

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 2-2008

Sjekker sikkerheten på sjarker

Side 6 – 10

Tar grep om ulykkesetterforskning

Side 12 – 15

Fotokonkurransen for sjøfolk
Side 28 - 31

Velferdsarbeid i Dunkerque
Side 42 - 46



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.



*The New Generation
in Ship Management*

innhold



- 4 Leder: Ny ordning for undersøkelse av ulykker til sjøs
- 6 Sjøfartsdirektoratet sjekker sjarker
- 11 Rune Teisrud går av som sjøfartsdirektør
- 12 Sjøfartsdirektoratet tar nye grep mot ulykker
- 13 Feil bruk av elektronisk kart
- 14 Sjøulykker i 2007
- 16 Haugesundkonferansen 2008
- 22 Miljødronningen
- 24 Jon Egil Johnsen, ny leder i Norges Rederiforbund
- 25 Nytt fra IMO
- 48 Ditt ansvar- dine plikter – dine rettigheter
- 50 Your responsibilities - your obligations - your rights
- 52 CE-merking av fritidsbåter
- 54 Spansk nederlag i Prestige-saken
- 56 Nye regionsjefer i Sjøfartsdirektoratet
- 58 Sjøfartsdirektoratet - typegodkjenner ikke redningsutstyr
- 61 Nye underdirektører i Sjøfartsdirektoratet
- 62 Hva kan vi lære? / Lessons learned
- 64 Tydeligere definisjon av personell på treningsskip
- 65 Forskriftsendring



Sjøfartsdirektoratets stasjon i Sandnessjøen prioriterer å sjekke sikkerheten på sjarker.

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: Henning Olsen

Redaksjonen avsluttet: 07.03.2008

ISSN-nr 0804-4589

Velferden/Leisure and cultural activities

- 26 Livsstilsykdommer truer sjøfolk
- 28 Fotokonkurransen for sjøfolk
- 32 Dramatikk i bokhylla
- 35 Oscar-favoritter i filmpakkene
- 38 Sjømannsidretten
- 42 Velferden i Dunkerque



Rekordhøy deltakelse i Foto-konkurransen for sjøfolk 2007



Ny ordning for undersøkelse av ulykker til sjøs

Den 1. juli i år skjer det en aldri så liten revolusjon innen etterforskning av ulykker og brudd på sjøfartslovgivningen til sjøs i Norge. Etter mer enn hundre års virke blir sjøfartsinspektørene en saga blott og andre overtar undersøkelsene og etterforskning av hendelsene.

Bakgrunnen for den nye ordningen er endringer i sjøloven, og begrunnelsen for disse har blant annet vært at det fra nå av skal skilles tydeligere mellom strafferettslig etterforskning og undersøkelser med det formål å lære og forbedre. Endringene er også i samsvar med prinsippene i Den internasjonale maritime organisasjonens (IMO) kode for ulykkesundersøkelser.

Tre organer

En rekke endringer vil finne sted: Sjøforklaringsinstituttet opphører, stillingshjemlene til sjøfartsinspektørene overføres politiet (Rogaland politidistrikt) og Statens Havarikommisjon for transport (SHT) blir undersøkelsesmyndighet. Sjøfartsdirektoratet skal blant annet undersøke ulykker som havarikommisjonen ikke undersøker. I tillegg arbeides det for en bedre samordning vedrørende varsling av ulykker. Dette innebærer at ulykkesundersøkelser nå skal ivaretas av tre ulike organer; politiet, SHT og Sjøfartsdirektoratet.

Politiet overtar dermed den rollen som sjøfartsinspektørene i dag har i forhold etterforskning av mulige straffbare forhold. Denne etterforskningen er uavhengig av

SHT og Sjøfartsdirektoratets undersøkelser. SHT skal på sin side fokuserer på ulykkesårsaker og gi sikkerhetstilrådninger. Disse blir det opp til Sjøfartsdirektoratet og til slutt næringen å følge opp. SHT skal altså ikke jobbe med strafferettslige forhold, men undersøke de mest alvorlige ulykkene til sjøs og andre hendelser som de finner interessante å se nærmere på. SHT kommer dermed til å erstatte ad hoc oppnevnte kommisjoner som til nå har vært praksis i forbindelse med store ulykker, for eksempel Sleipner og Bourbon Dolphin. Dagens havarikommisjon for fiskeri legges i tillegg inn under SHT.

