gjennom.

Skapertrang

Man jobber ikke full tid, og vel så det, til man er over åtti uten å ha et helt spesielt engasjement for arbeidet og en trang til å frembringe resultater. – Du dør mens du lever om du ikke er opptatt av å skape noe, sier Fru Forland. – Det er jo det som er å leve det, å få ideer til å vokse.

Dette er de dype sannhetene, mener hun. – Vi engasjerer oss i noe som er utover oss selv. Da opplever vi en mye større tilfredshet.

Inspirasjon og energi finner hun også i samarbeidet med sine ansatte og leverandører. – Jeg synes det er så veldig inspirerende å se folk som er dyktige med det de driver med, enten det er å arbeide med hendene eller hodet. Ja, aller best er det når de er flinke med begge deler, selvsagt, smiler hun.

Å ta daglig del i arbeidet om bord hører nå fortiden til for Fru Forland. Hun er avhengig av krykke for å gå. – Før løp jeg fra dørk til bro, men det klarer jeg ikke

Vi skal gjøre en god jobb. Det er det det hele dreier seg om. Det er da vi hedrer de sjøfolkene som har gått foran oss.

lenger, sukker hun. – Uff ja, jeg blir litt motløs av denne krykken noen ganger.

Det handler likevel om å takle en ny situasjon med det rette humøret. – Heldigvis har jeg veldig lett for å more meg over ting som ikke blir som de skal, i stedet for å ergre meg over dem, smiler hun.

Historiske verdier

Hovedkontoret til E. Forlands rederi ligger vakkert til ved vannet. – Det er et historisk sus over dette stedet. Litt romantikk, vet De, smiler Fru Forland, som selv er levende interessert i eien-

dommens historie. – Det fortelles at det var her Bjørnson satt og skrev "Ja, vi elsker", og her vandret Nordahl Grieg. Han uttrykte dette med norsk sjøfart så vakkert, sier hun og prøver å huske noen verselinjer. – Min mann, han kunne Nordahl Grieg på rams, men det er noe slikt som at et skip med norsk flagg representerer et stykke Norge i drift.

– Jeg arbeider i et historisk perspektiv, forteller hun. – Skipsfart har vært og vil fortsette å være utrolig viktig for Norge. Vi er anerkjent internasjonalt. Derfor er det også så utrolig viktig for oss som sjøfartsnasjon å beholde den kompetansen og kvaliteten som norske sjøfolk representerer. Sjøfolkene har bundet dette landet sammen. Og de har skapt verdier som ikke bare er økonomiske.

Ellen Forland er spesielt opptatt av de sjøfolkene som seilte under annen verdenskrig. – De var villig til å gi alt de hadde, sier hun. – Jeg har alltid følt på det at vi skylder dem en stor takk.

Hun finner også inspirasjon i den innstilling og disiplin som krigsseilerne hadde. – Hvis det hender at jeg følger meg



HISTORISKE BILDER. Den kjente nordnorske kunstneren Karl Erik Harr fikk i oppdrag å lage bilder som viste norsk sjøfartshistorie. Bildene pryder oppholdsrommet på MV "Geo Celtic". Her er kunstneren og Ellen Forland sammen med offiserene om bord.

FOTO: JOHN KENNETH AASE. GJENGITT MED TILLATELSE FRA E. FORLANDS REDERI

sliten og lei, så tenker jeg på det de sa: "Vik ikke, svik ikke, seil!", og da får jeg krefter til å fortsette.

Best i verden

Ellen Forlands holdning til norske sjøfolk er godt kjent. – Mitt mål har alltid vært at norske sjøfolk skal hevde seg som de beste, sier hun, og vil også veldig gjerne gi en honnør til Sjøfartsdirektoratet, som hun mener er verdens beste sjøfartsmyndighet. – Det er noe Norge virkelig kan være stolt av, mener hun. – Ikke bare engasjerer de seg for sikkerhet til sjøs, de har et regelverk som gjør at norske skip er de beste i verden.

– Ja, jeg velsigner Sjøfartsdirektoratet hele tiden, jeg. Og de må De gjerne fortelle sjøfartsdirektøren, smiler hun. – Det går nesten ikke en dag uten at jeg benytter meg av deres regelverksbøker,

og det gir meg en slik trygghet i arbeidet å ha Sjøfartsdirektoratet i ryggen.

Hun trekker fram et brev fra en agent som i rosende ordelag beskriver sitt møte med et av rederiets skip og forteller hvor fantastisk dyktige mannskapet er. – Når vi får slik ros så er det ikke bare vi og sjøfolkene våre som skal ha honnør, sier hun. – Nei, det er også Sjøfartsdirektoratet.

– Jeg får mange slike brev, jeg, forteller hun henkastet, men klarer ikke helt å skjule stoltheten i stemmen. – Det er det samme som går igjen hele tiden. De beundrer mannskapenes dyktighet, og de er så imponert over mannskapenes holdning og innstilling til skipet. De ser det som "sitt" skip.

"Gjør ditt skip vakkert..."

E. Forlands Rederi følger nøye med på det som skjer om bord på båtene. Det er

et tett samarbeid mellom medarbeidere på sjø og land. Ett av rederiets mål er null livstruende situasjoner om bord, så sikkerhetstankegangen sitter i høysetet. Men sikkerhet til sjøs har ikke bare med konstruksjon og kompetanse å gjøre, mener Fru Forland. Man må ha nok folk, og de må trives i jobben sin om bord.

– Dette var noe de visste allerede i vikingtiden, sier hun. – I Håvamål så står det: "Gjør ditt skip vakkert og gode menn vil seile det."

Fru Forland tar dette på alvor, ned til minste detalj. Det fortelles at hun engasjerer seg i alt fra bruk av farger til valg av bordduker. Akkurat nå er hun særlig stolt over at den kjente nordnorske kunstneren Karl Erik Harr har malt bilder som henger i oppholdsrommet på MV "Geo Celtic". De viser skipsfartshistorien fra vikingtiden og opp til vår egen tid.

Gode arbeids- og levevilkår for mannskapene er viktig både for trivsel og trygghet. – De må jo være våkne og opplagte for å gjøre jobben sin på en trygg måte, sier Fru Forland, og forteller at alle båtene har trimrom om bord. Det er til og med svømmebasseng på den nye båten. En av båtene har forresten vunnet Sjøfartsdirektoratets trimkonkurranse for sjøfolk.

Norge er større enn noen vet av:
hvert skip under flaggets vift
er på det endeløst øde hav
et nytt stykke Norge i drift.

Nordahl Grieg

Selv reiser hun på hytta når hun skal koble av. – Vet De, ler hun. – Jeg er glad vi kjøpte den hytta før vi begynte med rederi, ellers så hadde det sikkert ikke blitt noe av. Det er jo alltid noe båtene trenger mer enn vi trenger selv.

Kritisk til krav til inntjening

Ellen Forland er litt bekymret for at folk skal få et helt galt inntrykk av shipping når de leser i pressen om kjendisredere som bruker enorme summer på luksus til seg selv. – Dette er ikke virkeligheten slik jeg kjenner den, sier hun. – Men de skriver jo ikke om oss som reder våre skip.

Hun er også skeptisk til de sterke krav til inntjening som råder mange steder i rederinæringen for tiden. – Vi må ha for øyet at vi skal forvalte kapitalen med tanke på at det skal bære seg. Det skal jo være nok til at sjøfolkene får sin lønn og det de ellers har krav på, sier hun. – De nye skipene våre er moderne og høyteknologiske – slikt er jo veldig interessant for sjøfolkene som har sitt arbeid om bord, vet De – og dette må selvfølgelig betales, men så får man være fornøyd når man klarer dét. Vi skal gjøre en god jobb. Det er det hele dreier seg om. Det er da vi hedrer de sjøfolkene som har gått foran oss.

I 2000, da tre av rederiets båter måtte bygges om, var det ingen av rederiets sjøfolk som mistet jobben sin. – Man må sørge for de man har forpliktelser for, mener Fru Forland.

Alle båtene i Ellen Forlands rederi er, nær sagt selvfølgelig, registrert i Norge – to i NOR og to i NIS. Å flagge ut er aldeles uaktuelt. – Nei, jeg sa det til en kaptein en gang da vi diskuterte at det kunne bli vanskelig å få ratene til å rekke, ler hun, – at da går jeg heller ned med det norske flagget til topps!

Lokale krefter

Fru Forland vil helst bruke lokale krefter i alle ledd – fra verft til mannskap. Det har både reddet og skapt flere arbeidsplasser på vestlandet. ”Vi elsker deg, Ellen!” utbasunerte arbeiderne ved konkurstruede Bergen Yards i Bergenspressen, da Forlands rederi gav byggeoppdrag for over en milliard.

– Verftene har vist et utrolig engasjement og interesse, sier Fru Forland. – Og



TETT SAMSPILL. Ellen Forland er kjent for å ha et nært samarbeid med sine mannskaper. På hovedkontoret sitter også smilet løst. Her er det regnskapsmedarbeiderne May Skulstad (til venstre) og Nina Justad som deler en spøk med sjefen.

bak disse er det jo en masse underleverandører her i landet. De leverer norsk kvalitet i tråd med våre sikkerhetskrav.

Hun synes man har lov til å være litt egoistisk på sitt eget lands vegne. – Ja, jeg synes vi har rett til det altså, for da blir vi jo bedre i stand til å hjelpe andre, sier hun. – Vi vil helst ha flest mulig norske sjøfolk, men enkelte ganger må vi ty til billigere arbeidskraft. Men jeg prøver å ha norske stuerter om bord. De er så dyktige.

Neste generasjon Forland er også engasjert i den daglige driften av rederiet.

Sønnen Frode Forland er ansvarlig for operasjon og drift. – Det er godt å se at min filosofi lever videre i min sønn, sier Fru Forland. Han på sin side vet å sette pris på det moren representerer. – Mor er merkevaren vår hun, smiler han.

Selv har Ellen Forland ingen umiddelbare planer om å slakke av på tempoet. – Nei, jeg går ikke trøtt, og jeg håper det smitter over på mannskapene mine, sier hun og legger tankefullt til: – Jeg håper jeg lever så lenge at jeg kommer til å bli tilfreds med meg selv. □

QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 11/12-13/12: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo
- 07/01-11/01: Risk Manager kurs, **Tenerife**, Sertifisering
- 28/01-29/01: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 30/01-01/02: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 03/03-07/03: Revisjonslederkurs kvalitet, **Tenerife**, Sertifisering
- 07/04-11/04: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
- 21/04-25/04: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
- 19/05-23/05: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
- 03/06-05/06: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo

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



WISTA International Personality of the year 2007

Bente Amandussen, Editor Navigare

The WISTA Personality Award is to be given to an individual who has made advancement in the maritime industry in the fields of management and business development. The Award will in particular focus on the WISTA's values "Professional, Dynamic, Open-Minded and Committed". These values can be exemplified through working for increased competence, bringing diversity to the industry, and developing new products or business models.



PERSONALITY OF THE YEAR. Stelios Haji-Ioannou from Greece won the WISTA Award for his achievements in bringing diversity and competence to the shipping industry.

This year's Norwegian award goes to Bergen's grand old lady Ellen Forland, who, in her eighty-first year, is still a very active top executive for her own shipping company.

In addition the WISTA annual Conference was presented to three further candidates for the international Personality of the Year Award:

- Ms Tan Beng Tee, Group Director (International Maritime Centre Cluster) Maritime and Port Authority of Singapore,
- Irene Rosberg, Program Director, Copenhagen Business School, Denmark
- Stelios Haji-Ioannou, Chairman of easyGroup, Greece.

The winner is the man who is more and more often referred to only by his first name – Mister Stelios. "He won in sharp competition with skilled and dynamic women," said Marita Scott, who stressed that Stelios did of course not get the award because he is a man, but because he incorporates all the WISTA values in his work.

"When other shipowners hesitated in using women in managerial positions, Stelios did not," said Scott. "He is open-minded and allows no discrimination. Stelios is aligned with WISTA's values through his work for increased competence, bringing diversity to the industry, and developing new products and business models."

Through his "giving back" initiative Stelios has donated a total of £3,000,000 to both his alma mater, the London School of Economics and the City of London Cass Business School, in order to fund another generation of graduates. Each year both educational establishments will welcome ten Stelios' Scholars each and in total over a ten year period there will be about 200 Stelios Scholars.

In 1992 he founded CYMEPA, the Cyprus Marine Environment Protection Association, a non-profit organisation to benefit the environment.

In addition to launching his own "Disabled Entrepreneur of the Year Award" Stelios supports a number of other charities.

Starting its 2007 summer season in style, easyCruise bucked tradition once again, forgoing a godmother and instead launching the cruise lines new Greek itinerary with a surprise concert by famous Greek singer, Michalis Hatzigiannis and raising 100,000 euros for Greek charity, the "Together for Children" Foundation.

In his comment Stelios said he was both surprised and humbled by the award. "I will accept with gratitude in the spirit of all of us working together to promote diversity, including gender equality, in all walks of life and especially the shipping industry where I built my first ever business some 15 years ago. Thanks again". □



HØGSKOLEN I ÅLESUND

Høgskolen er et sentralt kompetansemiljø i regionen, og holder til i nye, lokaler 4 km fra Ålesund sentrum. Høgskolen har ca 1900 studenter og 150 ansatte.



Maritime kurs

Høgskolen i Ålesund tilbyr et bredt spekter av maritime kurs. Vi stiller med solid faglig kompetanse og moderne maritime simulatorer. Noen aktuelle områder er:

- DP - Basis og avansert kurs
- Hurtigbåt - grunn- og retreningskurs
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer inkl AIS
- CRM / BRM
- Lastehandtering IMDG
- Diverse kurs for offshorefartøy

Kontakt oss for mer informasjon/påmelding:
telefon: 70 16 12 00 eller e-post: sevu@hials.no

Internett: maritim.hials.no

Håndtering av skipsavfall



Veslemøy Eriksen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet.

Til tross for et strengt regelverk fortsetter forsøplingen fra skip. Det virker som avfallsavgiften er en kilde til frustrasjon.

Havet er en viktig ressurs for Norge. Vi ønsker oss alle et rent hav hvor vi kan høste de ressursene som bys frem, i tillegg vil vi benytte sjøen og strendene langs kysten som rekreasjonsområder. Dessverre er våre havområder ikke så rene som vi kanskje tror, og forsøpling representerer et problem både til havs og langs land.

En del av forsøplingen skyldes avfall som kastes over bord, og dette kan skade plante- og dyrelivet både i frie vannmasser og på havbunnen. Forsøpling vil også kunne få negative konsekvenser for fiskerinæringen. I tillegg er drivende avfall et faremoment for fartøy som kan vikle dette inn i propellen.

Regelverk på plass

Den internasjonale miljøkonvensjonen MARPOL 73/78 og EUs direktiv 2000/59/EC stiller krav til håndtering av avfall om bord på skip og krav om mottaksanlegg i havner. Basert på det internasjonale regelverket har Norge fastsatt nasjonale forskrifter som regulerer avfall fra skip.

Formålet med regelverket er å verne det ytre miljøet ved å sikre at skip håndterer avfall på riktig måte og lev-

erer det til mottaksordninger på land. Forskrift om hindring av forurensning fra skip stiller krav til hvordan ulike typer avfall skal behandles om bord, blant annet er det totalforbud mot å kaste plast, inkludert syntetisk tauverk og syntetiske fiskegarn, i sjøen.

Kapittel 20 i forurensningsforskriften skal sikre at mottaksordningene for avfall i norske havner fungerer tilfredsstillende i forhold til skipsfartens behov. Bestemmelsene om levering av avfall fra skip har et omfattende virkeområde. De gjelder i utgangspunktet for alle slags skip, norske eller utenlandske, men mindre fritidsbåter, fiskebåter og rutegående fartøy er unntatt fra noen av bestemmelsene. Reglene gjelder for alle norske havner som har anløp av skip som omfattes av regelverket. Alle norske havner er pålagt å organisere håndteringen av skipsavfall, og det skal foreligge en avfallsplan som skal godkjennes av Fylkesmannen.

Opptatt av avfallsgebyr

For å finne ut om regelverket fungerer etter hensikten har Sjøfartsdirektoratet gjort en evaluering av forurensnings-

forskriftens kapittel 20. Evalueringen hadde hovedfokus på skipenes avfallshåndtering, men utvalgte havner ble også invitert til å delta i undersøkelsen. Resultatene fra evalueringen viser at havner og fartøy har ulik erfaring og gir ulike tilbakemeldinger om hvordan forskriften fungerer i praksis.

Men alle som har svart er opptatt av systemet for obligatoriske avfallsgebyrer. Dette føles tydeligvis urettferdig for fartøy som leverer lite eller ikke noe avfall. Havnene på sin side gir tilbakemeldinger på at det oppleves som konkurransevridende at noen havner ikke har innført avfallsgebyr, eller har lave gebyrer.

Sjøfartsdirektoratet kommer til å arbeide videre med dette for å et best mulig fungerende regelverk. Vi vil blant annet følge opp med kampanjer med fokus på levering av avfall fra skip, og vi vil se nærmere på innføring av obligatorisk avfallsgebyr. I tillegg vil vi delta i internasjonale prosesser hvor skipsavfall og mottak av dette står på agendaen.

Ikke bruk havet som avfallsplass! Sørg for å ha gode lagringsplasser for avfall om bord, og lever det deretter til mottaksanlegg i land. □

FORSØPLING av denne typen er dessverre ikke et ukjent syn langs norskekysten.



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Mangfoldig velferdstilbud takket være entusiastene

Så kom julen med sin høytid og sine tradisjoner. Men for de av oss som har sin arbeidsplass her oppe mot nord, enten langs norskekysten eller ute på havet, er desember også starten på en periode med mørketid og utfordrende værforhold. Vi må ha omsorg for hverandre, så "står vi 'an av" i år også.



JOBBER FOR VELFERD. Erna Christie på velferdsstasjonen i Aberdeen er en av de mange entusiastene som sørger for å opprettholde et godt tilbud til sjøfolka.

WORKING FOR WELFARE. Erna Christie at the welfare station in Aberdeen is one of the many enthusiasts making sure we maintain a good welfare service.

Det er ILO-konvensjon 163 som regulerer hva Norge skal tilby av velferdstjenester for sjøfolk. Konvensjonen ble ratifisert av stortinget i 1993. Vi er nå helt på tampen av 2007 og Sjøfartsdirektoratet vil om kort tid levere sine vurderinger til Nærings- og Handelsdepartementet om hvordan velferdstjenesten for sjøfolk bør organiseres i fremtiden. Vi er blitt bedt om å se på tjenesten ute i verden og langs norskekysten.

Skipsfarten har hatt radikale endringer siden velferdstjenesten ble etablert for seksti år siden. Bare de siste årenes reduksjon i liggetid, ISPS-koden og restriksjoner på landlov har gitt vanskeligere forhold for sjøfolka.

Mens endringene i skipsfarten har vært bortimot en revolusjon, har kanskje Velferden hatt en stille evolusjon. Fra en velferdsorganisasjon med nærmere 150 ansatte tidlig på 70-tallet, er vi nå 12 personer som jobber med velferd på

heltid, fordelt på hovedkontoret og ved våre tre velferdsstasjoner i utlandet. I tillegg har vi avtaler med en del entusiaster, både privatpersoner og Sjømannskirker, ute i verden og langs norskekysten, som gjør en flott jobb for sjøfolka. Jeg er imponert, og tilbakemeldinger fra sjøfolka er positive. Selv med kraftig reduksjon på ressursiden, klarer vi å opprettholde et mangfoldig tilbud.