Forebyggende arbeid

Sjøfartsdirektoratets nye rolle blir først og fremst å gjennomføre ulykkesundersøkelser av de ulykkene SHT ikke griper fatt i. Hos oss er det opprettet en egen avdeling – avdeling for Strategisk sikkerhet – for dette arbeidet. Avdelingen skal gjennomføre ulykkesundersøkelser med unntak av strafferettslige forhold, ha ansvar for ulykkesstatistikker og analyser, samt følge opp sikkerhetstilrådninger.

I 2007 var det vel 600 sjøulykker, herunder vel 400 personulykker. SHT vil ikke kunne gå dypt inn i alle disse. Da

er det viktig at direktoratet ser på en god del av de øvrige hendelsene. Her kan det nemlig ligge tendenser og trender som på et senere tidspunkt kan føre til langt mer alvorlige ulykker. Derfor er det av stor betydning at disse blir undersøkt, slik at vi kan anbefale tiltak som kan forhindre lignede og eventuelt større ulykker. I tillegg vil Sjøfartsdirektoratet bruke den kunnskapen vi får fra egne og SHTs undersøkelser i oppfølgingen av rederier og i vårt regelverksarbeid. Å undersøke, følge opp og forebygge ulykker er en svært viktig del av direktoratets tilsynsrolle



Et mer tydelig skille mellom straffereettslig etterforskning og undersøkelser vil være positivt. Den nye ordningen innebærer blant annet at personer kan forklare seg til SHT eller Sjøfartsdirektoratet uten at den informasjonen som blir gitt vil tilflytte politi og påtalemyndighet. Det vil forhåpentligvis gi både direktoratet og SHT et godt grunnlag for å lære og dermed forebygge ulykker. Og det vil komme alle til gode.

Bakenforliggende årsaker

Dagens seks sjøfartsinspektørene blir altså erstattet med syv ansatte ved SHT, to personer ved Sjøfartsdirektoratet og mellom fire til seks personer ved Rogaland politidistrikt. Det betyr at det nå blir flere personer som skal beskjeftige seg med sjøulykkelige hendelser i fremtiden. Det er derfor å håpe at denne økningen i ressursbruk fører til økt fokus på de bakenforliggende årsakene til ulykker og hendelser. Dersom dette ikke

blir resultatet, vil nyordningen ikke ha noe for seg.

Sjøfartsinspektørene har fram til nå gjort en meget god jobb gjennom sine etterforskninger, herunder det åpne sjøforklaringsinstituttet, hvor offentligheten har hatt full adgang. For Sjøfartsdirektoratet har det vært, og er det fortsatt, viktig snarest mulig å finne årsaken til en sjøulykkelig hendelse. Disse opplysningene må komme tilbake til ansvarlige myndigheter som Sjøfartsdirektoratet, slik at vi kan sette i verk øyeblikkelige tiltak for å hindre liknende hendelser og fremme en sikrere skipsfart.

Samarbeid

Når jeg peker på tidsmomentet for informasjon til Sjøfartsdirektoratet, kan dette ikke understrekes sterkt nok. Dessverre har det vist seg at undersøkelseskommisjoner trenger altfor lang tid før resultat foreligger. I noen tilfeller har Sjøfartsdirektoratet satt ned en egen

arbeidsgruppe for å oppnå raskest mulig tilbakemelding, eller så har sjøfartsinspektørene gitt oss en midlertidig innstilling, slik at vi kan gi strakstiltak.

Det vil naturligvis være en overgangsperiode, hvor partene må ytterligere definere sine roller og opparbeide den nødvendige kompetansen. For næringen blir det også viktig at varsling og rapportering av ulykker kan gjøres på en så enkel måte som mulig. Det er et arbeid vi nå er i gang med. Når dette er på plass, må næringen følge de gjeldende retningslinjene for varsling og rapportering – både fordi det blir påbudt, men ikke minst fordi vi bare på den måten kan dra lærdom av ulykene.

Jeg håper at den nye ordningen vil være en forbedring innen undersøkelser av ulykker. En ting er i alle fall sikkert: Her blir det nødvendig med gode samarbeidsavtaler mellom de tre involverte instansene. □



– Trenger et spark

Sandnessjøen stasjon inviterer sjarkfiskere til sikkerhetskontroll.



PRIORITERER SJARKER. Sikkerheten må bli bedre i sjarkflåten, sier stasjonssjef Trond Nygård.

Sjøfartsdirektoratets stasjon i Sandnessjøen har ansvar for størstedelen av Helgelandskysten. Foruten mye havnestatskontroller i Mo i Rana, er det for det meste passasjerbåter og fiskebåter det går i her. De siste årene har statistikken vist at sikkerheten om bord på sjarker har vært heller mangelfull, og dette er noe stasjonen vil prioritere framover.

– Vi prøver å komme innom alle kommunene i vårt distrikt for å sikkerhetskartlegge sjarkfiskerne, sier stasjonssjef Trond Nygård. – Årsaken er at mange av dem har pålegg om ting de må fikse på båtene sine.

Nærmere hundre båter ble sjekket i fjor, og der det ble funnet feil fikk

sjarkeierne stort sett amnesti ut året, om det ikke var for grove overtredelser. – Foreløpig har vi prøvd å ta det med det gode, sier Nygård, – men fra 2009 vil direktoratet bli strengere. Da vil vi måtte vurdere både bøter og tilbakeholdelse ved klare brudd på sikkerhetsreglene.

Stasjonen har valgt å invitere sjarkfiskerne i distriktet til å komme og få båten sin sjekket av en inspektør. – Vi har fått litt blanda mottakelse, men mange synes at dette er veldig flott, forteller Nygård. – Det er masse folk som sier det altså, at de trenger et spark bak når det gjelder å tenke sikkerhet om bord.



Sjøfartsdirektoratet sjekker sjarker



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

De fleste sjarkeiere stiller opp når de får tilbud om å få sjekket båten sin av en inspektør fra Sjøfartsdirektoratet. Å få en profesjonell vurdering av hva som kan gjøres for å øke sikkerheten om bord er viktig, synes mange.

Helgelandskysten er blant det vakreste Norge har å by på, i alle fall i finvær. Og denne flotte vinterdagen gjør sola som skinner fra blå himmel at øya Dønna viser seg fra sin beste side. Vi er på vei utover til Solfjellsjøen, der vi skal møte et knippe sjarkfiskere, som har blitt invitert til å få båten sin sjekket. Lufta er klar og det er kaldt som bare rakker'n nede på brygga, men akkurat det plager visst ikke inspektør Thore Kibsgaard. Han er nok vant til verre enn som så.

Lundefugløya Lovund ligger som en snødekt, krittthvit sukkertopp og blinker i horisonten, når de første sjarkene er på vei inn i sundet, og Kibsgaard finner fram sjekklister og kulepenn.

Ønsker tilsyn

Bård Leirvik kommer innom med sin båt "Reform", som er bygget i 74. Han lurert først på om det kanskje er en fotograf fra VG som er på besøk. – Neida, forsikrer vi, – det er bare Navigare som lurert på om han har noen mening om tilsynet fra Sjøfartsdirektoratet.

– Ja, da har du kommet til rett person, sier han morskt, – før det har æ mang meininga om!

Men i neste øyeblikk gliser han, og forteller at han er blant dem som absolutt setter pris på tilbudet om kontroll fra Sjøfartsdirektoratets inspektør. – Vi har jo ikke noe arbeidstilsyn vi som jobber på denne måten, sier han, – og det irriterer meg faktisk litt.