Velferden skal nok få det til denne gangen også, men uten entusiasme og ansatte som brenner for saken, hadde det ikke blitt mye velferdstjenester. Våre statistikker på filmabonnementer, bokbytter, fotokonkurranser og idrettsaktivitet – bare for å nevne noe av det Velfer-

den driver med – viser en stabil økning fra år til år. Avistjenesten har alltid vært noe av det viktigste vi gjør. Vi skal bli enda bedre – det er en lovnad.

En god jul og et godt nyttår til dere alle! □



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

A variety of welfare activities

Thanks to the enthusiasts

And then Christmas is upon us, with its ceremonies and traditions. For those of us, however, who work here up north, either along the Norwegian coastline or out at sea, December is also the start of a period of polar nights and challenging weather conditions. We must show consideration for each other, so that we are able to weather the storms this year too.

It is the ILO-Convention 163 that regulates which welfare services Norway is required to offer. The Convention was ratified by the Norwegian Parliament in 1993. The year 2007 is now coming to an end and the Norwegian Maritime Directorate will soon deliver its evaluation to the Ministry of Trade and Industry of how the Seamen's Service should be organized in the future. We have been asked to look at our services both abroad and along the Norwegian coast.

The shipping trade has undergone radical changes since the Seamen's Service was established sixty years ago. The last years' reduction in laytime, the ISPS-code and restrictions on shore leave alone has made the conditions for seamen more difficult.

Whereas the changes within the shipping trade have been close to a revolution, the Seamen's Service has perhaps had more of a quiet evolution. From a welfare organisation of close to 150 employees in the early 70s, we now have 12 people working with welfare fulltime, at our main office and at our three welfare stations abroad. In addition, we have agreements with a number of enthusiasts, both private individuals and Seamen's Churches, out in the world and along the coast of Norway, who all do a great job for seafarers. I am impressed, and the response from the seafarers is positive. Even with a substantial cut in resources, we are still able to maintain a varied service.

The Seamen's Service will manage this time also, but without enthusiasm and dedicated employees, there would not be many welfare activities. Our statistics on film subscriptions, book exchanges, photo competitions and sports activities – just to mention some of the activities the Seamen's Service offer – show a steady increase from year to year. We will get even better – and that is a promise.

We wish you all a Merry Christmas and a Happy New Year! □

Nytt fra Rotterdam

Velferdsstasjonen i Rotterdam vil fremover være betjent av Sjømannskirken, på grunn av sykdom hos vår stasjonsleder. Kirken vil betjene skipene med velferdstilbud som bokbytte, utdeling av faks-avis, utenlandske aviser på faks og filippinske aviser og tidsskrifter. De vil også stå for salg av filmen Martha, i tillegg til Illustrert Skipliste.

Velferdens mobiltelefon samt e-post betjenes også av kirken. For å gjøre arbeidet enklere for kirkens representanter, ber vi om at skipene sender faks eller e-post på samme adresse som før. Dere kan også ringe eller sende en tekstmelding. □



KLARE TIL INNSATS. Sjømannkirken stiller opp når velferdsstasjonen har behov for vikar. Bak fra venstre: Vaktmester/assistent Gunnar Rafoss, busmor Britt Flaaten Andreassen, sjømannsprest Britt Aanes Ekbogen, 2-åring Jens Lian. Foran: 1-åring Hilda Tjøstheim og assistent Yngvar Larsen.

Har du lyst på en ny bok å lese?

Når du ringer eller sender en bestilling på en bok eller på bokesker til skipet, er muligheten stor for at du treffer på Line M. Hanssen, den nye konsulenten i Velferden.

Line holder orden på biblioteket og tar imot bestillinger på bøker, linjedåps sertifikater og grønnkortbestillinger. Hun kan også videresende elektroniske nyhetsbrev, sende brosjyrer eller andre ting du trenger. □



Tilbud som fremmer fellesskap

Å gå på kino er en populær fritidssysse, også om bord. Med 72 premierer i året, har skip som er tilknyttet Filmtjenesten nok av aktuelle filmer å velge blant. Selv om muligheten finnes for å se filmen alene på lugaren, velger de fleste å benke seg sammen med andre. Det er en del av filmopplevelsen.



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

Fartøysavdelingene i Sjøfartsdirektoratet har travle tider med oppfølging av alle nybyggene. Men den økte byggeaktiviteten i bransjen merker vi også i etterspørselen etter direktoratets velferdstilbud. For tiden mottar 385 skip månedlige filmpakker. Det er førti flere abonnenter siste året. Økningen kan forhåpentlig også tilskrives rederienes fokus på at trivsel og samhold er viktige faktorer for et godt psykososialt miljø

på arbeidsplassen. Ikke sjelden mottar vi melding fra rederiet, allerede før nybygget har forlatt verftet, med ønske om bokkasser, trimkort og oppstart av filmlevering så snart skipet er sjøsatt.

Reklamerer med gode levevilkår

Et av mange rederier som investerer i sjøfolks fritid om bord er Solstad Offshore AS på Karmøy. De dekker blant annet filmabonnement for samtlige

skip i flåten. Nysgjerrig på bakgrunnen for dette la vi ut på kjøretur fra hovedkontoret vårt i Haugesund. Ferden gikk sørover så langt det er mulig før Boknafjorden skyller inn over fjæresteinene. Der ble vi tatt imot av mannskapssjef Terje Vatne Næss, som inviterte på omvisning i rederiets nye administrasjonsbygg ytterst i Skudeneshavn. Næss og kolleger viser gjerne frem sine lyse og trivelige kontorer med godt utstyrte



SOSIALT. På frivakta er det viktig med ulike velferdstilbud om bord. Velferdsoffiser Alan Haugland og besetningen om bord på "Ramform Explorer" har trimrom og flere salonger godt utstyrt med flatskjermer. Det er triveligere å se på film sammen med andre, synes mannskapet.



HAR FULL OVERSIKT. Via elektroniske tavler og godt gammeldags kart ser mannskapssjef Terje Vatne Næss hvor besetningene i flåten til Solstad Offshore ASA er spredt på ulike oppdrag.

møterom, stilfulle fellesarealer og trimrom. – Ansatte på våre skip har minst like gode fasiliteter om bord, som vi har i det nye administrasjonsbygget, sier Næss. Den tidligere velferdsoffiseren i forsvarret er bevisst på betydningen av gode velferdstiltak for å fremme trivsel og motvirke sosial isolasjon for dem som er ute i lengre perioder. – Samtlige skip har godt utstyrte trimrom, fellesrom med gode kvalitetsflatskjermer, DVD-spillere og internett, fortsetter

han. – Kulturtilbud, mulighet for fysisk aktivitet og gode møteplasser er trivselskapende og virker positivt inn på den kvaliteten vi ønsker å stå for.

Med 30 båter i operasjon spredt på alle hav og 940 ansatte, hvorav 140 utenlandske, har mannskapssjefen mange besetninger som skal koordineres til enhver tid. Hvert skift har sitt eget verneombud, som melder inn ønsker og behov til rederiet. Næss legger ikke skjul på at i en tid med kamp om kvalifisert

arbeidskraft innen maritim sektor, så er både fremtidsmuligheter og hyrebetingelser viktig, men satsingen på gode arbeids- og levevilkår om bord brukes også for alt det er verdt i rekrutteringsarbeidet.

Filmprat

Halvveis tilbake til Haugesund, rakk vi innom Solstadbåten "Normand Master" rett før avgang til Gulfen. På broa var det hektisk virksomhet i forbindelse med mobiliseringen, men Oleiv Abrahamsen i messa hadde tid til en liten prat før lunsjserveringen. Abrahamsen har arbeidet som forpleiningssjef siden 1992. Han har også litt fartstid fra tidligere, den gang 16 mm filmene gikk på rundgang mellom skipene. Når man fikk en film om bord og forestilling kunne arrangeres, ble det gjerne servert kaffe og vafler attåt, minnes han.

I dag som hvert skip mottar 72 DVD-filmer i året, har de et rikholdig filmutvalg til enhver tid. Den enkelte kan velge å se film på lugaren, men Abrahamsen forteller at særlig komedier og spenningsfilmer gjerne sees i felleskap. Ønsket om å dele gode filmopplevelser sammen med andre er noe de fleste kan kjenne seg igjen i. Til tross for at avanserte hjemmekinoanlegg snart er allemannseie, søker vi fremdeles til

Like bra som hjemme

ILO konvensjon 163 sier at sjøfolk skal ha tilgang til velferds- og servicetilbud både i havn og om bord på skip. Konvensjonen definerer velferdstilbud som tilgang til kultur, rekreasjons- og informasjonstilbud. I dette ligger en erkjennelse av at både myndighetene og arbeidsgiverne har et spesielt ansvar for å tilrettelegge for trivsel og muligheter for atspredelser når arbeidstakeren nødvendigvis må tilbringe fritida på arbeidsplassen i lengre perioder av gangen.

Dette perspektivet har vært en av grunnpilarene for velferdsarbeidet helt fra oppstarten i 1947. I "Frivakt" fra 1948, definerte helsedirektør og formann i Statens Velferdsråd for handelsflåten, Karl Evang, hovedmålsettingene for velferdsarbeidet slik i artikkelen "Hva er velferdsar-

beid?". "Å gi sjøfolkene så vidt mulig samme adgang til sosial goder som den hjemmевærende befolkning." Boligspørsmål, videreutdanning og opplæring stod høyt på listen etter krigen, men "også adgangen til å drive idrett, til god atspredelse og til lesning måtte tilgodesees". Videre "I større havnebyer med tilstrekkelig trafikk av sjøfolk bør det være en fastboende velferdsfunksjonær som har til oppgave å stå til disposisjon for sjøfolkene".

Velferdstjenesten for handelsflåten ble innlemmet i Sjøfartsdirektoratet fra 1990 og målsettingene er like aktuelle i dag. En av Sjøfartsdirektoratets definerte kjerneoppgaver er å påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner og gode arbeids- og levevilkår. Selv om antall utestasjoner og

ansatte ble kraftig redusert fra 1990, kan Velferden i år markere 60 år med skipsbesøk i Rotterdam, og etter hvert også i Aberdeen og Port Said. Vi kan markere like mange tiår med drift av avistjenesten, motivering for og tilrettelegging av idrettsaktiviteter og kulturformidling i form av utvalgelse og distribusjon av filmer og bøker.

Tradisjonen med bokkasser til skip kan for øvrig føres helt tilbake til 1910 og "Statens vandrebibliotek for sjømænd". En komité, deriblant to bibliotekkyndige medlemmer, hadde fast kontor på Sjøfartskontoret i Oslo. Bokbyttestasjonene var knyttet til skipstilsynsmennene i større norske havnebyer og rundt i verden via 32 norske konsulater i de viktigste utenlandske havnene.

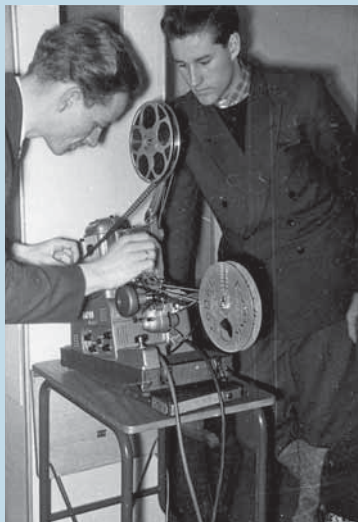
fellesskapsopplevelser på kino. Når man ser en komedie sammen, er det morsommere, mens et mektig drama får større intensitet. Sjøfolk kan ikke ta seg en tur på kino på frivakta. Derfor er det viktig å tilrettelegge for rekreasjon og fellesskap med godt utstyrte møteplasser om bord.

Velferdsbesøk i dokk

"Ramform Explorer" er et annet skip i filmtjenesten som vi så vårt snitt til å besøke, mens det oppholdt seg i dokk i Haugsund for reparasjon. Eierne, PGS, sørger også for at samtlige skip har eget velferdsbudsjett å råde over, samt abonnement på filmtjenesten. Velferdsmidlene

Norgespremierer om bord

Via ulike filmformater har Filmtjenesten sendt ut aktuelle filmtitler og besørget de spesielle rettighetene fra filmbyråene som kreves for visning om bord på fartøy gjennom 60 år. På jakt etter filmhistorikk i eldre Frivakt-årganger, består fangsten for stor del av tekniske råd og vink knyttet til avspillingsutstyret – problematikk fjernet fra dagens forbrukervennlige DVD-format. Men innimellom fikk de nye filmene bred omtale - og her er linjen til dagens filmtjeneste uforandret. Vi kan fremdeles smykke oss med at vi kan tilby utvalgte "ferskvarer". Nesten hver måned er det filmer som faktisk har Norgespremierer om bord på skip i den norske handelsflåten.



VERVER TRIMMERE. Velferdsoffiser Alan Haugland og kaptein Odd Erik Nøbling på "Ramform Explorer" lytter interessert til Kaare Hauskens informasjon om Nordsjø-cupen og oppfordring til å melde inn trimaktiviteten om bord på idrettskortene.

benyttes til innkjøp av utstyr og sosiale tiltak om bord og ved opphold i havn, for eksempel sightseeing eller kulturelle opplevelser. Om bord har de trimrom og flere oppholdsrom med internett, alt tenkelig AV-utstyr, spillkonsoller og så videre.

For å ta pulsen på filminteressen, hadde velferdsoffiser Alan Haugland på eget initiativ foretatt en liten spørning blant mannskapet på 53, fordelt på seks nasjoner – fra alle verdenshjørner, før vår visitt. Tilbakemeldingene tyder på at brukerne er godt tilfredse med filmpakkene med variert utvalg av sjangere.

De setter også pris på at de får de nyeste og kinoaktuelle filmene ombord. Også her blir komifilmene gjerne foretrukket og havner først i spilleren når flere ser filmer i lag. Kan det være slik at en god latter både forlenger livet og forbedrer frivakta?

Kaare Hausken fra Velferden benyttet samtidig anledningen til å informere om idrettstjenesten og medbringe noen bokkasser. Det ble tatt godt imot, med tanke på at skippers neste stoppested ville bli det Indiske hav – langt unna Velferdens bokbyttestasjoner. □

WASTE COMPACTORS FOR SHIP AND OFFSHORE

WASTE COMPACTORS, BALE COMPACTORS, OIL FILTER COMPACTORS,
BIG BAGS, SACK HOLDERS. STAINLESS STEEL DESIGN (GREEN SHIP).
DnV CERTIFICATION

WE CUSTOMIZE YOUR WASTE HANDLING SYSTEM
PLEASE CONTACT US FOR MORE INFORMATION .

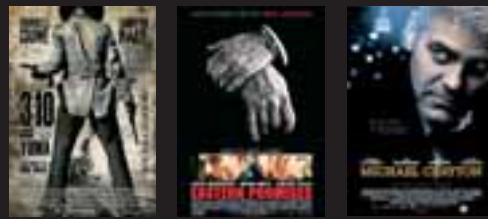


Delitek as



Havnegt. 7 • N-8430 Myre • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77
e-mail: mail@delitek.no • Web: http://www.delitek.no

Ville vesten – nesten som før



Filmtjenesten kan denne gangen by på både klassiske western-filmer og litt mer moderne tolkninger av sjangeren.



*TATT TIL FANGE. Russel Crowe har flere prøvelser i vente som togrøver i "3:10 to Yuma".
CAPTURED. Russel Crowe has several trials and tribulations in store as train robber in "3:10 to Yuma".*

FOTO: LIONSGATE

Western som filmsjanger har vært populær gjennom hele filmhistorien og hatt flere storhetsperioder; senest på 1960 og 70-tallet med blant annet Sergio Leones spagettiwesterns. De mest kjente, og etter manges mening de beste av dem alle, "Den gode, den onde og den grusomme" og "Once Upon a time in the West" med Ennio Morricones musikk, har blitt stående som klassikere.

Som oftest foregår handlingen i westernfilmene under andre halvdel av 1800-tallet i det vestlige USA, Canada eller Mexico, og gjerne i "the frontier" - i ytterkant av sivilisasjonen. Her kjemper nybyggerne mot villmarken, og indianerne, eller driver selvtekt seg imellom under fraværet av stabil ordensmakt. Filmskapernes kjærlighet til sjangeren tilskrives den klassiske western-

filmens særegne evne til å skildre moralske og etiske konflikter på en konsentrert og naken måte.

På 1980-tallet var westernsjangeren plutselig så godt som død, til plutselig Kevin Costners "Danser med ulver" dukket opp, sanket med seg sju Oscar-statuetter og førte til lange kinokøer over det ganske land. Filmens megasuksess til tross - noen ny storhetsperiode for sjangeren utløste den ikke. Men nå ser det ut til at westernfilmen rir igjen. Gled dere til to westerns på programmet med det første.

"3:10 to Yuma" er en nyinnspilling basert på en westernklassiker fra 1957. Den beryktede Ben Wade (Russel Crowe) og hans nådeløse bande av tyver og mordere har lenge herjet de sydlige togruter, inntil Wade en dag blir over-

mannet og tatt til fange under et raid langs skinnene. Dan Evans (Christian Bale), en mann som lenge har kjempet for sin eksistens på en nedslitt ranch, påtar seg frivillig jobben å transportere Wade, og plassere ham på "3:10 til Yuma". Et tog som skal ta den lovløse via retten, til forhåpentligvis et opphold bak lås og slå. Oppdragets karakter forverres underveis, bak hver sving skjules store farer, og transporten blir snart en voldelig og umulig reise mot endestasjonen. Regissør er James Mangold, som også laget "Walk the Line".

Mens Mangolds film inneholder alle de sentrale elementene fra westernfilmen, har "Mordet på Jesse James av den feige Robert Ford" sin helt egen særegne stemning. Banditten Jesse James, spilt av Brad Pitt, ble tatt av dage 3. april 1882 av Robert Ford (Casey Affleck), en mann som begynte som en beundrer og endte som fiende. Den legendariske banditten Jesse James hadde ambisjoner om å bli lovlydig, da han flyttet med familien til St. Joseph i



FREDELIGE AMBISJONER. Jesse James, her i Brad Pitts skikkelse, hadde planer om å legge opp som tyv, før han ble drept av Robert Ford.

PEACEFUL AMBITIONS. Jesse James, here played by Brad Pitt, had plans to retire as thief, before he is killed by Robert Ford.

FOTO: WARNER BROS. PICTURES

Missouri. Det eneste som gjensto var et bankran. Han inviterte med seg brødrene Charles og Robert Ford til å rane banken. Uheldigvis for Jesse James hadde ikke brødrene tenkt å delta i ranet, men heller heve en dusør på 10.000 dollar som var utlovet for den som fikk has på James - død eller levende. Jesse James ble en legende og fikk heltestatus etter sin død. Robert Ford ble sett på som en feiging og forræder. Andrew Dominik fra New Zealand har regissert filmen basert på en bok av Ron Hansen fra 1983.

Flere westernfilmer er også kjømda: Ed Harris skal regissere og spille en av hovedrollene i westerndramaet «Appaloosa». Han får selskap av blant andre Renée Zellweger og Viggo Mortensen. «Appaloosa» tar oss med til det lovløse ville vesten på 1800-tallet. Handlingen følger to venner som ankommer byen Appaloosa, som styres av en skruppel-



MICHAEL CLAYTON. Tom Wilkinson og George Clooney i en intens thriller.

FOTO: WARNER BROS. PICTURES

løs rancheier. Men alt forandrer seg når en vakker enke entrer scenen.

Også svenske Lasse Hallström vil prøve seg på westernsjangeren med fil-

men "Boones Lick". Handlingen spinner rundt en sterk kvinne som tar med seg familien ut på en reise med Wyoming som mål. Julianne Moore skal



This time, the film service offers both classic western films and somewhat more modern interpretations of the genre.

Westerns as film genre have been popular throughout film history and have seen glory days several times; last in the 1960s and 70s with for instance Sergio Leone's spaghetti westerns. The most famous, and in the opinion of many, the best of them all, "The Good, the Bad and the Ugly" and "Once Upon a time in the West" with Ennio Morricone's music, have remained standing as classics.

Usually, the plot of western films takes place in the second half of the 18th century in the western part of

USA, Canada or Mexico, and often at "the frontier" – on the outskirts of civilization. Here, the settlers battle the wilderness as well as the indians, or take the law into their own hands in the absence of stable law enforcement authorities. The film makers' love for this genre is attributed to the classic western film's peculiar ability to describe moral and ethical conflicts in a concentrated and naked way.

During the 1980s, the western genre was as good as dead, until suddenly



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

Kevin Costner's "Dances with Wolves" appeared, harvested seven Academy Awards and caused people to queue up outside cinemas all over the country. Despite the film's mega success – it did not send the genre into new glory days. Now, however, it seems that western films are riding again! You may look forward to two westerns coming soon.

"3:10 to Yuma" is a new production based on a western classic from 1957. The notorious Ben Wade (Russell Crowe) and his ruthless gang of thieves

spille den kvinnelige hovedrollen, mens Tom Hanks skal spille en i reisefølget hennes. Han forelsker seg i Moores karakter underveis, men dessverre er hun allerede gift – med hans bror.

Disse filmene er fremdeles på produksjonsstadiet, men det er mange andre kinoklare filmer å glede seg til fremover. Fra filmskaperne bak "The Firm" og "Erin Brockowich" kommer en intens thriller med George Clooney som "Michael Clayton", en mann som blir satt til å løse en vanskelig og uvanlig sak for sitt firma: Sin egen tilstedeværelse og person.

Sjøfolk på skip i filmtjenesten får også med seg "Eastern promises" der Naomi Watts spiller mot Viggo Mortensen i en film av David Cronenberg. Mortensen spiller den karismatiske russeren Nikolai, medlem og viktig brikke i en av Londons mest fryktede mafiafamilier. □



EASTERN PROMISES. Viggo Mortensen gjør en god innsats som tatovert mafiamedlem.
FOTO: FOCUS FEATURES

and murderers have long ravaged the southbound trains when one day, Wade is overpowered and captured during a raid along the rails. Dan Evans (Christian Bale), a man who has struggled to survive on a worn-down ranch for a long time, undertakes to transport Wade and place him on the "3:10 to Yuma". The train which will take the criminal via court to, hopefully, a stay under lock and key. The nature of this undertaking alters for the worse along the way, great danger lurks behind every turn, and the transport soon becomes a violent and impossible journey towards the final destination. The director is James Mangold, who also made "Walk the Line".

While Mangold's film includes all the central elements from the western film, "The Assassination of Jesse James by the Coward Robert Ford" has its very own peculiar mood. The bandit Jesse James, played by Brad Pitt, was assassinated on April 3rd, 1882 by Robert Ford (Casey Affleck), a man who started off as an admirer and ended up an enemy. The legendary bandit Jesse James had ambitions to become a

law-abiding citizen when he moved with his family to St. Joseph in Missouri. Only one bank robbery remained. He invited the brothers Charles and Robert Ford to take part in the bank robbery. Unfortunately for Jesse James, the brothers did not plan to participate in the robbery, but rather secure the reward of 10.000 dollars offered to deliver James – dead or alive. Jesse James became a legend and was regarded a hero after his death. Robert Ford was considered to be a coward and a traitor. Andrew Dominik from New Zealand has directed the film based on a book by Ron Hansen from 1983.

More western films are also in the making: Ed Harris will direct and play one of the leading roles in the western drama «Appaloosa». He will be accompanied by Renée Zellweger and Viggo Mortensen, among others. «Appaloosa» takes us back to the lawless wild west of the 1800s. The plot follows two friends who arrive in the town of Appaloosa, a town which is controlled by an unscrupulous ranch owner. However, everything changes when a beautiful widow enters the stage.

Also the Swedish Lasse Hallström wants to have a go at the western genre with the film "Boones Lick". The plot is spun around a strong woman who takes her family on a journey to Wyoming. Julianne Moore will be playing the female leading role, while Tom Hanks is going to play one of her travelling companions. He falls in love with Moore's character along the way, but unfortunately she is already married – to his brother.

These films are still in the production stage, but you may look forward to many other films ready for the cinemas. From the filmmakers behind "The Firm" and "Erin Brockowich" we will have the intense thriller with George Clooney as "Michael Clayton", a man who is designated to solve a difficult and unusual case for his company: His own presence and person.

The crew on ships subscribing to the film service will also receive "Eastern promises" in which Naomi Watts plays against Viggo Mortensen in this film by David Cronenberg. Mortensen plays the charismatic Russian Nikolai, member and important part of one of London's most feared mafia families. □

Sjøtrimkonkurransen 2007

HUSK! Alle dere som mosjonerer og trimmer: Send oss trimrapporten før 10. januar 2008.

Våre kulørte registreringskort har vært meget benyttet de siste 16 årene, men det går godt an å registrere og sende inn trimrapport uten disse. Alt vi trenger, er skipsnavn, samt utøverens navn

Sykkelplaketten

Kvinner	under 30 år	500 km
Kvinner	30 – 39 år	400 km
Kvinner	over 40 år	300 km
Menn	under 30 år	600 km
Menn	30 – 39 år	500 km
Menn	over 40 år	400 km

Maratonmerket – gang, løp og ski

Kvinner	30 km 1. året, og øker med 30 km for hvert år. Altså 150 km for det 5. året, og for maratonstatuetten.
Menn	42 km 1. året, og øker med en maratondistans for hvert år. Altså 210 km for det 5. året, og for maratonstatuetten.

og adresse, fødselsdato og selvfølgelig ”utkjørt distanse”. De fleste som mosjonerer noenlunde regelmessig kan lett ”rekonstruere” triminnsatsen. Ofte har de også notater som de kan beregne ut fra.

Styrkeløftmerket – belastning med repetisjoner gjennom året.

Kvinner	- under 30 år	100.000 kg
	- 30 – 40 år	80.000 kg
	- over 40 år	60.000 kg
Menn	alle klasser	200.000 kg

Kanalsvømmemerket

Sølvmerket (Dover – Cap Griz Nez)	31.000 m
Gullmerket (Dover – Calais)	40.500 m

NB. Den registrerte triminnsatsen kan utføres om bord så vel som hjemme på avspasering.

Her er kravene for de enkelte merkene:

For sjøtrimmerket godskrives også poeng etter følgende mal:
1 meter svømming = 2 tauhopp = 1 åretak roing = 4 meter roing

Sjøtrimmerket

Kravet er 1200 poeng til sammen oppnådd i minimum to øvelser. Herav skal minst 200 poeng komme i ”sideøvelsen”.

Sjøtrimtabellen

Sykkel Bicycle	Løp/gang Run/walk	Svømming Swimming	Vektløfting Weightlifting	Menn Men			Kvinner Women		
				Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3
km	km	meter	kg	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3	Kl. 1	Kl. 2	Kl. 3
100	40	1.000	20.000	100	120	150	120	150	200
200	80	3.000	40.000	200	240	300	240	300	400
300	120	5.000	60.000	300	360	450	360	450	600
400	160	7.000	80.000	400	480	600	480	600	800
500	200	10.000	100.000	500	600	750	600	750	1000
600	240	12.000	120.000	600	720	900	720	900	1200
800	300	15.000	160.000	700	840	1050	840	1050	1400
1000	360	18.000	200.000	800	960	1200	960	1200	1600
1200	420	21.000	240.000	900	1080	1350	1080	1350	1800
1400	480	24.000	280.000	1000	1200	1500	1200	1500	
1600	540	27.000	320.000	1100	1320	1650	1320	1650	
1800	600	30.000	360.000	1200	1440	1800	1440	1800	
2000	660	33.000	400.000	1300	1560		1560		
2200	720	36.000	440.000	1400	1680		1680		
2400	780	39.000	500.000	1500	1800		1800		
2600	840	42.000	600.000	1600					
2900	920	46.000	700.000	1700					
3200	1.000	50.000	800.000	1800					

Are you a frequent user of the gym on board?

Please send us your exercise report before January 10th 2008.

Just inform us with ships name, your name and date of birth as well as your recorded or "estimated" exercise.

The bicycling plaque

Women	under 30 years	500 km
Women	30 – 40 years	400 km
Women	over 40 years	300 km
Men	under 30 years	600 km
Men	30 – 40 years	500 km
Men	over 40 years	400 km

The marathon badge – walking, running or skiing

Women 30 km the first year and adding another 30 km distance each year, totalling 150 km for the 5 years marathon award.

Men 42 km the first year and adding another 42 km distance each year, totalling 210 km for the 5 years marathon award.

Weightlifting badge

Women	under 30 years	100.000 kg
Women	30 – 40 years	80.000 kg
Women	over 40 years	60.000 kg
Men	all classes	200.000 kg

The Canal swimming badge

The silver badge	
(Dover – Cap Griz Nez)	31.000 m
The gold badge	
(Dover – Calais)	40.500 m

The swimming distance should be performed in 500 meter sessions during the year.

The Sea Exercise badge

Scoring a total of minimum 1200 points for two exercise events will give you this badge.

Cheque with the points table on this page.



Kaare Hausken,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet,
Advisor NMD



DET VAR DEN GANG... To ivrige trimmere for mange år siden. Den ene holder seg fortsatt i god form med en times trim hver dag – en alder på 85 år er ingen hindring. Den andre tok kanskje skrekken etter utskeielsen med hoppetau?

Maritim historie i Den Helder

Den Helder er en unik blanding av nederlandsk maritim historie, seiling til havs og havn for supplybåter. Det unike marinemuseet er absolutt verdt et besøk for alle sjøfolk som anløper byen.



Per Erik Nielsen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet



MINNER fra den gang da Nederland var en stor verdensmakt på havet.



Ikke mange er kjent med at vår velferdsstasjon i Rotterdam også dekker havnen i Den Helder i Nord-Holland. Byen ligger cirka 130 km fra Rotterdam og er med sine seksti tusen innbyggere Nederlands fremste havn for havseilere. Tall Ship Race i 2008 har Den Helder som avslutningsmål.

For historisk interesserte kan Den Helder by på imponerende sjøfartshistoriske minnesmerker og festningsverk, noen fra Napoleonstien, andre med opphav helt tilbake til den nederlandske gullalderen.

Maritim historie

Den Helder er hjemmehavn for den nederlandske marinen. Her er også mye fiske og offshoreindustri, og byen har hele seks marinaer. Byen har spilt en viktig rolle i nederlandsk shipping gjennom flere hundre år. I den nederlandske gullalderen samlet skip seg i Den Helder og seilte til alle verdens hav. I 1820-årene ble det bygd en kanal fra Amsterdam til Den Helder. I tillegg står fyret Lange Jaap som et ruvende monument ved innseilingen til byen.



BENYTTET SEG AV VELFERDSTILBUD. Vi fant to norske skip i Den Helder den dagen vi var på besøk – Silex, tilhørende Østensjø Rederi A/S, og Far Splendour, tilhørende Farstad Shipping ASA. Begge skip fikk sine aviser og tidsskrifter, samt nye bokkasser om bord.

Med sine 63,45 meter er fyret det høyeste i Europa. Det ble bygd i 1877.

Den Helder har vært hjemmehavn for den nederlandske marine siden tidlig på 1800-tallet. En engelsk-russisk invasjonshær landet i Den Helder i 1799 og seiret over den Bataviske marine her. Keiser Napoelon, som besøkte Den Helder i 1811, var imponert over byens strategiske beliggenhet og beordret byggingen av et fort (Kijkduin), i tillegg til marine verftet Willemsoord.

Nederland ble et kongedømme i 1815. Verftene ble bygd fra 1813-1827. I 1947 ble det offisielt den kongelige nederlandske marines hovedhavn. Den kongelige marines akademi finnes også i Den Helder.

Marinemuseet

Bare kort avstand fra der de norske supplyskipene legger til, finnes det en flott attraksjon som vi vet at mange norske sjøfolk har besøkt, nemlig det

nederlandske marinemuseet. En helt unik opplevelse for mange.

Her kan vi følge hele historien til den nederlandske marinen. Det finnes mange interessante avdelinger, blant annet en presentasjon av nederlandske sjøhelter. Den mest interessante her er nok Admiral Michiel de Ruyter, som nedkjempet både spanjolene, svenskene, franskmennene og engelskmennene i avgjørende slag. Andre avdelinger viser hvordan skipsbygging har forandret seg gjennom historien. Det finnes mange eldre fartøy, blant annet en minesveiper fra annen verdenskrig og en ubåt fra 1960-tallet.

Ubåten Tonijn

har vært en del av marinemuseet siden 1994. Dette er en tresylindret ubåt som mellom 1960 og 1991 var selve hjernen til den nederlandske undervannsflåten. Det var nederlandereren M.F. Gunning som utviklet tresylinderprinsippet. Konstruksjonen forbedret stabiliteten og oppnådde en raskere dykking enn tidligere tiders ubåter. Båten er 78 meter lang, har en vekt på tusen tonn, og er den eneste ubåten i Nederland som kan besøkes av publikum. Her kan man ta seg en tur om bord og se på alt fra kommandosentralen til toalettet i lugaren på kommandantens lugar. 67 personer arbeidet om bord til enhver tid, og man får et veldig godt innblikk i hvor trangt det må ha vært om bord for så mange mennesker.

Panserskipet Schorpion

I 1982 ble dette såkalte "Ramschip", som vel best kan oversettes med "panserskip", kjøpt av en nederlandsk stiftelse. Denne "ram-baugen" heter på norsk vedderbaug, som kommer av å vedre. Dette var før kanoner og sprenggranater ble virkelig effektive, og var en populær taktikk i overgangen fra tre til jern og stål.

Skipet ble tauet fra Amsterdam til Den Helder med fire taubåter. Like før ankomst Den Helder ble skipet sittende i klem i en bro i kanalen. Det tok nesten et døgn før det kunne fortsette. Men det ble en del skader på skipet, og det tok flere år med reparasjoner før det endelig i 1998 fikk sin plass ved kaia utenfor marinemuseet i Den Helder. □



MARINEMUSEET er verdt å få med seg for alle som er interessert i ny og gammel maritim historie.



UBÅTENTONIJN ser stor ut, men det var nok trangt beforhold om bord for mannskapet på 67 mann.

Happy birthday Erna!

On the 23rd of November, Erna Christie got to celebrate her seventieth birthday on board the Skandi Commander, alongside Blaikies Quay in Aberdeen. Erna is, as everybody knows, the manager of the seamen's welfare office in Aberdeen.

It all started a couple of weeks in advance, when Captain of the Skandi Falcon, Mr. Kjell Aas, began a collection for Erna's birthday, in order to arrange a present for her from the ships. So an e-mail campaign went around the vessels, and finally, on the morning of her birthday, a total of 4.120 pounds had been raised. Several vessels, ship-owners and agents had gladly contributed.

The gift was presented to Erna on the afternoon of her big day, in the mess-room of the Skandi Commander, during a small ceremony with some guests from Skandi Rona and music performed by "the Dirty Mess Band" of Commander.

It was a very surprised Erna who received the present, on what she thought would be just another regular visit on board.

Let's hope she will enjoy the present to the full, she's all worth it! □



THE BIRTHDAY PRESENT. A happy and slightly overwhelmed Erna Christie was presented with the cheque by the captain of the Commander, Pål R. Stenersen. – I only wished I could have dressed up a little bit for the occasion, said Erna, – but there was no time. I went to visit nineteen other ships that day as well.



POPULAR LADY. The Dirty Mess Band performed for Erna on her big day. There is no doubt that seafarers from other nations, as well as Norway, treasure her for her tireless welfare work. All will be happy to know that she has agreed to stay on as station manager for another two years.



Pål R. Stenersen,
Captain - M/V Skandi Commander

Lær språk i fritiden med Linguaphone!



De hygger Dem mens De lærer med **LINGUAPHONE**

Med Linguaphone kurs lærer De fort og greit å snakke språket korrekt, forstå det lett, samt lese og skrive det. De lærer så lekende lett med Linguaphonekursus at De aldri går trett av det, men finner det bent frem underholdende. De sitter med tekstmaterialet foran Dem, og på grammfonen er en Linguaphoneplate i gang. Og mens De hører språkeksperter tale og konversere på sitt morsmål, ser De hvert ord i plateteksten på trykk i kursets tekstmateriale, og samtidig ser De utallige forklarende illustrasjoner som leder til at De tenker engelsk, fransk osv.

Språkkunnskaper er av minst like stor betydning i dagens internasjonale skipsmiljø som i grammfonens dager. Velferden kan tilby leie av språkkurs for kr. 50,- pr.måned + MVA. Du kan selv velge hvor lenge du vil beholde kurset, og innbetalt leie kommer til fratrekk dersom du senere skulle ønske å kjøpe det. Stort grunnkurs er tilgjengelig på engelsk, fransk, spansk, italiensk og tysk. Kurs med norske lærebøker kan også skaffes hvis du vil lære deg noe

arabisk, gresk, portugisisk, russisk eller tyrkisk.



Hent bestillingsskjema/leiekontrakt på www.sjofartsdir.no/velferden og send til velferden@postmottak.no eller telefaks 52 64 50 01.

Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices

Aberdeen

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

Port Said

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

Rotterdam

Oostbroekweg 4,
3089 KL Rotterdam, Nederland
Phone: (+31-10) 429 20 68
Fax: (+31-10) 428 13 71
Mobile phone: (+31-6) 51 51 25 30
E-mail: ngss.rotterdam@sjofartsdir.no

Kontakter/Contacts

Dunkerque

Konsul Ola Sætren,
104 Rue de L'Ecole Maternelle,
59140 Dunkerque, Frankrike
Phone: (+33-328) 63 39 72
Fax: (+33-328) 63 66 37
E-mail: saetrenola-consul@nordnet.fr

Houston

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

Singapore

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

Mongstad

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

Narvik

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

Odda

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

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

SHIP –

Seafarers Health Information Program

Inger Randi Wikre,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet
higher executive officer NMD



Samarbeidsprosjekt for bedre arbeids- og levevilkår

Våren 2007 inngikk Sjøfartsdirektoratet og Knutsen OAS Shipping AS et samarbeid om SHIP-prosjektet. Knutsen ønsker å øke fokuset på forebyggende helse i sitt rederi, mens Sjøfartsdirektoratet vil innhente erfaringer og bidra til økt bevissthet rundt arbeids- og levevilkår.

Det er valgt ut tre skip som skal være prøveskip for kampanjen nå i starten. Skipene har ulike arbeidsområder og bemanning. Det er kjemikalitankeren Anneleen Knutsen, LNG-skipet Iberica Knutsen og lagerskipet FSU Jorunn Knutsen som ligger på Åsgaardfeltet.

Det første som ble gjort var å arrangere en workshop hvor flere ansatte fra skipene deltok. SHIP-kampanjen ble presentert og sammen kom man frem til aktuelle temaer.

Knutsen valgte å fokusere på fire av temaene i kampanjen, som de mente var

mest aktuelt for dem – kosthold, overvekt, fysisk aktivitet og matsikkerhet.

To arbeidsgrupper ble satt sammen for å få prosjektet i gang. Gruppene består av landansatte (HMS-medarbeidere), ernæringsfysiolog, fysioterapeut/treningsveileder og kapteiner, styrmenn og stuerter om bord. De jobber nå med en handlingsplan for å implementere kampanjen innenfor hvert emne. Konkrete aktiviteter er blant annet å utarbeide menyer på engelsk, basert på anbefalinger innen ernæring. Man skal inkludere tre filippinske stuerter, for å

bli mer samkjørte når det gjelder kosthold på tvers av kultur og språk. I tillegg skal man ha en treningsvideo og en perm med treningsteori.