Leirvik har vært yrkesfisker hele livet og har fast jobb på bedriften Dønna Havfiske AS. Der har han fri over halve året, så han velger å bruke den fritida på sin egen sjark. Bård Leirvik var en av mannskapet om bord



VELKOMMEN OM BORD. Yngve Skei på "Sørviking" er blant dem som setter pris på å få besøk av Sjøfartsdirektoratet. Inspektør Thore Kibsgaard tar først en titt på utsiden av båten.

på ringnotsnurperen "Herøy", som havarete på Nordmøre i fjor vinter, så han vet godt hvordan det er å være i havsnød. – Ja, jeg har sett i praksis nødvendigheten av å ha godt sikkerhetsutstyr, forteller han. – Og jeg har både

råd og lyst til å rette opp det jeg kan på sjarken. Det er jo min egen sikkerhet det er snakk om.

Billig og enkelt

Leirvik rister på hodet over yrkeskolleger som ikke passer på å ha skikkelig sikkerhetsutstyr om bord. – Vi kan jo se av ligninga at de har flust med penger på bok. Men redningsdrakt, det kan de ikke ta seg råd til, fnyser han, og forteller om et tilfelle der det ble brann om bord i en båt uten flåte. – De fikk heldigvis slokka den, ellers så hadde de ligget tynt an. Det var far og sønn som var om bord. Bare tenk deg, grøsser han, – hvordan det hadde vært for de der hjemme å få beskjed, om det hadde gått riktig galt.

Han har montert en line som han binder seg fast i når han er ute på sjøen. – Det er en billig forsikring, mener han.



SJEKES HVERT ÅR. Redningsflåter som brukes på sjarker skal sjekkes oftere enn de som brukes på fritidsbåter.



SJEKKER FORHOLDENE. Inspektøren går gjennom bit for bit av sjarken og ser om alt er slik det skal være eller ikke.

– Da klarer jeg ikke lene meg lenger ut enn som så, viser han og legger vekta utover.

– Og om det skulle ha seg slik at jeg skulle få lyst en sup av den konjakkflaska jeg har nedi styrhuset, ja, så rekker jeg ikke fram der heller, ler han.

Om han mot formodning likevel skulle falle i sjøen, så har han leder i pose. Han er litt usikker på hvor godt slikt egentlig fungerer. – Men jeg har nå i alle fall en på hver side av båten.

Flåte må sjekkes hvert år

Trebåten "Sørviking" bærer litt preg av at den har blitt flikka på. Den ble opprinnelig bygd i 72, men ble bygd om og fikk ny motor i 2003. Det er Yngve Skei, tidligere varaordfører for SV i Dønna kommune, som er skipper om bord. Han kommer opprinnelig fra Lindås utenfor Bergen, men har gjort nordlending av seg og drevet fiske i mange år.

Skei er også blant dem som setter pris på at Sjøfartsdirektoratet kommer

Sjekkliste

Uanmeldt inspeksjon – Fiskefartøy (med største lengde fra 6 – 10,67 m)

1. Har fartøyet godkjent maritim VHF radiostasjon?
2. Har fartøyet separat strømforsyning til VHF-radioen?
3. Har radiooperatøren gyldig sertifikat?
4. Har mannskapet gyldig sikkerhetsopplæring?
5. Er enkel veiledning (f.eks. en plakat) om fartøyets maksimale last, eventuelt dekklast samt minimum fribord oppbevart om bord?
6. Fungerer nødstopp i forbindelse med innhalingsutstyret? Går hendler til vinsjer o.l. tilbake til nøytral stilling?
7. Er fartøyet utstyrt med tilfredsstillende atkomst fra sjø?
8. Er sikkerhets- og verneutstyr i orden?
9. Er følgende utstyr i orden?
 - Magnetkompass
 - Lanterner
10. Kan lukningsmidler (luker og dører) raskt og effektivt lukkes?
11. Er det utvendige synlige skrogskader som har vesentlig betydning for sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier?
12. Er lenseporter på åpent dekk i orden? De skal ikke kunne lukkes eller blokkeres.
13. Er tilstanden på følgende redningsutstyr tilfredsstillende og klart til øyeblikkelig bruk?
 - Lettbåt
 - Redningsflåte
 - Redningsdrakter
14. Har fartøyet følgende dokumentasjon for elektriske anlegg om bord?
 - Tilsynserklæring for elektrisk anlegg over 50 V.
 - Installasjonsbevis for elektrisk anlegg på 50 V og under.
15. Har fartøyet kontrollbok for laste- og losseinnretninger, inkl sertifikat?
16. Er følgende brannsikringsutstyr i orden?:
 - Lukningsanordninger for ventilasjon til maskinrom
 - Lukningsanordninger for brennstofftilførsel
 - Brannslukningsapparater.
 (Ved manglende årlig kontroll kan det gis pålegg med tidsfrist.)
 - Maskinrom renholdt m.h.t. oljesøl.
 - Gassfyrte anlegg.
 - Oljefyrte ovner.
17. Finnes det rutiner for håndtering av avfall?
18. Er grohemmende system på skrog uten organiske tinnforbindelser?

Dersom sjarken tilfredsstillende disse punktene, er sikkerheten for fartøy og fisker ganske godt ivaretatt. Men eier av sjarken må også til enhver tid sjekke at andre detaljer som berører driften blir ivaretatt.

og sjekker båten hans. – Det er særlig det at vi tenker sikkerhet i forkant av at de kommer som er bra, mener han, og forteller at han på forhånd har vært inne på direktoratets nettside og sjekket saker og ting, særlig i forhold til redningsdrakta og flåten han har montert på taket av styrhuset.

Inspektøren forteller at de fleste sjarkeierne kjøper redningsflåte som er godkjent for bruk til fritidsbåter. De har et godkjenningintervall på tre år. – Men vi har krav om ett års intervall, sier han. – Den må sendes inn til sertifisering på en godkjent flåtestasjon.

Dialog

– Dette at Sjøfartsdirektoratet er interessert i å få til en dialog med oss, mer enn at de holder oss i øra, det er noe vi setter pris på, sier Yngve Skei, og legger ut om planen han har om å mekke til en nødstopp på garnhaleren. Den skal virke slik at den stopper dersom han lener seg for langt fram. Det synes Thore Kibsgaard er en god ide, for akkurat garnhalere er et utsatt sted. Det er lett å få klemskader, og det er nok et anselig antall fingre som har gått med der. – Det er altfor enkelt å rote klær eller fingre borti, sier Kibsgaard. – Og i verste fall kan man bli dratt inn i garnspillet.

De fleste båter har forskjellige innretninger for garnhaling, så dette er noe som må tilpasses individuelt til hver enkelt båt.

Han og Skei diskuterer litt i forhold til hvor lurt det egentlig er at motoren stopper fullstendig i en nødssituasjon. – Man kan risikere at båten dreier mot været, sier Kibsgaard, – og det kan faktisk gjøre situasjonen verre enn den i utgangspunktet var.

Alle fikk pålegg

”Engevik jr” er neste båt inne. Den er fra 1982. – Ganske gammel, mener skipper Svein Engevik, – men den duger godt ennå.

Svein Engevik er en som virkelig har opplevd hvor farlig livet som fisker kan være. Han var eneste overlevende på ”Norddønna” som kantret i Lofoten i 1984. Han lå mange timer i iskaldt vann og ventet på redning. Selv mener



FOR LANGT OPP – Det er bra at du har fastmontert leider, men det er likevel litt langt å rekke opp. Du bør nok montere et ekstra håndtak her, sier inspektør Thore Kibsgaard til Frank Jobansen på ”Hølabuen”.

han at han overlevde fordi han fikk redningsdrakta skikkelig på. De fire andre om bord var ikke like heldige.