De tre skipene er forskjellige, og har dermed ulike utfordringer. Det gjør prosjektet enda mer spennende, og erfaringer på tvers av skipene blir nyttige både i det videre arbeidet med kampanjen og for resten av skipsfartsnæringen. □

SKAL TRIMME OG SPISE GODT. LNG carrier Iberica Knutsen er et av prøveskipene som er med i samarbeidsprosjektet. Knutsen OAS vil særlig fokusere på fysisk aktivitet og matrelaterte spørsmål.





KYSTVERKET

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



STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om uendrede lospliktbestemmelser og endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2008 ved følgende sjøtrafikkavdelinger:

Oslofjorden, Grenland, Rogaland, Vestlandet, Møre og Trøndelag og Nordland sjøtrafikkavdeling, samt Troms og Finnmark v/Kirkenes losstasjon.

Referansenr: **239585627** Søknadsfrist: **31.12.2007** Kontaktinfo: **Steinar Hanssen**, fung. avdelingssjef. T. 52 73 33 13 / 951 90 516

ARBEIDSGRAVER

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

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

KVALIFIKASJONER

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

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

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

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

Må ikke ha fylt 38 år innen søknadsfristens utløp. Kravet til alder kan dispenseres ved særlig godt kvalifiserte søkere og ved særlige behov.

PERSONLIGE EGENSKAPER

Gode samarbeids- og kommunikasjonsevner.
Evne til å arbeide selvstendig.
Gode evner til kontaktskaping.

Aktuelle kandidater vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av januar–februar 2008.

DISSE KANDIDATENE MÅ KUNNE FREMLEGGE:

Helseerklæring for losaspiranter (skjema LB0017) utstedt av autorisert sjømannslege. **Politiattest** (vandelstest). **Bekreftede kopier** av navigatørsertifikat, fartsoppgave og vitnemål skal ikke sendes med søknaden, men tas med ved eventuell innkalling til intervju.

I TILLEGG TIL OPPLÆRING TILBYR VI:

Søkere som etter bestått opptaksprøve blir tatt opp som statslosaspirant, vil få teoretisk og praktisk opplæring ved den stasjonen de skal arbeide samt delta på kurs knyttet til opplæringen.

Det tas sikte på at 1. deleksamen avholdes etter ca. 3-4 måneders opplæring. Bestått første deleksamen gir et begrenset lossertifikat.

I opplæringstiden frem til bestått 1. deleksamen vil statslosaspiranten være tilsatt som statslosaspirant. Det vil bli utbetalt lønn etter statens lønnsregulativ, stillingskode 1335 for tiden ltr. 34, kr. 284.400,- brutto pr. år.

Etter bestått 1. deleksamen tilsettes statslosaspiranten som statslos. Det vil bli utbetalt lønn etter statens lønnsregulativ, stillingskode 0111 for tiden ltr. 42, kr. 320.500,- brutto pr. år. I tillegg utbetales lønn etter lønnsregulativets tilleggs-lønnstabell ltr. 90 + 39, kr. 103.200,- brutto pr. år. Det vil i tillegg utbetales lokal tilleggs-lønn for tjeneste ved utvalgte

steder i henhold til særavtale for statslosere og statslosaspiranter § 6 nr. 3 til nr. 12.

Etter inntil 15 måneder avlegges siste deleksamen og det vil bli utbetalt lønn etter statens lønnsregulativ, stillingskode 0111 Statslos, for tiden ltr. 42, kr. 320.500,- brutto pr. år. I tillegg utbetales lønn etter lønnsregulativets tilleggs-lønnstabell ltr. 90 + 72, kr. 129.600,- brutto pr. år.

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

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

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

Sjuk til sjøs

På størsteparten av verdshava er helikopterevakuering ikkje mogeleg. Difor er det naudsynt med helsekrav for sjøfolk. Ein må og lære opp sjøfolka i å bruke medisinsk utstyr i akutte tilfelle av sjukdom og skadar.



Alf Magne Horneland,
leiar Norsk senter for maritim medisin

Alle hav på jorda er delte inn i SAR-regionar, der ein skilde nasjonar har ansvaret for redningstenesta. Men hava er store. 70% av verda er dekt av hav, noko som tilsvarar 360 millionar kvadratkilometer. Det er meir enn tusen gonger arealet av Noreg.

Det er uråd å nå ut til grensene for SAR-regionane med helikopterevakuering dei aller fleste stader i verda. Overfarten på Atlanterhavet kan fort ta ein til to veker. På Stillehavet kan dei lengste strekningane ta både tre og fire veker, mesteparten av tida utanfor rekkevidde av helikopter.

Norske redningshelikopter har ei rekkevidde på 200-220 nautiske mil for å plukka opp ein mann, og returnera utan å etterfylle drivstoff. Dei nye redningshelikoptera vil truleg få ei rekkevidde på 385 nautiske mil, og då klarer Noreg for første gong å nå heilt ut til grensene for sin SAR-region.

Avgrrensa behandling om bord

Utsetjing av evakuering i timar og dagar på grunn av avstand og vêrlag, berre eit minimum av medisinsk utstyr og vanlege sjøfolk med minimal medisinsk opplæring til å bruka utstyret, gjer at det er avgrrensa kva som kan tilbydast av



KLAR TIL TRANSPORT. Personar med høg risiko for akutt sjukdom bør ikkje teke arbeid om bord på skip som seglar utafor rekkevidda til redningshelikopter.

medisinsk behandling om bord. Difor må ein sikra at personar med høg risiko for akutt sjukdom, eller for å bli hjelpe-trengjande, ikkje tek arbeid om bord. Med dagens minimumsbemanning er det også nødvendig at dei kan makta jobben sin, sidan alle er avhengige av at kvar og ein yter sin arbeidsinnsats.

Dei retningslinjer som er gitt frå verdas helseorganisasjon (WHO) og den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) er berre rettleiande. Det varierer

kva slag utforming dei finn i kvar einskild nasjon. Revisjon av regelverket og sterkare internasjonal semje er naudsynt.

Opplæring den viktigaste einskildfaktoren

Det er ikkje mange skip som har avansert medisinsk utstyr om bord. Uansett vil ikkje noko utstyr gjera jobben sjølv, og den faktor som avgjer kva ein kan få ut av slikt utstyr, er opplæringsnivået på dei som skal bruka det.

For å betra behandlingstilbodet om bord, må sjøfolka difor få opplæring i å bruka det utstyret dei har tilgjengeleg. Berre det sjøfolk observerer om bord, kan bli formidla til legen på land. Berre dei undersøkjingsmetodane dei kan utføre om bord, kan bli gjort med pasienten. Og berre dei behandlingsmetodane dei kan meistre, eventuelt med rettleiing, kan bli utført. Det set sterke grenser.

STCW-konvensjonen sine krav, slik me finn dei konkretisert i IMO modellkurs for medisinsk behandling om bord, er berre eit minimumsnivå. Men svært få opplæringsentra går ut over denne minimumsnormen. Derksom nokon gjer det, vil dei lett missa kunder, sidan dei fleste som kjøper slike kurs (les: reiarlag) og dei fleste som går på slike kurs (les: sjøfolk), hovudsakleg er interesserte i dokumentasjon på gjennomført kurs på raskaste og rimelegaste måte.

Det er på høg tid at minimumsstandarden vert heva.

Kommunikasjon med lege i land

Dei fleste skipsfartsnasjonar har ein brukbar Radio Medico, men sams for alle er at dei ikkje har vore særleg høgt prioriterte av nokon stat. Det handlar om vakt ved sida av eit anna arbeid i dei fleste tilfelle. Det er mange idealistar som yter ein flott innsats, medan dei fleste statar har teke ansvaret lite alvorleg. Noreg er ikkje noko unntak.

Den telemedisinske rådgjevingstenesta til skip i havet har drive med telemedisin lenge før ordet vart oppfunne. Kommunikasjonen er enkel, og dreier seg i det alt vesentlege om det talte ord. I dei seinare åra er det utvida til å kunna formidla foto som vedlegg til e-post.

Video-overføring er så langt skuffande. Bilet oppløysinga er altfor låg og bandbreidda i skipsfarten er altfor liten, så nytteverdien av slik kommunikasjon er som regel svært liten. Det kan tenkjast einskilde tilfelle der video-kommunikasjon kan vera av nytte når den teknologiske utviklinga er komen så langt at oppløysing og bandbreidde ikkje lenger er noko problem, men det er enno ei stund til.

Kompetansen hjå legen som gir råd

Legen sin kjennskap til skipsfarten, til kva slag kvalitet helsetenesta har på land i nærleiken, til utstyret om bord, til dei medisinar som er tilgjengelege og til kompetansen hjå sjøfolk om bord, er viktig å ha med, dersom rådgjevinga skal bli til nytte for dei som er sjuke.

Kjennskap til spesielle behandlingsmåtar og evne til å tenkja utradisjonelt og til dels "gamaldags" er og viktig. Eit døme er akutt blindtarmbetennelse. Ein pasient med ein slik akutt sjukdom skal helst på sjukehus og opererast så snart råd er. Når det ikkje er mogeleg, må ein behandla med antibiotika og sengeleie. Dersom ein ikkje gir råd om det til havs, vil det vera feil. Men nyttar ein slike råd på land, vil nok Helseilsynet gi åtvaring og refs. Fleire sjukdomar kan på tilsvarande måte få ulik behandling til sjøs og på land.

På same vis vil mykje akutt-medisinsk utstyr som er vellukka på land ha mindre verdi på havet, sidan evakuering ikkje kan iverksetjast like raskt, og det vert vanskelegare å følgja opp behandlinga slik ein gjer på land.

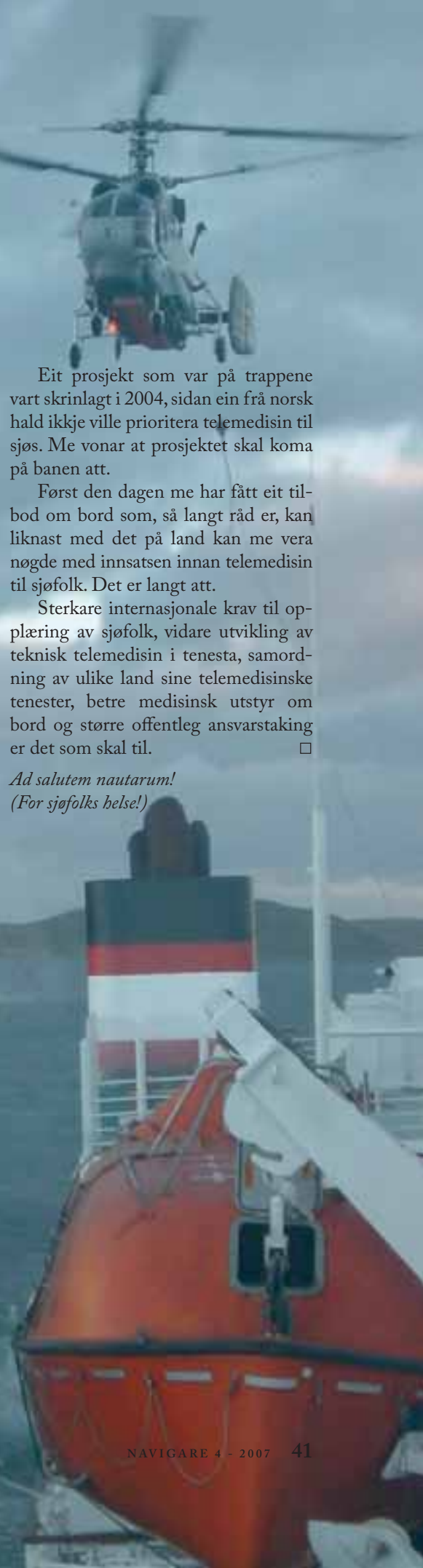
Nye guidelines vert vurderte internasjonalt, og Forskrift om skipsmedisin vert truleg omarbeidd i næraste framtid.

Samarbeid

Ei kjede er ikkje sterkare enn det veikaste leddet. Alle ledd må arbeida smidig saman, frå den sjuke eller skadde, via medisinsk ansvarleg om bord (styrmann/kaptein) til Kystradio-stasjon og Radio Medico. Trengst evakuering, kjem redningsteneste, redningssentralar, kystvakt og liknande inn i biletet. Kommunikasjon med sjukehuset som tar mot på land er viktig, og reiarlaget må syta for repatriering i samarbeid med forsikringsselskap og NAV.

Det er trong for å styrkja den telemedisinske rådgjevinga til skip i alle skipsfartsnasjonar.

Truleg er det noko å vinna på å etablere fora for samhandling. Ei rekkje område kan by seg for samordning, så som journalsystem, kommunikasjons- og kontaktmåtar, databasar, forskning og rutinar.



Eit prosjekt som var på trappene vart skrinlagt i 2004, sidan ein frå norsk hald ikkje ville prioritera telemedisin til sjøs. Me vonar at prosjektet skal koma på banen att.

Først den dagen me har fått eit tilbod om bord som, så langt råd er, kan liknast med det på land kan me vera nøgde med innsatsen innan telemedisin til sjøfolk. Det er langt att.

Sterkere internasjonale krav til opplæring av sjøfolk, vidare utvikling av teknisk telemedisin i tenesta, samordning av ulike land sine telemedisinske tenester, betre medisinsk utstyr om bord og større offentleg ansvarstaking er det som skal til. □

*Ad salutem nautarum!
(For sjøfolks helse!)*

Sick at sea

Most of the world's oceans are inaccessible to helicopter evacuation. Therefore it is necessary with medical fitness requirements for seafarers. Seafarers must also receive proper education and training in the use of medical equipment in acute situations of illness or injury.



The world's oceans are organized in SAR regions, where each coast nation has the responsibility for search and rescue in their specific region. Oceans cover 70% of the earth's surface, corresponding to 360 million square kilometres, more than a thousand times the area of Norway.

The greater part of many SAR regions is inaccessible for helicopter evacuation. During most of their crossing time, ships are out of reach for helicopter. Crossing the Atlantic takes one to two weeks and crossing the Pacific may take three or four weeks, and most of the time out of helicopter reach.

Norwegian SAR helicopters can reach a distance of 200-220 nautical miles to pick up one single person, and return without refuelling. Future helicopters will probably reach 385 nautical miles and thus make it possible to reach the outer borders of the Norwegian SAR region.

Limited treatment on board

Immediate evacuation is sometimes impossible due to long distance and weather conditions. When at the same time, the medical equipment is limited, the communication is confined to radio and telephone, and the crew has only received limited medical training, it is evident that the quality of the treatment will be less than desirable.

Persons working on board must therefore not bear a high risk of becoming acutely ill, or be in need of regular medical assistance. Due to the present tendency towards minimum manning, it is imperative that crew members are able to fulfill their work obligations, and that they are not in need of frequent medical attention.

International guidelines for medical fitness are merely recommendations. They vary considerably between different nations. Revision and a stronger international agreement are necessary.

Education and training are the most important factors

There are advocates for advanced medical equipment on board ships. However, equipment can not do the job alone. The limiting factor for such equipment is the skill of and training received by the individuals who are responsible for medical care on board.

To develop a better medical service on board, the seafarers must receive proper training in the use of available equipment. Information to the doctor on shore is limited to whatever the seafarer can observe and examine. Only the medical procedures that the seafarers have learned to master can be carried out on board, a fact that limits the quality of medical assistance on board.

The STCW convention guidelines as practised in the MO model courses, only give minimal requirements for medical care on board. Very few training centres arrange courses that go beyond this minimum. If someone would like to expand the course to include more than minimum requirements, they would probably not succeed in selling the course to companies or seafarers, whose main interest is to receive documentation for having passed the course, as fast and inexpensive as possible.

It is time that the minimum standards are raised.

Communication with doctor on shore

Most shipping nations have established a radio medical service. However, com-

mon to them all is the low priority this service is given. Often, the telemedical service is operated by idealists or by people working part-time as medical advisors. The vast majority of states do not take their responsibility seriously. Norway is no exception.

The medical advice services for ships have been practising telemedicine long before this phrase was coined. The communication is oral, simple and to the point. Over the last years however, it has been supplemented with digital photos as attachments to e-mails.

Video communication has so far been a disappointment. The resolution is still not sharp enough and the bandwidth in most accessible networks too narrow to transmit an satisfactory resolution. However, the rapid development within communication technology will most probably make video communication an important tool in the future.

The advising medical doctor's level of competence

The advising doctor must have good knowledge of shipping in general. He must also have a fair knowledge of the medical facilities along the coastlines of the world and the possibilities for evacuation worldwide. He must have detailed knowledge of the equipment and the medicines on different types of ships. In addition, he must be able to consider the advice he is giving in relation to what can be expected from the officers on board.

Knowledge of specific treatment procedures and the capability of untraditional, sometimes "out-dated", think-

ing is also important. One example is acute appendicitis. A patient with acute appendicitis on shore should preferably be admitted to hospital and undergo surgical treatment without delay. On board a ship however, when evacuation and admittance to hospital is not possible, the procedure will have to administer antibiotics and prescribe bed rest. To give the officer on board the advice of operating on the patient would be wrong. Giving antibiotics and order bed rest for appendicitis ashore however, would probably trigger sharp reactions from the Board of Health Supervision. Several diseases and situations on board require that the doctor makes some untraditional decisions..

Likewise, advanced emergency medical equipment, which can be very successful on shore, may have limited value at sea, where evacuation and follow-up are difficult or impossible.

New guidelines are discussed internationally, and the Norwegian regulations for ship medicine will probably be revised in the near future.

Cooperation

A chain is not stronger than the weakest link. All parts have to work together, the sick or injured, the responsible officer on board, the coast radio station, and the telemedical assistance service. When evacuation is needed, SAR service and centres, coast guards or similar services must also be included. Communication with the hospital on shore is important, and the shipping companies together with the insurance companies and national social insurance service must cooperate when seafarers need repatriation.

The radiomedical assistance service in most nations is in need of upgrading. There is probably much to gain through establishing fields of cooperation. Fields

of possible cooperation may be recording systems, technical communications and contact procedures, as well as databases, routines and research.

A proposed cooperation project stranded in 2004 as it received little attention from Norway. However, we hope the project soon will be back on track.

Until seafarers can benefit from roughly the same quality health service as people on shore, we cannot be content. We certainly have a long way to go. What we need are stronger international requirements for education and training of seafarers, further development of telemedical technology, coordination of the telemedical services of the different countries, better medical equipment on board, and more responsible national authorities. □

*Ad salutem nautarum!
(to the health of seafarers!).*



Produsert i samarbeid mellom Norsk senter for
maritim medisin og Radio Medico

Denne DVD-en er et glimrende supplement til boken
"Medisin om bord" og bør sammen med denne finnes
på alle norske fartøyer i utenriksfart og på de
havgående fiskefartøyer

"Førstehjelp til sjøs"

er en forberedt og sterkt utvidet
oppfølger til CDen "Medisin om
bord" fra 1998 som ble svært
godt mottatt

Denne DVDen inneholder video
av 25 medisinske prosedyrer som
må kunne utføres om bord, blant
annet:

- Lokalbedøvelse
- Sårlukking
- Spjelking
- Bandasjering
- Brannskadebehandling
- Evakuering av skadete
- Intravenøs væske
- Hjerte-/lungeredning

Komentarene finnes på norsk,
engelsk og tysk

Bestilles fra:

Norsk senter for maritim medisin
Yrkesmedisinsk avdeling
Haukeland universitetssjukehus
5021 Bergen

E-post: sjofartsmed@helse-bergen.no

Pris: NOK 900.-



Sjøsikkerhetskonferansen 2007

Miljø sikkerhet, risikokultur og det menneskelige

Sjøsikkerhetskonferansen arrangeres årlig av Sjøfartsdirektoratet og setter fokus på viktigheten av å tenke sikkerhet i alle ledd i den maritime næringen. Årets konferanse ble arrangert i Haugesund 19. – 20. september.