Senere kommer ytterligere et par sjarker inn til kai, for å høre hva inspektør Thore Kibsgaard har å si. Han er ikke så verst fornøyd med båtene som ble sjekket denne dagen. Alle hadde godkjent redningsdrakt og pyroteknisk utstyr. Samtlige av båtene hadde også godkjent radioutstyr, men et par manglet gyldig sertifikat til operatør. Det mest alvorlige var en båt som manglet nødstopp på garnhaleren.

Alle båtene fikk likevel pålegg om større eller mindre ting. Blant annet fikk de beskjed om å skaffe seg hjelm. – Det er til bruk ved lossing av fisk, for da skjer det en del ulykker, forteller Kibsgaard. – Bare tenk deg sjøl å få en fem kilos fisk midt i fleisen fra noen meters høyde. Det svir. □



ENKELT OG BILLIG TILTAK. – Med sikkerhetslina rundt livet, rekker jeg ikke å lene meg lenger fram enn dette, forteller Bård Leirvik på "Reform".



LEIDER I POSE er et alternativ, dersom man ikke har fastmontert leder, men man må være klar over at den er vanskeligere å ta seg opp i.



**Norwegian Maritime
Safety Consultants as**

KURS- / RÅDGIVNING

Kvalifikasjonskurs ISPS koden

Målgruppe:
Personell som er oppnevnt som Ship Security Officer eller Company Security Officer.

Innføringskurs i ISM koden

Målgruppe:
Ledende personell om bord eller på land i rederiet.

Kursene kan også tilbys internt for rederiet.

Se vår kurskalender www.nmsc.no

Påmelding: e-post nmsc@nmsc.no
tlf 33 47 17 50
www.nmsc.no

Sjøfartsdirektøren går av

Rune Teisrud går av som sjøfartsdirektør 1. juni 2008. Teisrud har vært sjøfartsdirektør siden 2001, og gikk inn i en ny åremålsstilling på seks år i fjor. Fratredelsen skjer etter eget ønske, og Teisrud oppgir personlige og familiære forhold som forklaring på at han nå ønsker å gi seg.



RUNE TEISRUD har ledet Sjøfartsdirektoratet siden 2001. Han velger nå å trekke seg fra stillingen, for å få mer tid til familien.

– Det er først og fremst pendlingen som har vært avgjørende. Nå har jeg pendlet mellom Søgne og Oslo i en årrekke, og det siste halvannet året mel-

lom Søgne og Haugesund. I tillegg er det svært mye reising i stillingen. De der hjemme har sett lite til meg, og jeg ønsker å bruke mer tid sammen med

kone, barn, svigerbarn, min mor og ikke minst barnebarna. Hjemlengselen river til tider, særlig nå når barnebarna vokser til. Jeg er kun hjemme i 52 timer i uken, noen ganger enda færre. Derfor klarer jeg ikke å følge opp alle mine familiære og sosiale forpliktelser. Det er det som nå er årsaken til min beslutning, sier Teisrud.

Vil savne Sjøfartsdirektoratet

Den avtroppende sjøfartsdirektøren har fått tilbud om ny jobb i Kristiansand, men innrømmer at det ikke har vært en lett avgjørelse å bestemme seg for å gå av. – Det er ikke med lett hjerte jeg nå velger å forlate en organisasjon som jeg har et så nært og godt forhold til. Sjøfartsdirektoratet består av dyktige og hyggelige kolleger, og har et svært godt arbeidsmiljø. Jeg kommer garantert til å savne både direktoratet og de som jobber der. Årene som sjøfartsdirektør har vært meget spennende og interessante, og jeg har stortrivdes i jobben. Nå har jeg imidlertid kommet i en alder hvor jeg ønsker å prioritere familiære forhold, sier Rune Teisrud.

Har ledet flytteprosessen

Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude vil bli utpekt til fungerende sjøfartsdirektør fra 1. juni og inntil ny leder for direktoratet er på plass.