I sitt åpningsforedrag la ikke sjøfartsdirektør Rune Teisrud skjul på at det både var med en viss spenning og forventning at han åpnet konferansen for første gang i Haugesund. At nær 200 personer fra hele landet valgte å delta på Sjøsikkerhetskonferansen, mente Teisrud understreket at den maritime bransjen ønsker å ta sikkerhet på alvor.

Men samtidig ser man at enkelte ulykkestyper nå utvikler seg i negativ retning. Spesielt gjelder dette grunnstøtinger.



FULLSATT SAL. Nesten 200 personer fra alle deler av maritim næring hadde valgt å delta på Sjøsikkerhetskonferansen 2007.

Dette kan skyldes mangler i regelverket, men også i stor grad manglende etterlevelse av regelverket. En konferanse som Sjøsikkerhetskonferansen vil være en

viktig møteplass mellom tilsynsmyndighet og næring. Sjøfartsdirektøren var her helt konkret og ønsket innspill i det videre arbeidet med sikkerhets spørsmål. □

Nok søvn med 8-8-4-4

Anna Kari Rasmussen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

”Før var jeg konstant trøtt og uopplagt. Utrolig at en så enkel endring skulle gi så stor effekt.” Det sa Øystein Våge i Eidesvik Offshore i sin presentasjon under Sjøsikkerhetskonferansen. Våge er svært fornøyd med den nye vaktordningen som ble implementert på Viking Poseidon høsten 2006.

Våge beskrev en ny og bedre hverdag med den nye vaktordningen, både når han hadde sin arbeidsperiode om bord, og ikke minst når han kom hjem i friperioden. Tidligere hadde et konstant underskudd på søvn i arbeidsperioden, ført til et stort søvnbehov i friperioden.

Prinsippet i den nye vaktplanen i Eidesvik Offshore, er såkalte 8-8-4-4 vakter. Det betyr at nattevakten har en

sammenhengende vakt i åtte timer, fri åtte timer, arbeid i fire timer, etterfulgt av fire timer fri. Dagvakten går motsatt turnus. Slik vaktplanen er lagt opp, får nattevakten sin hovedsøvn om morgenen. Ordningen gir en periode med cirka sju timers søvn i løpet av døgnet, og dette dekker søvnbehovet for de fleste mennesker. I perioden med fire timer fri, anbefales det å kun ta en kort hvil for ellers å være sosial og fysisk aktiv.



VÅKEN OG OPPLAGT. Øystein Våge (til venstre) har fått et bedre liv etter at Eidesvik Offshore endret vaktordning. Akkurat det forundrer ikke lege Knut A. Omdal, som har forsket på hvor viktig søvn er for at man skal fungere godt. – Tar man ikke hensyn til fatigue, må man nesten forvente menneskelig sviakt, mener han.

Lege Knut A. Omdal ved Norsk rederihelsetjeneste er ansvarlig for prosjektet med nye vaktplaner og beskrev

Maritim næring tar miljøikkerhet på alvor



LØSNINGEN FINNES. – Teknologien for å motvirke skadevirkningene på naturen finnes allerede, sa Gore i sin film "En ubehagelig sannhet", – det gjelder bare å ta den i bruk.

bakgrunnen for prosjektet på sikkerhetskonferansen. Forskning viser at vaktplaner med seks timer arbeid og seks timer fri på lang sikt er helseskadelig og utgjør en sikkerhetsrisiko på grunn av søvnmangel. Omdal viste til en rekke undersøkelser og hevdet at menneskelig svikt må forventes i organisasjoner der man ikke tar hensyn til fatigue. Omdal ga en innføring i menneskets søvnfysiologi og viste hvor viktig søvn er for at hjernen skal fungere optimalt. For lite søvn gir blant annet dårligere konsentrasjon, hukommelse, reaksjonsevne og oppmerksomhet.

Eidesviks vaktplan har ført til tilpasninger i spisetider og messeservice, men sammensetningen av mannskapene er den samme. Implementeringen av vaktplanene krever at mannskapet får en grundig innføring i hva som skal skje, og den følges tett opp av rederihelsetjenesten. □

Anne Minde,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

Miljøikkerhet var et av hovedtemaene under årets sjøikkerhetskonferanse i Haugesund. Innledningen var et utdrag fra filmen "En ubehagelig sannhet", der tidligere visepresident i USA, Al Gore, viste hvorfor han mener menneskeheten bare har et tiår på seg til å avverge en katastrofe, som kan bringe hele klodens klimasystem inn i et kaos, med enorme ødeleggelser til følge.

Kjell Sandaker fra Eidesvik ASA og Johannes Martinsen fra Wärtsilä fortalte om hvilke utfordringer og muligheter som finnes for å ta i bruk gass i stedet for olje som drivstoff, ved ombygging av allerede eksisterende skip. Wärtsilä har dessuten motorer som kan benytte både olje og gass.

Overingeniør i Sjøfartsdirektoratet, Lars Christian Espenes, presenterte et innlegg om NOx og de store skadevirkningene det gir på miljø og helse. Undersøkelser viser at innenriks sjøfart og fiske står for 37 % av de samlede norske NOx-utslippene. Det koster å redusere på utslippene, både på nybygg og i forhold til motortekniske ombygninger, men man kan også tjene penger på å være miljøbevisst. Blant annet kan skipsindustrien søke om tilskudd til NOx-reducerende tiltak, ved motortekniske ombygninger får man lengre levetid på motoren og man sparer inn på NOx-avgiften.

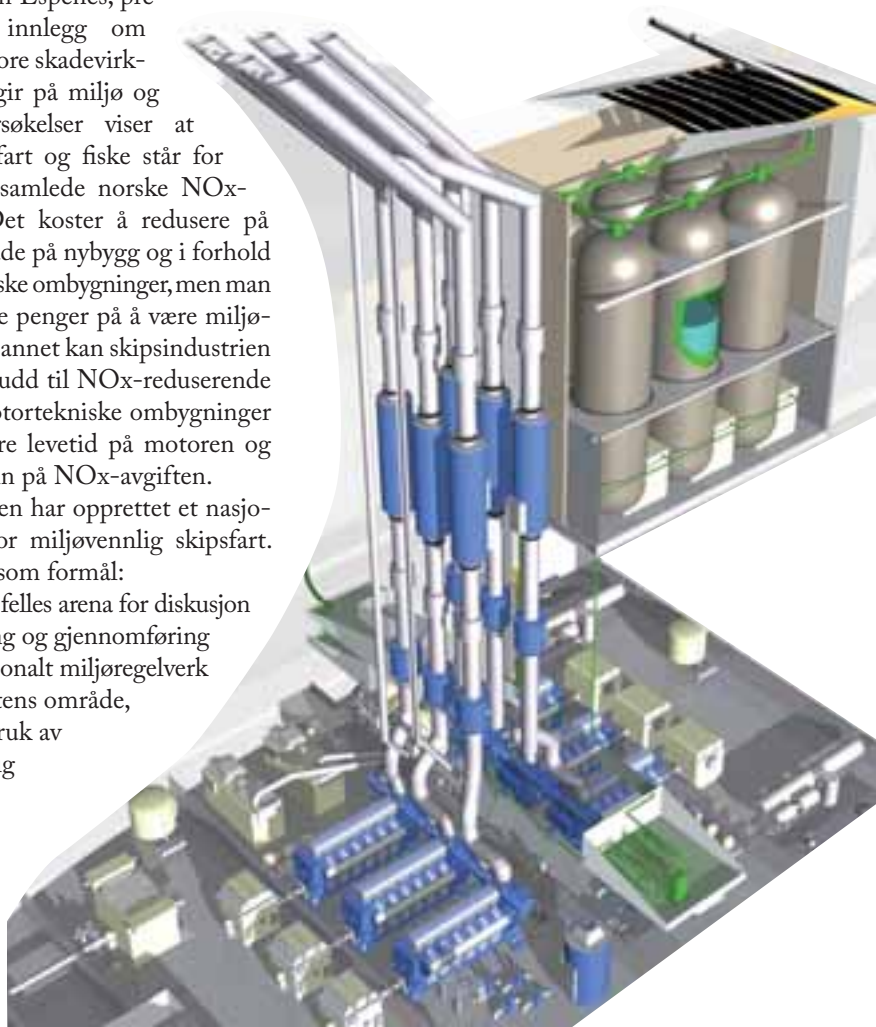
Regjeringen har opprettet et nasjonalt forum for miljøvennlig skipsfart. Forumet har som formål:

- Å skape en felles arena for diskusjon om utvikling og gjennomføring av internasjonalt miljøregelverk på skipsfartens område, gjennom bruk av miljøvennlig teknologi.

- Å fremme norsk maritim miljøteknologi og Norge som miljønasjon.
- Å styrke dialogen mellom myndighetene og næringen. □

FRA OLJE TIL GASS. Johannes Martinsen fra Wärtsilä forklarte hvordan det praktisk lar seg gjøre å utnytte gass som drivstoff.

ILLUSTRASJON: WÄRTSILÄ



Skremmende statistikk

Hundre omkomne fiskere på ti år er en skremmende statistikk, men hva kan gjøres for å bedre sikkerheten og bryr ikke fiskerne seg om sin egen sikkerhet? Dette var noen av spørsmålene som ble tatt opp og diskutert under Sjøsikkerhetskonferansen i Hauge-sund i september.

Med overskriften "Risikokultur" skulle Sjøsikkerhetskonferansen få frem de ulike aspektene knyttet opp mot sikkerheten i fiskeryrket – et yrke som for mange er preget av å være alene om bord lagt til havs. Sett opp mot ulykkesstatistikken for fiskeriflåten, og da spesielt de mindre fartøyene, kan nok de fleste være enige om at fiskeryrket er risikofyllt, men er det en risikokultur?

Kommisjon og læring

I 1981 ble det opprettet en egen særskilt undersøkelseskomisjon for fiskefartøy. Bakgrunnen var flere større ulykker med fiskefartøy, deriblant ulykken med Utvik Senior. Mandatet for kommisjonen beskrives på denne måten: "Den faste undersøkelseskomisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten har som mandat å granske ulykker der et fiskefartøy som er merkepliktig forliser, eller forlages i sjøen og det er grunn til å frykte at hele mannskapet er omkommet. Kommisjonens medlemmer skal representere tilstrekkelig juridisk, nautisk og teknisk sakkyndighet. Kommisjonen består i dag av tre medlemmer med personlige varamedlemmer. Medlemmene og varamedlemmene oppnevnes av Justisdepartementet for fire år av gangen. Oppnevning skjer i samråd med Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet."

Brit Ankill, som har ledet kommisjonen siden 2000, mener kommisjonen siden opprettelsen nok har vært med å sette fokus på sikkerhet. Dette begrunnet hun med at man ofte tenker seg om



PÅVIRKNING. Brit Ankill, leder for undersøkelseskomisjonen for fiskefartøy, tror at fiskere lettere vil la seg påvirke til å tenke sikkerhet ved å høre om konklusjoner fra ulykkesgranskinger enn av holdningskampanjer og formaninger.

når man hører om noe som har skjedd med personer i samme situasjon som en selv. Leser en fisker konklusjonen rundt årsaken til en ulykke, er sjansen stor for at han lar seg påvirke i større grad av dette enn av holdningskampanjer og formaninger. Hun trakk frem et eksempel der konklusjonen var at årsaken til at utfallet av en ulykke ble tragisk, var at det ikke var blitt brukt sikkerhetsline. Da denne konklusjonen ble kjent, gikk fiskerne "mann av huse" for å kjøpe seg slikt utstyr.

For tøffe

Kommisjonsarbeid er en ting, egne erfaringer noe helt annet. Etter Ankills innlegg fikk forsamlingen et møte med kommisjonsmedlem og fisker Sammy Olsen som kunne fortelle litt om egne erfaringer. Han likte ikke betegnelser

Dag Inge Aarhus,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

som at fiskerne ikke brydde seg om egen sikkerhet, men forklarte dette mer med kulturelle og sosiale forhold. Det har i fiskeryrket alltid vært en kultur for at man må mestre naturkrefter og frykt. Skal man hele tiden gå rundt å tenke på hva som kan skje vil dette også kunne utgjøre en risiko, mente Olsen. Men det var liten tvil om at fiskerne kan og må bli bedre i å bruke de midler som finnes for å gjøre arbeidsdagen tryggere. Selv viste han forsamlingen en liten fjernkontroll som han alltid hadde i en av ytterlommene når han jobbet om bord. Med denne kunne han enkelt stanse båtens fremdrift om han skulle falle over bord. Men også sikkerhetsline, sikring av gjenstander på dekk, flytemidler i arbeidstøy, leder og lav rekke høyde er ting som de fleste kan gjøre noe med, uten at det i for stor grad skal gå ut over økonomien eller arbeidsforholdene om bord.

Kartlegging og eget ansvar

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført en sikkerhetskartlegging av fiskefartøy mellom 6 og 10,67 meter. Statistikken viser at halvparten av ulykkene inne fiskeriene skjer innen sjarkflåten, og det er i mellom 6 og 10,67 en finner



SIKKERHETSFORANSTALTNING. - Med denne lille fjernkontrollen kan jeg stoppe motoren på båten, fortalte fisker Sammy Olsen.

hovedtyngden av fartøyene. De to største enkeltårsakene til dødsulykken er fall over bord (36 personer) og drukning i havn (16 personer). Spesielt innen den første kategorien vil man kunne gjøre mye med økt fokus på bruk – og riktig bruk – av sikkerhetsutstyr som nødstopp, sikkerhetsline, leder og

flytevest/flytemidler i arbeidstøy. Undersøkelsen ble først og fremst rettet mot sjarkflåten i nord, men det er ingenting som tyder på at det står annerledes til med fiskerne i sør. Fra fiskernes side er det etterlyst enklere regelverk og mer veiledning i stedet for pålegg. Den første undersøkelsen mot sjarkflåten

var i hovedsak ment som veiledning og hadde ikke til hensikt å komme med pålegg. Selv om det var en viss uenighet i salen i forhold til om man trenger strengere sikkerhetsregler for denne yrkesgruppen, var nok alle enige i at den beste til å gjøre noe med dette er den enkelte fisker selv. □

Sikkerhet skapes i system

Er menneskelig svikt den enkle forklaring på de aller fleste ulykker? Det var spørsmålet flykaptein Jarle Gimmestad ville gi et svar på under Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund.

Foran en ellers maritimt preget forsamling, kom SAS-kaptein Jarle Gimmestad likevel til sine egne da han snakket om menneskelige feil under Sjøsikkerhetskonferansen. For selv om hans erfaring er fra luftfarten, nikket tilhørerne gjenkjennende til budskapet.

- Vi trenger sikkerhetssystemer som er robuste nok til å tåle menneskelige feil. Mannskapet er den siste, mest fleksible og eneste intelligente barrieren mot uønskede hendelser, sa SAS-piloten.

Gimmestad påpekte at ulykker er et resultat av en utvikling eller en kjede av hendelser med bakenforliggende årsaker.

- Sikkerhet skapes i system. Målet må være å hindre at uønskede hendelser skjer igjen. Skyldspørsmålet er i denne



SIKKERHET ER DYNAMISK. - Systemet er som regel sikkert. Den største trusselen er menneskets upålitelighet, sa flykaptein Jarle Gimmestad.

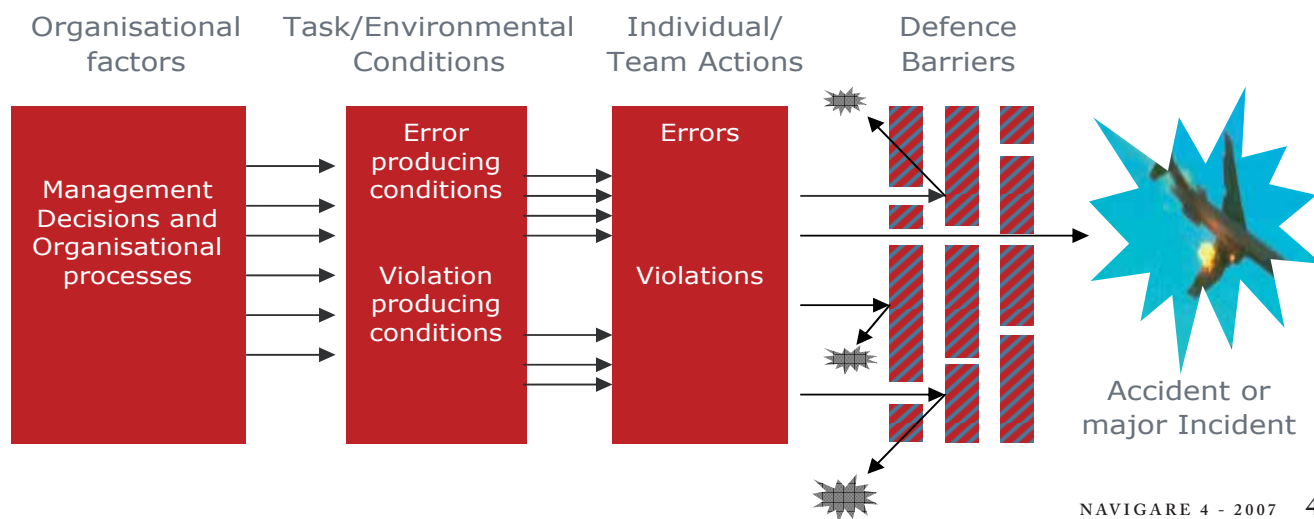
sammenheng uinteressant. Det viktige er å finne ut hvorfor ting skjedde og

Eilif Fjon,
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet

hvilke beslutninger som er tatt på ledelses- og myndighetsnivå, sa Gimmestad, og understreket at sikkerhet skapes gjennom hele organisasjonen.

- Sikkerhet skapes gjennom det vi kommuniserer og hvordan vi møter feil. Spørsmålet blir om vi fokuserer på hvilken reaksjon vi skal iverksette, eller om feilene som er begått er kilde til læring. Det er også et spørsmål om vi belønner folk for å tenke sikkerhet, sa flygeren.

Ledelsens rolle i arbeidet med sikkerhet ble også fokusert på av Gimmestad. Han fortalte at ledelsens rolle og samarbeid med resten av organisasjon er det som avgjør om selskaper er gode på sikkerhet. - Tydelighet fra ledelsen, gjerne i form av planer og intensjoner, samt en inkluderende atferd hvor man lytter til innspill er det sentrale. Tilgjengelighet og takhøyde er stikkord for åpen kommunikasjon. Og dette er et lederansvar, sa han. □



Sjøsikkerhetskonferansen 2007

Miljø sikkerhet, risikokultur og det menneskelige element var blant hovedtemaene for Sjøsikkerhetskonferansen i 2007

Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Krav til utslipp og rensing av ballastvann

Når ballastvannkonvensjonen implementeres i norsk regelverk, vil det i første omgang innføres krav til havdybde og tilstrekkelig lang avstand fra land for utskifting av ballastvann.

Norskekysten er en av verdens mest produktive områder. Kystsonen representerer store verdier som naturområder, ressurser og økonomisk produksjon i den marine næringen. Men det siste tiåret har det vært en sterk økning av introduserte marine arter langs kysten vår. – Dette representerer en trussel mot det biologiske mangfoldet, sa rådgiver i sjøfartsdirektoratet, Veslemøy Eriksen. – Inntak og utslipp av ballastvann og sedimenter fra skip i internasjonal trafikk er i dag den aktiviteten som internasjonalt anses å medføre størst risiko for utilsiktet introduksjon og spredning av fremmede organismer i det marine miljø, sa hun.

Etter ti lange år med drøftelser ble Ballastvannskonvensjonen fastsatt i 2004. – Forhandlingene var kompliserte, fordi det ikke fantes noen kjent renseteknologi, fortalte Eriksen. Etter at konvensjonen ble fastsatt er flere rensesystemer for ballastvann godkjent. Dette er et område hvor utviklingen



BIOTRUSSEL. Fremmede organismer som slippes ut med ballastvann kan være en trussel mot det biologiske mangfoldet, sier rådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Veslemøy Eriksen.

skjer raskt, og det er mange aktører som venter på godkjenning av sine rensesystemer.

Konvensjonen vil tre i kraft ett år etter at minst tretti stater som representerer 35 % av verdenstonnasjen har ratifisert. Norge tiltrådte konvensjonen i oktober 2006.

– Fra konvensjonens ikrafttredelse fram til renskrav innføres fra 2009 til 2016, avhengig av når skipet bygges og dets ballastvannkapasitet, kreves det at ballastvannet skal skiftes ut etter dybde

og avstand fra land, opplyste Eriksen. – Ballastvannet skal skiftes ut i områder med minimum 200 meter vanddyb og en avstand til nærmeste kyst på 200 nautiske mil. Dersom ikke skipet går utenfor 200 nautiske mil tilstrekkelig lenge nok til å skifte ut ballastvannet, kan dette også skje innenfor 200 nautiske mil og utenfor 50 nautiske mil, men bare hvis vanddypet er 200 meter eller mer. – Det er dessuten viktig at denne prosedyren ikke skal forsinke skipstrafikken eller endre skips reiserute, mente Eriksen.

Der man ikke oppfyller krav om distanse og dyp, kan havnestaten fastsette områder for utskifting av ballastvann, men utslippene må ikke påvirke andre staters sjøområder

For behandlingssystem for ballastvann kreves offentlig typegodkjenning. For systemer hvor det anvendes kjemikalier, kreves godkjenning i IMO (International Maritime Organisation). □

Ballastvann

- Samlet utslippsvolum i Norge er cirka 50 millioner tonn per år.
- Ved havnene Sture, Mongstad og Kårstø slippes det samlet ut cirka 30 millioner tonn per år.
- I 2004 var det registrert 400 fremmede arter i nordvestlige europeiske havner. 119 av disse var begroing av skrog. 105 kom fra ballastvann.
- De fleste fremmede artene kommer fra Stillehavet.
- Det er ikke nødvendigvis noen sammenheng mellom volum ballastvann som slippes ut og antall introduserte arter.

Forskriftsendring – dobbeltskrogdesign

Forskriften om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog (Forskrift 20. februar 2003 nr 254) er endret. Endringen kommer som en følge av at forordning 457/2007 er tatt inn i EØS-avtalen, og medfører at tankskip som seiler under norsk flagg ikke kan føre tungolje med mindre det har dobbeltskrog eller tilsvarende design, uansett hvor det opererer. I tillegg innebærer endringen at ingen tankskip, uansett flagg, får føre tungolje til havner i EØS-området med mindre det har dobbeltskrog eller tilsvarende design.

For EU-statene trådte forordningen i kraft tidligere i år, for EØS/EFTA-landene 29. september 2007. I Norge trådte regelendringen i kraft 19. november 2007.

Regulation amendment – double-hull design

The Regulation on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers has been amended.

The amendment is a consequence of the inclusion of the Regulation 457/2007 of the European Parliament of the Council into the EEA Agreement. As a result, no oil tanker under Norwegian flag may heavy oil unless it has double-hull or equivalent design irrespective of the whereabouts of the vessel. In addition, no oil tanker carrying heavy oil, irrespective of flag, may enter ports in the EEA-area unless it has double-hull or equivalent design.

The amended regulation entered into force 19 November 2007.

Bureau Veritas er et av verdens ledende skipsklassifikasjons-selskaper. Vi har en godt utbygget organisasjon i Norge og kan tilby tjenester innen klassifisering og sertifisering til konkurransedyktige priser.

- ✓ Klassifisering av nybygg
- ✓ Klassifisering av seilende skip
- ✓ ISM-ISPS-sertifisering
- ✓ Typegodkjennelser av skipsutstyr
- ✓ Sertifisering av offshore utstyr og installasjoner
- ✓ Kvalitets- og miljøsertifisering
- ✓ Systemsertifisering

Ta kontakt med:
Bureau Veritas – Christian Frederiks plass 6
Servisboks 24 – 0051 Oslo
Telefon: 24 06 91 00 – faks: 22 42 03 86
Mail: bvnorwaymail@no.bureauveritas.com
Internett: www.bureauveritas.com/
www.certification.bureauveritas.no



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Sammen om ISM-revisjon

For første gang har Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) samarbeidet som revisjonsteam på skip. Fagrevisorer fra DSB ble brukt om bord i tre av de fem gassfergene som trafikkerer Halhjem-Sandvikvåg og Mortavika-Arsvågen, oktober 2007.



Bjørn Vik Mjeltebakk,
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

De nye gassfergene til rederiet Fjord1 Fylkesbaatane AS var naturlige samarbeidsprosjekter når førstegangsrevisjon av ISM-sikkerhetsstyringssystemet skulle finne sted. Disse skipene har avanserte tekniske systemer, og Sjøfartsdirektoratet ønsket å heve kvalitetsnivået på revisjonen ved å bruke fagrevisorer fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

Samarbeidsavtalen mellom disse to tilsynene fordeler ansvaret for alt elektrisk utstyr om bord i skipene. Om bord i gassfergene gjelder dette også elektrisk utstyr i "eksplosjonsfarlig område" (gassmaskinrom). Under byggeperioden på Aker Yards Sjøviknes og Brattvåg hadde DSB og Sjøfartsdirektoratet samarbeid om tilsyn og erfaringsutveksling.

Omfattende revisjon

Bergensfjord-LNZZ var første skip som ble satt i drift og først ut til å bli revi-

dert. Sjefsingeniør Terje Wold fra DSB, Region Midt-Norge, Trondheim ble den første fagrevisor som Sjøfartsdirektoratet satte sammen med det øvrige revisjonsteamet. Han var prosjektleder hos DSB for gassfergene under byggeperioden. Revisjonsleder Bjørn Vik Mjeltebakk fra Sjøfartsdirektoratet var også saksbehandler for det gasstekniske arrangementet samt for oppdatering og ferdigstillelse av den nye gassforskriften.

Et av fokusområdene som Sjøfartsdirektoratet og DSB la vekt på om bord i gassfergene var prosedyrer og vedlike-

hold av elektrisk utstyr i eksplosjonsfarlige rom og områder, samt arbeid som utføres av spesielt godkjente elektrikere og kursede maskinister vedrørende det gasstekniske systemet for øvrig.

Ellers omhandler førstegangsrevisjoner av sikkerhetsstyringssystemet alle områder som ISM-koden berører; besetningens kvalifikasjoner, skipets sertifikater, opplæring, rederiets og skipets ansvarsfordeling, stillingsbeskrivelser og ansvar, viktige prosedyrer for skipets drift, beredskap og øvelser, avviksbehandling, vedlikehold, systemgjennom-



KONTROLLROMMET. Maskinsjef Roger Skåtøy og revisjonsleder Bjørn Vik Mjeltebakk ser på arbeidsbeskrivelsen i vedlikeholdssystemet AMOS.



SKIPSKONTORET. Fagrevisor Terje Wold (DSB) og maskinsjef Roger Skåtøy går gjennom elektroteknisk vedlikehold og prosedyrer om bord på "Bergensfjord".

gang, sertifikat- og begjæringer, verne- og miljø, med mer.

Fortsatt samarbeid

Om bord på Bergensfjord ble det også satt fokus på arbeids- og levevilkårene i henhold til ILO 178-konvensjonen. Det vil komme nye krav om disse forholdene i 2008, og Sjøfartsdirektoratet ønsket å kartlegge noe av dette arbeidets omfang.

Sjøfartsdirektoratets satsingsområde i tiden fremover er overordnet tilsyn, ISM-revisjoner er en del av dette arbeidet. Sjøfartsdirektoratets avdeling for "Kontroll- og inspeksjon" har opprettet en egen revisjonsseksjon som koordinerer alt revisjonsarbeid. Målet er å samkjøre og å kvalitetsheve revisjonsarbeidet. Det gjelder ISM-revisjoner av skip og redereier, ISO-revisjoner av maritime utdanningsinstitusjoner, godkjente kontrollforetak, flåtestasjoner, klassifikasjonselskaper og tekniske kontrollorgan.

Der hvor det faller naturlig å bruke DSBs fagekspertise, for eksempel større skip med avanserte elektrotekniske sys-



GJENNOMGANG. Revisjonsteamet gjennomgår skipets ISM-manualer sammen med kapteinen og maskinsjefen om bord. Fra venstre: Kaptein Frode Bekkenes, fagrevisor Terje Wold (DSB), fagrevisor Odd Heggemsnes (Sjøfartsdirektoratets underavdeling for arbeids- og levevilkår), revisjonsleder Bjørn Vik Mjeltebakk (Sjøfartsdirektoratet, revisjonsseksjonen) og maskinsjef Roger Skåtøy. Revisor Gunnar Stølen (Sjøfartsdirektoratets stasjon Bergen) var på broa da bildet ble tatt.

temer, ex-beskyttet elektrisk utstyr med mer, vil det i tiden fremover være aktuelt å fortsette samarbeidet mellom de to direktoratene. Dette gjelder fra byggestart på skipsverft og frem til revisjonstidspunkt og utstedelse av sikkerhetsstyringsattestifikater.

Erfaringene så langt er at begge tilsynene har hatt stort utbytte, og sikkerheten om bord blir styrket.

De øvrige gassfergene ble revidert ferdig i oktober, med fagrevisorer fra DSB Region Vest-Norge, Bergen. □

TRUSTED WORLD WIDE



BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems

Refined and proven concepts teamed up with supreme technical solutions ensures low life cycle costs

BRUNVOLL – manufacturer of

- Tunnel Thrusters
- Azimuth Thrusters
- Low-Noise Thrusters
- Thruster Control Systems



Another successful story...

The offshore supply vessel «Bourbon Mistral» – equipped with Brunvoll bow tunnel- and bow retractable thruster units. Built by Ulstein Verft AS for Bourbon Offshore Norway AS.



BRUNVOLL

telephone + 47 71 21 96 00
fax + 47 71 21 96 90
e-mail: office@brunvoll.no
www.brunvoll.no

Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF)

Deler erfaringer fra ulykker

På årets MAIIF-samling i Beijing ble det blant annet diskutert hvordan feil frakt av konteinere har resultert i flere alvorlige ulykker. Økt antall grunnstøtinger og arbeidsulykker på fiskebåter er bekymringer Norge deler med mange andre land.



Bjørn Pedersen,
avdelingsdirektør
Sjøfartsdirektoratet



ULYKKESETTERFORSKERE fra 28 land var samlet i Beijing for å utveksle erfaringer.

Den 16. samlingen i MAIIF ble holdt i Beijing 15 – 19. oktober. MAIIF-konferansene er fagmøter med fokus på ulykkesgranskning, trender og erfaring-utveksling fra ulykkesgranskinger verden over. MAIIF er et samarbeidsforum uten noen form for besluttsende myndighet, men arbeider for tiden med

å få observatørstatus i IMO. Forumet har to undergrupper, MAIIF Europe (EMAIF) og MAIIF Asia (AMAIF). Disse møtes også årlig for å diskutere felles problemstillinger innen den enkelte region.

Norges representanter på årets konferanse var sjøfartsdirektør Rune Teisrud og avdelingsdirektør Bjørn Pedersen fra Sjøfartsdirektoratet. I tillegg var Statens Havarikommisjon for Transport, sjøfartsseksjonen, representert med William Bertheussen og Elisabeth Juel Ramos. Totalt deltok ulykkesgranskere fra 28 flaggstater.

Norske erfaringer

Sjøfartsdirektoratets presentasjoner i år pekte på trendene i ulykkesbildet i løpet av de siste tre årene. Mens de fleste ulykkestyper har en fallende tendens, ser grunnstøtinger ut til å fortsette å øke. Dette gir grunn til bekymring, ikke bare på grunn av fare for tap av liv og fartøy, men også for potensialet for alvorlig forurensing. Lasteskipet "Server"s

forlis utenfor Fedje i januar var en alvorlig påminnelse om dette, og ble derfor presentert i detalj på konferansen.

Når det gjelder dødsulykker i Norge, så er de fleste relatert til arbeidsulykker og ikke forlis. Mange av dødsulykkene og de alvorligste arbeidsulykkene skjer i fiskeflåten. Dette er en situasjon og bekymring som er felles for flere andre deltakere på konferansen. Sjøfartsdirektoratet har allerede samarbeidet en del med Sør Afrika, hvor ulykkesgranskningene har vist flere felles trekk med Norge. Manglende bruk av rednings- og sikkerhetsutstyr er et hyppig problem, ofte kombinert med fiske i dårlig vær.

Farlig frakt av konteinere

Tilbakemeldinger fra andre flaggstaters granskinger viser et variert bilde av ulykkesårsaker, men det er noen gjengangere. Ett område er frakt av konteinere. Det ble presentert flere alvorlige ulykker hvor noen av de viktigste årsakene skyldes feil sikring av konteinernes innhold, kombinert med mangelfull eller feil



UTSATTYRKE. Mange av de alvorligste arbeidsulykkene skjer i fiskeflåten. Sør Afrika opplever mye av de samme problemene som Norge, og de to sjøfartsadministrasjonene har samarbeidet om temaet.

ILLUSTRASJONSFOTO: EKSPORTUTVALGET FOR FISK, FOTOGRAF KJELL OVE STORVIK



NORSKE ERFARINGER. Sjøfartsdirektør Rune Teisrud presenterte blant annet analyser av hva som skjedde under forliset til "Bourbon Dolphin".



EARLIG FRAKT. Det har i 2007 vært flere alvorlige ulykker med konteinerskip. Viktige årsaker er feil sikring av innhold og feil vektfordeling ved lasting.

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

dokumentasjon. Feil merking av farlig last førte til feil plassering om bord. Mangelfull sikring av innholdet i samme konteinerne førte til lekkasje og etter hvert antennelse av lasten.

Andre ulykkesgranskinger har vist feil eller mangelfull informasjon om konteinerens vekt. Konsekvensene har vært store og ført til feil belastning på skrog, med sprekkdannelser og forlis som konsekvens.

Noen av deltakerne på konferansen stilte også spørsmål ved selve lasteproses-

FURUNO Class-A UAIS transponder FA-150 provides Radar and ECDIS with AIS information through its interface for an enhanced level of navigation safety

FA-150

Compact and yet reliable, FURUNO FA-150 delivers solid performance and wide interface capacity. The compact unit facilitates space-saving installation onto a variety of vessels, and the spring clamp connectors simplify installation and connection with other onboard equipment.

- ▶ Full compliance with international regulations and standards
 - IMO MSC. 74 (69) Annex 3 · ITU-R M. 1371
 - IEC 60993-2 · IEC 60945 · MTSA 2002
- ▶ Providing real-time AIS information for collision avoidance
- ▶ Optional PC software to facilitate comprehensive observation of AIS information on a PC screen

FURUNO NORGE A/S
Sjømannsveien 19 • 6008 Alesund • Norway
 Tel. +47 70 10 29 50 • fax +47 70 10 29 51

www.furuno.no

sen i forbindelse med enkelte av ulykkene. I en undersøkelse ble det avdekket at lastingen ikke fulgte planlagt plassering og fordeling av konteinerne. Man lastet først forskipet helt opp før man gikk videre til neste lasterom. Den totale vektfordelingen ble feil, med konsekvenser for stabilitet og påkjenning på skroget.

Kompetanse

Flere ulykkespresentasjoner indikerte mangel på kompetanse som en med-

virkende årsak. Fra Norges side, ble det vist til problemstillingen med en næring som går bra for tiden, men hvor tilgjengelighet på kvalifisert personell er begrenset. I tillegg må man være bevisst på at sertifisert personell ikke nødvendigvis er kompetent før de har gjennomgått intern opplæring og vurdering. Bekymringen vedrørende mangelfull kompetanse ble delt av flere flaggstater, som hadde observert lignende forhold i sine ulykkesundersøkelser. □

Vilje til enighet på MSC 83

Om et år skal LRIT-systemet (Long Range Identification and Tracking of ships) være operativt. MSC 83 prioriterte derfor å fatte nødvendige beslutninger for å få dette på plass. Spesielt bra, sett med norske øyne, var at det etter intens jobbing og lobbying i komiteen og underkomiteene lyktes å få satt tiltak mot brann- og eksplosjonsulykker på tankskip som fører last med lavt flammepunkt på agendaen.



Gro Isadora Isaksen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Nok et MSC møte er avsluttet med gode resultater. MSC 83 (Maritime Safety Committee) ble avholdt fra 2. til 12. oktober 2007 under formann Neil Ferrer fra Filipinene. På grunn av oppussing av IMO-bygget i London, ble møtet holdt i København. Den norske delegasjonen ble ledet av sjøfartsdirektør Rune Teisrud.

MSC 83 hadde en omfattende agenda for gjennomgang i plenum. Det ble opprettet tre arbeidsgrupper relatert til henholdsvis "Maritime Security", "Goal-based New Ship Construction Standards" og "LRIT" (Long range identification and tracking). Det ble også opprettet en "Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments".

Goal-based standards (GBS)

GBS har vært et viktig agendapunkt på tidligere møter og var fremdeles det på MSC 83. Arbeidet går fremover med små skritt. Man har arbeidet med både "safety level" tilnærming og preskriptiv tilnærming, og det har blant annet vært uenighet om graden av satsing på henholdsvis den preskriptive modellen og "safety level"-modellen. Det ble konkludert med at neste møte (MSC 84) skal konsentrere seg om å arbeide videre med "safety level" og strategi for arbeidet.

Videre ble det konkludert med at et pilotpanelskal gjennomgå verifiserings-



ETTER ARBEIDSTID. Det danske vertskapet tok også vare på det sosiale, og inviterte alle MSC-delegatene til lukket forestilling i operaen. Dronning Margrethe med gemal var også til stede og kastet glans over forestillingen.

prosessen igjen. Forslag til SOLAS-tillegg og Ship Construction File skal da utsettes til etter dette.

Mer detaljert informasjon om GBS vil komme i neste utgave av Navigare.

Long Range Identification and Tracking of ships (LRIT)

Under MSC 83 ble det arbeidet videre med spørsmål knyttet til LRIT. Saken har tidligere vært behandlet på en rekke IMO-møter (MSC, MEPC, COMSAR og NAV), og har vist seg å være mer

komplisert enn opprinnelig antatt. Komplikasjonene har dels dreid seg om politiske og økonomiske spørsmål og dels om tekniske spørsmål.