Departementsråd Reier Søberg i Nærings- og handelsdepartementet beklager Teisruds beslutning. – Det er synd at Rune Teisrud går av. Han gjør en god jobb i Sjøfartsdirektoratet. Ikke minst har han på en god måte håndtert store utfordringer i forbindelse med at direktoratet flyttet til Haugesund. Jeg respekterer imidlertid hans personlige grunner for å gå av. □

Sjøfartsdirektoratet tar nye grep mot ulykker

Fra 1. juli skal Sjøfartsdirektoratet selv undersøke og avdekke hendelsesforløpet og finne årsaker til ulykker. Dette gir direktoratet en ny aktiv rolle i oppfølging av ulykker.



Anna Kari Rasmussen,
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet



Arne Bakkevig,
senioringeniør
Sjøfartsdirektoratet

Det er med bakgrunn i omfattende endringer i Sjøloven man vil få en markant endring i hvordan ulykker til sjøs blir undersøkt og fulgt opp. Sjøfartsavdelingen i Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) blir operativ, og sjøfartsinspektorene overføres til politiet, nærmere bestemt til Rogaland politidistrikt i Stavanger.

Strategisk sikkerhet

Fra sommeren 2008 vil det ikke bli gjennomført flere sjøforklaringer. Sjøfartsdirektoratet vil derfor ha behov for å foreta sine egne undersøkelser i de ulykkene der havarikommisjonen ikke går inn. Det er en klar føring fra Nærings og Handelsdepartementets side at vårt regelverksarbeid skal basere seg blant annet på erfaringer fra ulykkesundersøkelser.

For å møte disse nye utfordringene opprettet Sjøfartsdirektoratet i november 2006 en ny avdeling som heter "Strategisk sikkerhet". Denne avdelingen har som hovedoppgave å følge opp ulykker,

utarbeide statistikker og analysere ulykkesituasjoner. I tillegg til disse oppgavene skal avdelingen fra sommeren av ha ansvaret for å gjennomføre de ulykkesundersøkelser som skal utføres i Sjøfartsdirektoratets regi. Avdelingen er derfor bredt sammensatt med kompetanse blant annet innen navigasjon, marin teknikk, det menneskelige element og ulykkesundersøkelse. Avdelingen har gjort en rekke forberedelser og har blant annet deltatt på kurs i ulykkesgransking ved Universitetet i Stavanger i samarbeid med Petroleumstilsynet. Man har også gjennomført undersøkelser etter to ulykker og avlevert rapporter som er distribuert internt i direktoratet og til involverte rederier.

Forhindre gjentagelse

Sjøfartsdirektoratet legger opp til å undersøke ulykker ut fra forutsetningen om at man ønsker å kartlegge hendelsesforløpet og de medvirkende faktorene til

at ulykken – eller eventuelt nestenulykken – fant sted. Disse funnene vil man analysere videre for å kartlegge hvilke tiltak som kan forhindre gjentagelse. Tiltak kan være endring i regelverk eller etablering av nye barrierer i rederiet eller om bord på fartøyet. Det er ikke noe mål med ulykkesundersøkelsene til Sjøfartsdirektoratet å avdekke lovbrudd eller overtredelser. Dersom slike blir avdekket vil det allikevel kunne forekomme at Sjøfartsdirektoratet må ilegge eksempelvis overtredelsesgebyr. Sjøfartsdirektoratet vil være tydelige på at rollen, også i ulykkesundersøkelser, er å være tilsynsmyndighet. For at vi skal nå målet om å redusere ulykkesantallet og konsekvens er det også svært viktig at næringen bidrar med å iverksette gode tiltak som gir en ulykkesreducerende effekt. Sjøfartsdirektoratet har gode erfaringer med de kontakter vi har hatt med næringen, både hos landorganisasjon og blant mannskap på fartøyene vi har vært i kontakt med. □

ILLUSTRASJONSFOTO



Vil du jobbe med ulykkesundersøkelser?