MSC vedtok 19. mai 2006 SOLAS regel V/19-1 som inneholder obligatoriske krav til LRIT for passasjerskip (inkludert hurtiggående passasjerfartøy), lasteskip over 300 BT (inkludert hurtiggående fartøy) og flyttbare offshore boreenheter. Fartøy som er konstruert 31. desember 2008 eller senere skal kunne sende LRIT-data, mens eldre

Viktige endringer vedtatt av MSC 83

- Endringer i SOLAS-74 ny Regel IV/4-1 (GMDSS satellitte providers) og ny Regel VI/5-1 (Material safety data sheet) ved resolusjon MSC.239(83).
- Endringer i INF-koden kapittel 2 "Damage Stability" (2.2.1, 2.2.2 og 2.3.2) ved resolusjon MSC.241(83).
- Endringer i vedlegg til SOLAS-protokollen av 1988 relatert til sertifikatformularer ved resolusjon MSC.240(83). Eksisterende sertifikater skal erstattes ved første fornyelsesinspeksjon etter 1. juli 2009. Alle ovenstående endringer følger "tacit acceptance procedure" og protestfristen er satt til 1. januar 2009. Endringene trer i kraft 1. juli 2009.

skip vil ha en skalert innfasingsperiode frem mot 1. juli 2009, avhengig av fartsområde.

LRIT-systemet skal være operativt fra 30. desember 2008. Det var derfor viktig å fatte beslutninger under MSC 83 på de punkter som er nødvendig for å få dette på plass.

Komiteen besluttet at LRIT-informasjon ikke skal være begrenset til "security" formål, men også skal kunne brukes til sjøsikkerhets- og miljøvernformål. Komiteen vedtok at opprinnelig fremdriftsplan for implementering av systemet skal følges til tross for forslag om utsettelse. Man kom ikke til enighet om opprettelse av et internasjonalt datasenter, så alle flaggstater må opprette egne nasjonale datasentre, eller forhandle med andre stater om opprettelse eller deltagelse i regionale eller kooperative løsninger for tilslutning av sin flåte.

Inmarsat har fått konkurranse

Det åpnes for at andre enn Inmarsat kan tilby GMDSS-tjenester. Dette som følge av endringer i "Criteria for the Provision of Mobile Satellite Communication Systems in the Global Maritime

Distress and Safty System (GMDSS)", som skal erstatte res. A. 888(21) og MSC/Circ. 1077.

Endringen kan medføre at radiodekningsområdene A3 og A4 må endres. A3 er definert ut fra rekkevidden til Inmarsats satellittdekning. Avhengig av hvem og hvor mange nye selskaper som kan bli godkjent må definisjonen for radiodekningsområder omskrives.

IMSO vil bli overvåkingsorgan for at nye satellittleverdere oppfyller kravene til nødalarmering og nødkommunikasjon. Satellittselskapet Iridium, vil etter all sannsynlighet bli det første selskapet som blir godkjent i tillegg til Inmarsat Ltd.

Brann- og eksplosjonsulykker på tank- og kjemikalieskip

Komiteen vedtok å sette et nytt punkt på agendaen for underkomiteen Fire Protection, nemlig "Measures to prevent explosions on oil and chemical tankers transporting low flash cargo." Underkomiteen skal først se på tiltak for nye skip.

Det er Norge som har kjempet for å få dette på agendaen, da det de senere årene har vært et uakseptabelt antall

eksplosjonsulykker på tankskip som fører laster med lavt flammepunkt, med store konsekvenser for liv, helse og miljø.

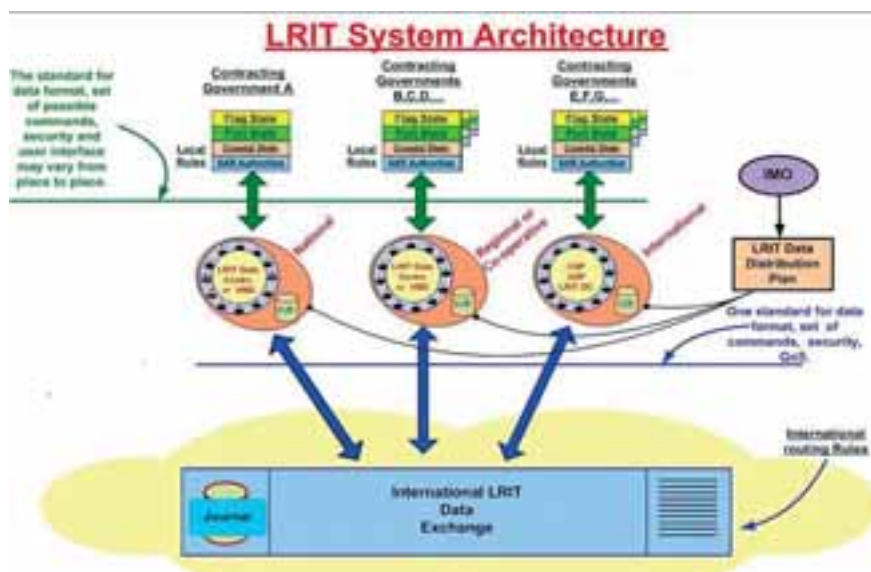
Sirkulær om operasjons- og vedlikeholdsmanualer

Under møtet ble det informert om CHIRP-rapporten, som viser at operasjons- og vedlikeholdsmanualene kan variere i innhold og kvalitet. Samtidig forventes det at sjøfolk skal kunne gå fra skip til skip og operere slikt utstyr. Av den grunn ble det utarbeidet et sirkulære for å rette oppmerksomheten mot behovet for større likhet.

Identifikasjon av offentlige tjenestepersoner

Komiteen delte bekymringene om at offentlige tjenestepersoner ikke identifiserer seg på tilstrekkelig vis når de går om bord i skip. Aktører ble oppfordret til å rapportere manglende identifisering til relevante myndigheter.

Du kan lese mer om MSC 83 på våre hjemmesider www.sjofartsdir.no. Neste møte – MSC 84 – avholdes 7. – 16. mai 2008. □



LRIT. Slik ser man for seg dataflyten i det kommende systemet for identifisering og sporing av skip.



KORSANG. Direktoratets egne ansatte underholdt med ramsalte viser. Reidun: bruk det bildet du synes er best



600 besøkte Sjøfartsdirektoratet på Kulturnatt



KUNSTELSKER. Små besøkende fant nye måter å sette pris på den noe utradisjonelle kunsten som pryder Sjøfartsdirektoratets resepsjon.

Sjøfartsdirektoratet deltok i år i arrangementet Kulturnatt i Haugesund, med åpent hus og et familierettet program. Oppslutningen på 600 besøkende i løpet av tre timer var langt over forventet og svært hyggelig.

Målet med deltakelsen i Kulturnatt var å synliggjøre direktoratet som en viktig arena i Haugesund og som en attraktiv arbeidsplass. - Vi er svært fornøyd med at så mange la Kulturnatt-ruten innom Sjøfartsdirektoratet. Dette var over all forventning. Takket være kjempeinnsats fra entusiastiske ansatte, ble vår første

deltakelse i Kulturnatt en suksess, sier kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon.

Begge forestillingene til Haugesund barne- og ungdomsteater, samt showet til kaptein Krok, trakk fulle hus og vel så det. Når sjørøveren Kaptein Krok drog 150 barn med seg på skattejakt ble det lettere kaotisk, men barna hadde



PÅ SKATTEJAKT. Det var trangt om plassen i resepsjonen, da flere hundre ville finne kista med gullpenger.



KNUTE PÅ TRÅDEN. Både store og små ville lære å knyte skikkelige sjømannsknuter.

det helt topp. Representanter fra Sjøvettavdelingen i Sjøfartsdirektoratet deltok også med ulike aktiviteter som tegnekonkurranse, knuter, førstehjelp og dataspill. Ansiktsmalingen som teateret stod for var også populært. Innimellom

aktivitetene krydret Sjøfartsdirektoratet sitt ansattekor inngangspartiet med sjørøversanger. Svært mange benyttet også anledningen til å få en omvisning i direktoratets flotte kontorbygg. □



IKKE LETTSKREMTE. Ivrige unger kappes med Kaptein Krok om å være skumle.



LIVREDDING. Det er viktig at unger vet hva de skal gjøre dersom de opplever en livstruende situasjon.

▶ S-VDR float free capsule your obvious choice from the market leader

CONTACT INFORMATION

Jotron AS
Norway
sales@jotron.com

Jotron UK Ltd.
England
sales@jotron.co.uk

Jotron Asia Pte. Ltd.
Singapore
sales@jotron-asia.com

Jotron USA, Inc.
USA
contact.us@jotron-usa.com



The new industrial standard for float free capsules

- Easily retrievable
- No expensive underwater operations required

Added safety

- FRM and EPIRB w/GPS in same capsule
- Battery capacity for 7 days when activated

Low maintenance cost

Extended warranty



Type approved by DNV and several S-VDR manufacturers

www.jotron.com



Ny kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet

Eilif Fjon er ny kommunikasjonsdirektør i avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt i Sjøfartsdirektoratet. – Å legge til rette for god informasjonsflyt til brukerne, er en av våre viktigste oppgaver, sier han.



NY KOMMUNIKASJONSDIREKTØR. Eilif Fjon vil jobbe for å videreutvikle de kanalene Sjøfartsdirektoratet har for å kommunisere med næringen og befolkningen.

Eilif Fjon (37) hadde sin første arbeidsdag i Sjøfartsdirektoratet den 30. juli i år. Til tross for sin unge alder, har han rukket å opparbeide seg en bred erfaring fra både media og offentlig forvaltning. Han synes det er en både interessant og utfordrende jobb han har tatt fatt på nå. Kommunikasjonsdirektøren har blant annet ansvaret for interne kommunikasjonsprosesser, direktoratets publisering gjennom egne medier og

mediekontakt. Han skal også være rådgiver for sjøfartsdirektøren og direktoratets øvrige ledelse i kommunikasjons-

faglige spørsmål, og bidra på strategisk nivå i Sjøfartsdirektoratets arbeid med å nå sin visjon og sine mål. Kommunikasjonsdirektøren er en del av direktoratets ledergruppe og medlem i direktoratets beredskapsgruppe.

- Det er viktig at Sjøfartsdirektoratet er i god dialog med næringen, samtidig som vi skal være tilsynsmyndighet. For avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt blir derfor oppgaven å legge til rette for god informasjonsflyt og formidle informasjon fra de ulike avdelingene våre, sier Fjon. Han viser til de ulike virkemidlene direktoratet har til å kommunisere med næringen og nå ut til befolkningen ellers. - Både Navigare og internett er gode kanaler i denne sammenheng. Videre er det viktig å delta på eksterne møter, arrangere konferanser og å delta på andre arenaer. Når det gjelder internetsiden vår, www.sjofartsdir.no, skal vi fortsette å jobbe for at den skal være brukervennlig, oppdatert og lett tilgjengelig, sier Fjon.

 **TROMS fylkeskommune**
ROMSSA fylkkasuoŋkan

 **Trømsø maritime skole**

Vil du bli:
Navigator - Sjøkaptein?
eller **Skipsmaskinist - Maskinsjef?**

Vi tilbyr:

- Utdanning for deks- og maskinoffiserer
- Kurs innen sikkerhet, radiokommunikasjon og GMDSS (GOC/ROC)
- Kurs innen de fleste områder av maritim opplæring på forespørsel

 Ta kontakt med oss:
telefon: 77 66 62 00 / tos-mar.vgs@tromsfylke.no
www.tos-mar.vgs.no

- Ved årsskiftet sender vi ut en brukerundersøkelse til våre brukere. I denne ber vi om tilbakemeldinger på den jobben vi i Sjøfartsdirektoratet gjør, slik at vi kan bli enda bedre, sier Fjon videre.

Nok en oppgave som har høy prioritet i avdelingen, er intern informasjon og kommunikasjon. - Vi er en organisasjon som har to tredjedeler av de ansatte samlet på hovedkontoret i Haugesund, mens en tredjedel er stasjonert på ulike steder landet over. Dette skaper en utfordring når det gjelder intern informasjonsflyt. For å bedre denne, har vi blant annet startet opp med internavis i Sjøfartsdirektoratet. Avisen, som har fått navnet Delfinen etter sin forgjenger på 1990-tal-

et. Den produseres i sin helhet internt og kommer ut hver fjerde dag. Den interne informasjon og kommunikasjon er i tillegg til være en bidragsyter for trygge

og motiverte medarbeidere, også en viktig del av arbeidet med å sikre at den informasjon som kommer ut har en god kvalitet sier Eilif Fjon. □

Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt

har ansvar for informasjons- og profileringsarbeid i Sjøfartsdirektoratet. Avdelingen har redaktør- og utgivelsesansvar for direktoratets faste publikasjoner som Navigare og årsmelding, samt redaktør- og innholdsansvar for direktoratets virksomhetsportaler på internett og intranett. Avdelingen har ansvar for utarbeidelse av informasjonsmateriell, direktoratets visuelle profil, mediekontakt og pressekonferanser, profilering, koordinering av konferanser i regi av direktoratet og messe- og utstillingsdeltagelse. Avdelingen samarbeider med alle enheter i Sjøfartsdirektoratet, og opptre som rådgiver, koordinator og operativt ledd i enhetenes kommunikasjonsoppgaver.

Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt består i dag av tre medarbeidere i tillegg til kommunikasjonsdirektøren.

- Bente Amandussen er redaktør for Navigare og deltar også i avdelingens øvrige informasjonsoppgaver ved behov.
- Dag Inge Aarhus er nettrektør og har det daglige ansvaret for Sjøfartsdirektoratets webportaler. Han har også ansvar for direktoratets multimedieproduksjon.
- Anne Minde er informasjonskonsulent og ansvarlig for internavisen Delfinen, men er engasjert innen hele avdelingens ansvarsområde.



Anne Minde,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

Preferred for innovation

www.akeryards.com

aker yards.



Call +47 55 94 74 00



The TTS winch bollard

TTS marine cranes

hose handling cranes | cargo cranes | davits | offshore cranes | offshore handling equipment
After-sales service and support



Vil du jobbe i Sjøfartsdirektoratet?

Sjøfartsdirektoratet opplever en økende arbeidsmengde. Derfor er vi hele tiden på utkikk etter mennesker som har de rette forutsetningene for å gå inn i det viktige arbeidet med sjøsikkerheten, enten i våre ulike fagavdelinger eller ved en av direktoratets stasjoner langs kysten.

Vil du arbeide med sjøsikkerhet?

Har du ingeniørfaglig og teknisk utdanning, eller maritim bakgrunn som for eksempel skipsfører, nautiker eller maskinist? Ja, da hører vi gjerne fra deg. Vår personalavdeling tar gjerne imot uforpliktende henvendelser fra interesserte. Ring oss eller send en e-post og legg gjerne ved CV.

Ledige stillinger

Se www.sjofartsdir.no eller for utlysning av ledige stillinger. Når du går inn på den enkelte stillingen vil du bli viderekoblet til et eget rekrutteringssystem for innsending av søknad, registrering av CV og lignende. Dersom du ikke ser en stilling som passer for deg, så er det også mulig å sende en generell henvendelse. Kan hende vi kan ha bruk for deg likevel.

Kontakt

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
N-5509 Haugesund, Norway
Telefon 52 74 50 00
e-post: postmottak@sjofartsdir.no

Sjøvettkonferansen 2007

150 frivillige arbeider for atten "Vis sjøvett"-utval, fra Kristiansand i sør til Tromsø i nord. Hvert år samles tre representanter fra hvert sjøvettutvalg til Sjøvettkonferansen, som i år ble lagt til Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund.



Lorna Mannes Dyrkolbotn, rådgiver, Sjøfartsdirektoratet

"Vis sjøvett" sentralt stod som arrangør av årets Sjøvettkonferanse helgen 21.-23. september. Konferansen startet med festmiddag på Rica Maritim hotell, der sjøfartsdirektør Rune Teisrud åpnet med å berømme representantene for innsatsen. Han var spesielt opptatt av det fokuset "Vis sjøvett" setter på arbeidet med barn og unge. Det var også ordfører i Haugesund, Petter Steen jr, som var spesielt in-

vitert til arrangementet. Som ordfører i en kystby med aktivt båtliv er han opptatt av det arbeidet "Vis sjøvett" gjør.

Lørdag ble representantene samlet til faglig program i Sjøfartsdirektoratets hovedkontor. Her fikk de nærmere femti engasjerte deltakerne en gjennomgang av rapporten om obligatorisk båtførerbevis ved underdirektør John R. Aicher. Båttur til Røvær, Haugesunds "beste vestkant", stod på programmet om ettermiddagen. På Kulturhotellet fortalte Tordis Rasmussen om Røværs historie. Det ble også tid til en kort tur på øya.

Siste konferansedag ble delt i sesjoner, der Eliaskonkurransen, i regi av Redningselskapet, og Sjøvettkonkurransen i

Trondheim ble presentert. Rådgiver Stian Lundegaard ved Sjøfartsdirektoratets underavdeling for Sjøvett og fritidsbåter gikk i gjennom CE-merking av fritidsbåter. Parallelt ble alle lederne i utvalgene samlet for en gjennomgang av "Håndbok for sjøvettutvalg". Siste foredrag i plenum var ved Håvard Gåseidnes fra avdeling for Strategisk sikkerhet i Sjøfartsdirektoratet. Temaet var ulykker og hvorfor de skjer.

Hensikten med "Vis sjøvett" er å forebygge ulykker med fritidsbåter. De atten sjøvettutvalgene arbeider med forebygging lokalt, og barn og unge er en prioritert målgruppe. □

Redningsbøyle med to funksjoner:



Horisontal redning



Flyttbar redningsleider

Redningsbøylene brukes til horisontal redning av hjelpeløse personer opp av vannet. Dette er viktig i forbindelse med hypotermiske personer (nedkjølte), da vertikal redning kan føre til sirkulasjonssvikt. Redningsbøylene kan også hektes over båtrekka og brukes som en flyttbar redningsleider til vann.

Redningsbøylene fra Rescue Systems benyttes i dag som redningsredskap på flere passasjerførende båter. Se video om bruk av utstyret på www.rescuesystems.no

Når minuttene teller
post@rescuesystems.no
tel: 908 40 680

Rescue Systems
www.rescuesystems.no

Kollisjoner

Hva skjedde?

Mens et lystfartøy (8 meter) var oppankret for natten 28 miles fra land i en skipsled utenfor kysten av Australia, og mens hele besetningen ombord sov, ble det truffet av et passerende bulkskip. Heldigvis kom ingen til skade. Vakthavende styrmann og utkikk på bulkskipet oppdaget ikke sammenstøtet.

Hvorfor skjedde det?

Tilgjengelig bevis tilsier at det ble holdt tilstrekkelig utkikk på bulkskipet, både via radar og visuelt. Det kan være flere mulige grunner til at lystfartøyet ikke ble observert av bulkskipet: (i) lystfartøyet var et dårlig radarmål; (ii) ankerlyset på lystfartøyet var så svakt at det var ikke i henhold til COLREG; og (iii) månelysets gjenspeiling i vannet gjorde det vanskelig å oppdage lystfartøyet fra broen på bulkskipet. En annen medvirkende årsak til kollisjonen var manglende utkikk på lystfartøyet som hadde ankret opp i en skipsled om natten.

Hva skjedde?

En plutselig svikt i styringssystemet til en oljetanker førte til kollisjon med et passerende bulkskip i Østersjøen. Kollisjonen resulterte i alvorlig skade på begge fartøy og et utslipp på 2,700 tonn brenselolje fra tankskipet.

Hvorfor skjedde det?

Årsaken til den plutselige svikten i styringssystemet kunne ikke fastslås. Trang passasje (0.5 miles) mellom de to fartøyene forhindret at effektiv avvergende manøver kunne foretas av begge fartøy. Begge fartøy hadde innsnevret passasjeavstanden unødvendig mye ved å velge dyptvannsruten, til

Hva kan vi lære av dette?

En mengde kollisjoner skjer hvert år mellom store skip og små fartøy, som resultat av mangel på tilstrekkelig utkikk på ett eller begge fartøy. Alle som holder utkikk må være oppmerksom på at små fartøy kan være vanskelig å oppdage på radar og visuelt fra kommandobroen på et stort skip. Viktigheten av å ha tilstrekkelig utkikk på alle fartøy, store og små, kan ikke understrekes nok og utkikk skal også la seg veilede av Regel 5 om Utkikk i COLREG. Mindre skip bør overveie å advare store skip om eventuell kollisjonsrisiko ved å ta i bruk alle tilgjengelige midler, for eksempel lyssignaler, lydsignaler og radiokommunikasjon. Større skip må huske at kravet om tilstrekkelig radarovervåking ikke utelukker nødvendigheten av effektiv visuell utkikk og fartøy med radar i drift skal la seg veilede av Regel 6 (b) i COLREG. Alle skip, også små fartøy, skal unngå å ankre opp i en kjent skipsled.

tross for at deres relativt gruntgående fartøy tillot dem å bruke de anbefalte rutene for trafikkflyt utenfor dyptvannsruten.

Hva kan vi lære av dette?

Fartøy bør unngå å bruke dyptvannsrutene når deres dyptgående tillater dem å bruke trafikksepareringssystemet. Vakthavende styrmann bør være ytterst årvåken når fartøyet passerer et annet og bør være på vakt mot utstyrsvikt og uventet reaksjon fra eget eller annet fartøy, blant annet gjennom dialog med fartøy som passerer med kort avstand.

Hva skjedde?

Et passasjerskip kolliderte med et containerskip i en kryssingssituasjon i Doverstredet. Begge skip ble påført alvorlig skade, blant annet en veldig alvorlig brann om bord på containerskipet.

Hvorfor skjedde det?

Oppmerksomheten til vakthavende styrmann ombord på passasjerskipet ble avledet av andre oppgaver i en tett trafikk situasjon. Containerskipet fikk færre valgmuligheter i forhold til avvergende manøver idet skipet var i ferd med å passere et annet fartøy på babord side akkurat da en tett-på situasjon var under utvikling med passasjerskipet. Kollisjonen kunne vært unngått dersom ett av fartøyene i god tid hadde redusert farten.

Hva kan vi lære av dette?

I en tett trafikk situasjon, bør doble vakter vurderes dersom det er fare for at vakthavende styrmann blir distraheret av andre oppgaver som for eksempel radiokommunikasjon for å rapportere

skipets posisjon. Fartøy skal følge Regel 13 i COLREG når de passerer et annet fartøy. Når et annet fartøy passerer, skal det i tillegg nøye overveies på hvilken side det skal passerer. Faktorer som må vurderes er blant annet tilgjengelig romt farvann og mulig behov for å foreta avvergende manøver i forhold til andre fartøy i området. Vakthavende styrmann bør ikke nøle med å redusere hastigheten for å avverge en kollisjon dersom omstendighetene krever det, og han skal også la seg veilede av Regel 8 (e) i COLREG.



Collisions

What happened?

A pleasure craft (8 meters) whilst anchored 28 miles from the nearest land for the night in a shipping lane off the North East coast of Australia, with all hands on board sleeping, was struck by a passing bulk carrier. Fortunately there were no casualties. The collision went unnoticed by the OOW and the lookout on the bulk carrier.

Why did it happen?

Available evidence indicates that proper radar and visual lookout was maintained on the bulk carrier. There could be several possible reasons for the pleasure craft not being observed on the bulk carrier: (i) pleasure craft presented a poor radar target; (ii) anchor light on the pleasure craft was too weak and did not comply with COLREGs; and (iii) reflection of moonlight from the water prevented the pleasure craft hull being seen from the bulk carrier bridge. Another contributory cause to the collision was the lack of a lookout on the pleasure craft which was anchored in a shipping lane at night.

What can we learn?

Numerous collisions occur between large ships and small craft every year resulting from lack of proper lookout on one or both vessels. All watchkeepers need to be aware that small craft may not be readily sighted by radar or visually from the navigating bridge of large ships. The importance of proper lookout on all vessels, large and small, cannot be overemphasized and watchkeepers shall also be guided by Rule 5 on Look-out of the COLREGs. Smaller ships should consider warning larger ships of any developing collision risk by using all available means including light signals, sound signals and radio communication. Larger ships must remember that provision of proper radar lookout does not obviate the need for effective visual lookout and vessels with operational radar shall be guided by Rule 6 (b) of the COLREGs. All ships including small craft, shall avoid anchoring in a known shipping lane.

What happened?

Sudden steering system failure of an oil tanker led to collision with a passing bulk carrier in the Baltic Sea. The collision resulted in serious damage to both vessels and spillage of 2,700 tonnes of fuel oil from the tanker.

Why did it happen?

The cause of the sudden steering failure could not be established. Small passing distance (0.5 miles) between the two vessels precluded effective avoidance action being taken on both vessels. Both vessels unnecessarily restricted their

passing distance by choosing the deepwater route although their relatively shallow draft permitted them to use the recommended directions of traffic flow outside the deepwater route.

What can we learn?

Vessels should avoid using deepwater routes when their draft permits them to use a traffic separation scheme. OOW should remain at heightened alert when passing another vessel at close range and should be vigilant for equipment failure and unexpected response from own or other vessel including interaction between vessels passing each other at close distances.

What happened?

A passenger cruise ship collided with a container ship in a crossing situation in the Dover Straits. Both ships sustained serious damage including a very serious fire on the container ship.

Why did it happen?

The attention of the passenger ship's OOW was diverted by other tasks in a heavy traffic situation. The container ship reduced its

available options for avoiding action by overtaking another vessel from the port side just when a close quarters situation was developing with the passenger ship. The collision could have been averted if one or both vessels had reduced speed in good time.

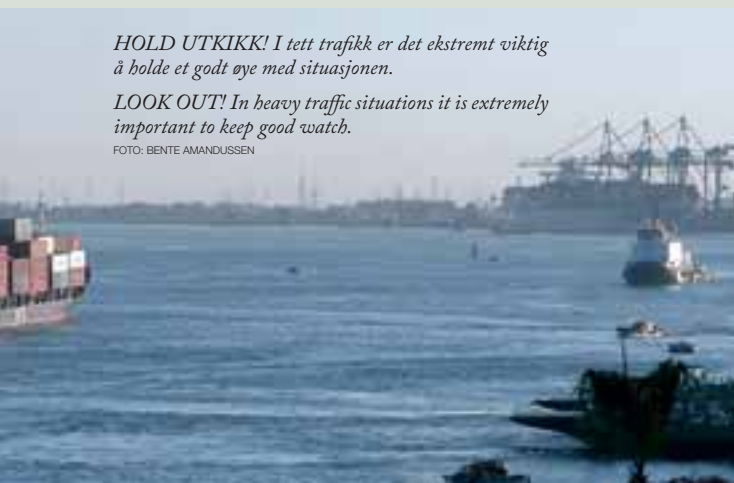
What can we learn?

In heavy traffic situations, doubling of the watch should be considered if there is a possibility of the OOW being distracted by other tasks such as need for radio communication for reporting ship's position. Vessels shall follow Rule 13 of the COLREGs when overtaking any other vessel. In addition, when overtaking another vessel, careful consideration should be given to the side on which to overtake. Factors to be taken into account should include available sea room and possible need to take avoiding action in respect of other vessels in the vicinity. The OOW should not hesitate in reducing speed to avert collision if circumstances so require and should also be guided by Rule 8 (e) of the COLREGs.

HOLD UTKIKK! I tett trafikk er det ekstremt viktig å holde et godt øye med situasjonen.

LOOK OUT! In heavy traffic situations it is extremely important to keep good watch.

FOTO: BENITE AMANDUSSEN



Paris MoUs årsrapport 2006 om havnestatskontroll

I 2006 hadde man for første gang på seks år en økning i antall tilbakeholdelser innen Paris MoU-området. Det var 1174 tilbakeholdelser, mot 944 i 2005. 26 norske skip ble tilbakeholdt. Økningen antas å skyldes et godt marked, som gjorde at gammel tonnasje ble lengre i markedet enn planlagt.

Nytt inspeksjonsregime (NIR) er en hovedoppgave innen PMoU. Det er planlagt å bli innført i 2011. Det vil bli kvalitativ utvelgelse av skip delt inn i risikogrupper, i stedet for kvantitativt som nå, hvor regelen er at minst tjuet fem prosent skal inspiseres. Norge er med i arbeidsgruppen for utarbeidelse av regimet.

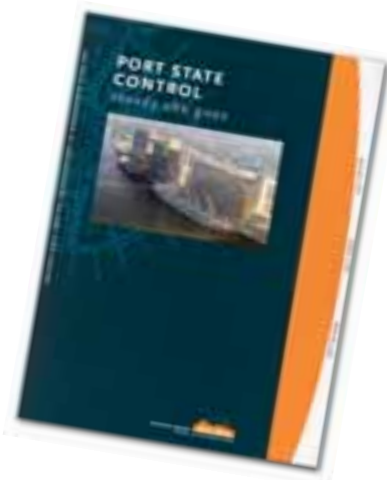
Fra februar til april 2006 ble det avholdt en såkalt "CIC" (Concentrated Inspection Campaign) på MARPOL 73/78, Annex I, Reg 16 og 17, som omhandler kontroll av "oil discharge monitoring and control system and oil filtering equipment". Norge var med i arbeidsgruppen. 4614 fartøyer ble inspisert, for å sjekke om de oppfylte kravene, og 128 (2.8 %) ble tilbakeholdt. I 2007 var ISM målet for CIC, kampanjen startet 01. september og pågikk til 30. november 2007. Resultatet av denne kampanjen er fremdeles ikke klart. Lignende kampanjer er under utarbeidelse for kommende år.

Det blir opprettet et "Review Panel" i tilfelle klager på havnestatskontroll innen PMOU-området. Panelet består av tre medlemsland pluss PMOU sekretariatet. Norge deltok i to saker som panelmedlem i 2006. De tre medlemslandene blir utpekt alfabetisk, slik at hver ny klagesak har nye panelmedlemmer.

Norge deltar ellers i alle møter avholdt innen TEG (Technical Evaluation Group), der vi sitter i følgende arbeids-



Øyvind Venner,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet



grupper: TF 31 NIR (New Inspection regime), TF 21 Evaluation PMoU Statistic, TF 34 Scheme to harmonise the level of professional competency in the Paris MoU,

TF 35 ILO Guidelines. Sakene som går gjennom i TEG blir videresendt til Port State Control Committee (PSCC), der Norge også deltar. □

Paris MOU

27 medlemsland. Bulgaria og Romania ble innlemmet i juli 2007.

Nøkkeltall 2006

- 21566 inspeksjoner
- 13417 utenlandske skip
- 112 flaggstater

BGW-listen

- White List 37 flagg
- Grey List 27 flagg
- Black List 16 flagg

Norge befinner seg midt på øvre halvdel av White List. Norge er med i en arbeidsgruppe som blant annet skal jobbe med en mulig ny utregning av BGW-listen Norges andel av inspeksjoner på utenlandske skip Individuelle skip: 1967 (gjennomsnitt 2003, 2004 og 2005) Inspisert: 503 som tilsvarer 25.57 % (minimumskravet er 25 %)



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

Borre havarivernskole

SIKKERHETSOPPLÆRING STCW

Har du husket å melde deg på repetisjonskurs for fornyelse av ditt STCW-95 sertifikat? Vi har ledige plasser på STCW-repetisjon for skipsoffiserer:

Fartøyer i OLF-området: 3 dager (+ evt. HUET)
passasjerskip m/lugarer: 1 dag brannledelse (offiserer) /
1 dag røykdykking (underordnede) (se nytt rundskriv fra SD).

I tillegg tilbyr vi:

- Grunnleggende sikkerhetsopplæring (STCW og OLF)
- Hurtiggående MOB-båt
- Brannlag
- Livbåtfører
- Medisinsk førstehjelp
- Medisinsk behandling
- Skadestedsledelse
- Beredskapsledelse
- (HUET) Helikopterevakuering
- ASH (arbeidsmiljø, sikkerhet, helse)
- STCW-repetisjon for underordnede mannskaper

Ring tlf. 33 07 12 20 eller se
www.bhvs.no for informasjon
eller påmelding.



Distrikt 1

Stasjon Oslo
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 00
Telefaks: 52 74 54 01

Stasjon Larvik
Postboks 84, 3251 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
Telefaks: 52 74 54 81

Stasjon Kristiansand S
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 60
Telefaks: 52 74 54 61

Distrikt 2

Stasjon Stavanger
Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
Telefon: 52 74 55 00
Telefaks: 52 74 55 01

Stasjon Haugesund
Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
Telefaks: 52 74 50 02

Stasjon Bergen
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
Telefaks: 52 74 55 81

Stasjon Florø
Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
Telefaks: 52 74 54 41

Distrikt 3

Stasjon Ålesund
Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
Telefaks: 52 74 55 41

Stasjon Kristiansund N
Postboks 767, 6501 Kristiansund N
Telefon: 52 74 54 70
Telefaks: 52 74 54 71

Stasjon Trondheim
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
Telefaks: 52 74 55 31

Stasjon Rørvik
Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
Telefaks: 52 74 54 91

Stasjon Sandnessjøen
Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
Telefaks: 52 74 54 94

Distrikt 4

Stasjon Bodø
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
Telefaks: 52 74 54 21

Stasjon Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 83
Telefaks: 52 74 54 84

Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
Telefaks: 52 74 55 11

Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
Telefaks: 52 74 54 55

Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 20
Telefaks: 52 74 55 21

Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
Telefaks: 52 74 54 51

Stasjon Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
Telefaks: 52 74 54 31

Sjøfartsinspektørene

Oslo
Finn Paulsrud
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 08
Telefaks: 52 74 54 01

Kristiansand
Leif-Erik Wallerud
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 86
Telefaks: 52 74 54 61

Bergen
John Ramsøy
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 96
Telefaks: 52 74 55 81

Trondheim
Niels-Ivar Sørdal
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 28
Telefaks: 52 74 55 31

Bodø
Karstein Frostmo
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 23
Telefaks: 52 74 54 21

Tromsø
Kjell Lyngeng
Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 23
Telefaks: 52 74 55 21

SIKKERHETS- OG BEREDSKAPSOPPLÆRING

ResQ as er totalleverandør av tjenester innen helse, miljø, sikkerhet og beredskap. Vi tilbyr opplæring og konsulenttjenester for offshore og shipping, samt landindustri og offentlig virksomhet. Vi tilbyr en lang rekke kurs ved vårt treningscenter ...



GRUNNLEGGENDE SIKKERHETS- OG BEREDSKAPSKURS

og repetisjon av grunnopplæring i henhold til retningslinjer fra OLF/STCW95 for personell på skip og plattformer.

I opplæringen benyttes metoder som: TPS/TOB (Trening på stedet, der instruktør og utstyr blir fraktet til kursdeltakerne, eller trening om bord), og livbåtsimulator for fritt fallsliske båt.

VIDEREGÅENDE KURS FOR:

- Brannlag og brannlag repetisjon
- Helicopter landing officer (HLO) og HLO -repetisjon
- Livbåtfører og livbåtfører repetisjon
- MOB-båt og MOB-båt repetisjon
- Førstehjelpskurs for skip og plattform
- Beredskapsledelse og beredskapsledelse repetisjon for landorganisasjoner, skip og plattformer
- Krise- og passasjerhåndtering

Ta kontakt med våre kurskonsulenter for tilbud:

Tlf.: 52 70 59 00 - Faks: 52 70 59 01 - E-post: kurs@resq.no - Hjemmeside: www.resq.no
ResQ as - Haglandsveien 20 - NO-5514 Haugesund

Går DITT serti

Maritim kompetanse

Sikkerhetscenteret Rørvik

ble etablert i 1994, og har gradvis utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk.

Vi innehar i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW – 95 konvensjonen. Vi har også en av landets mest moderne hurtigbåtsimulatorer som er tilrettelagt for trening og øvelser for hele brobesetninger. Simulatoren er bygd opp etter myndighetenes retningslinjer og krav. I tillegg har vi engasjert næringen, som har vært en viktig støttespiller i utformingen av simulatoren.



Hurtigbåtsimulatoren M/S ISABELL

Vi har i den senere tid lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi er med på utvikling av nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for.

Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.

Vi vil gjøre oppmerksom på at vi tar i bruk nytt telefonnummer fra 1. juni 2007: 74 12 64 10

” Dere vil spare tid og penger på vår evne til å være fleksible og til å ta administrative oppgaver i forbindelse med kursing ”

fikat ut?

eving - Skipsoffiserutdanning - Sikkerhet

K U R S

UKE	KURSTYPE	TIDSROM
4/5	GOC	21. JANUAR – 1. FEBRUAR
5	FPSO	30. JANUAR – 1. FEBRUAR
5	AIS/ECDIS	28. JANUAR – 1. FEBRUAR
6	HURTIGBÅTKURS	4. – 7. FEBRUAR
6	IMO 50 + 18.TIMER MEDISIN	4. – 10. FEBRUAR
7/8	RETRENING FOR OFFISERER	11. – 19. FEBRUAR
9	AIS/ECDIS	25. – 29. FEBRUAR
13/14	GOC	25. MARS-4. APRIL
14	HURTIGBÅTKURS	31. MARS-3. APRIL
15	IMO 50 + 18 TIMER MEDISIN	7. – 13. APRIL
15	AIS/ECDIS	7. – 11. APRIL
16/17	RETRENING FOR OFFISERER	14. – 22. APRIL
19	FPSO	7. – 9. MAI
20	HURTIGBÅTKURS	13. – 16. MAI
21	AIS/ECDIS	19. – 23. MAI
24	HURTIGBÅTKURS	9. – 12. JUNI
24	IMO 50 + 18 TIMER MEDISIN	9. – 15. JUNI
25/26	RETRENING FOR OFFISERER	16. – 24. JUNI
26	FPSO	25. – 27. JUNI

Sikkerhetssenteret Rørvik

Menneskelig faktor

- Grunnleggende kurs 3 dager
- Videregående kurs 2 dager

Menneskelig faktor handler om våre styrker og svakheter er i samspill med ressursene vi bruker. Mennesket er den viktigste ressursen vi har, men også den ressursen som er mest uforutsigbar. Samspill mennesker i mellom er ikke bare et resultat av tilfeldigheter, men hvordan vi håndterer ulike situasjoner. Stress, stresshåndtering og kommunikasjon er viktige tema i kurset.

Ledelse

- Grunnleggende kurs i ledelse 3 dager
- Videregående kurs i ledelse 2 dager

Er det viktig å ha tilfredsstillende lederferdigheter? Mange virksomheter får ikke ut den gevinsten de kunne ha fått på grunn av mangelfull lederkompetanse.

Kriseledelse og krisehåndtering

- Grunnleggende kurs 3 dager
- Videregående kurs 2 dager

Hvor forberedt er du og dine ledere på å håndtere kriser?

Krisehåndtering er å håndtere det som ikke skal skje, likevel skjer.



- Svenn Dahle er faglig ansvarlig for og instruktør for human factor, ledelse og kriseledelse. I tillegg er han HMS / kvalitetsleder ved ytre Namdal videregående skole.
- Utdannet i Forsvaret med 25 års tjeneste bak seg. Han har lang erfaring fra FN og NATO oppdrag.

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Sikkerhetssenteret

Ytre Namdal videregående skole



7900 RØRVIK • Telefon 74 12 64 10 • Mobil 975 20 305 • E-POST sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no



Build the requirements of the **future** into your fleet today.

It's about leadership.

"No one knows what the future holds." Actually, in shipping we do know quite a bit. We know it will hold more regulations and more demands for environmentally sustainable and efficient operations – in short more challenges to deal with. Your vessels may be intended for 30 to 40 years of operation. As a leading classification society, DNV is at the forefront of developments. We can help you build the requirements of the future into your fleet today, so you can go ahead – with confidence.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry
www.dnv.com

MANAGING RISK