For å få analysedata som kan brukes i det videre sjøsikkerhetsarbeidet er det også behov for at Sjøfartsdirektoratets undersøkelser har et visst volum. Avdeling for "Strategisk sikkerhet" er derfor for tiden på jakt etter to nye personer, som vil ha som hovedoppgave å drive ulykkesundersøkelser. Det vil innebære spennende utfordringer og en del reisevirksomhet i forbindelse med at man skal om bord i fartøyene for å foreta tilsyn og intervjuer etter ulykkeshendelser.

Grunnstøtinger

Feil bruk av elektronisk kart

Kan man stole for mye på avanserte navigasjonshjelpemidler? Kan feil bruk av slike hjelpemidler være en medvirkende årsak til ulykker?

Et mindre fartøy grunnstøtte i firetiden om natten da det var på vei til havn etter endt oppdrag. Mannskapet var godt kjent i området og både navigatør og utkikk var tilstede på broen. Noen minutter før grunnstøtingen så navigatøren at han holdt en kurs som ville føre til grunnstøting. Han korrigererte derfor kursen, slik at det i kartmaskinen fremkom en tilsynelatende betryggende avstand til grunnen. Til tross for dette grunnstøtte fartøyet. Fartøyet fikk mindre skader og gikk for egen maskin inn til havn. Grunnstøtingen medførte mindre forurensing av bunkersolje.

Under sjøfartsdirektoratets undersøkelser kom det frem at man hovedsakelig benyttet seg av elektronisk kartmaskin under seilasen. Det fremkommer også at avstanden til grunnen, som fremstår som betryggende i den visuelle fremstillingen i kartmaskinen, var i størrelsesordenen 5-10 meter. Feilmargin i GPS kan være i størrelsesordenen +/-15 meter. Under seilasen var det derfor ikke tilstrekkelig sikkerhetsmargin til grunnen. Det var imidlertid plottet inn en

planlagt kurs i kartmaskinen som ville ha gitt tilstrekkelige sikkerhetsmarginer, men denne kursen ble ikke fulgt.

Feilbedømmer reell avstand

Navigatøren benyttet seg ikke aktivt av andre navigasjonshjelpemidler enn den elektroniske kartmaskinen. Han oppdaget på et tidspunkt at den kursen fartøyet gikk ville føre til grunnstøting, og korrigererte derfor kursen i god tid før grunnen. Når navigatøren vurderte om korreksjonen var tilstrekkelig, benyttet han seg av det tracket som fremkom i kartmaskinen. Han fastslo at avstanden til grunnen så betryggende ut. Det ble ikke foretatt avstandsmåling i kartmaskinen, men avstanden ble bedømt ut fra det visuelle inntrykket av track og avstand til grunnen. Kartmaskinen ble brukt i området 1:1500 – 1:3000. Dette gir navigatøren høy detaljeringsgrad i kartet. Samtidig medfører det at små reelle avstander fremstår som større. Det øker faren for at man feilbedømmer den reelle avstanden, fordi avstanden på kartet fremstår som tilstrekkelig.

Ved å sammenligne den seilte kursen med kart i andre skalaer, fremkommer det tydelig hvilken betydning kartets skala har for hvordan avstanden til grunnen visuelt fremstår for navigatøren.

Bruk tilstrekkelige marginer!

Ved bruk av kartmaskin vil navigatøren ha et hjelpemiddel der fartøyet kurs og posisjon fra land oppdateres i reell tid, og man vil oppleve det som at man har en god kontroll på fartøyet kurs, posisjon og hastighet. Sjøfartsdirektoratet er opptatt av at dette ikke må føre til nedsatt observasjon av de visuelle seilingsmerker eller at man opererer med mindre sikkerhetsmarginer i forhold til passering av grunner og lignende. En slik praksis vil kunne medføre kritiske situasjoner, spesielt dersom man samtidig har unøyaktigheter i elektronisk kart eller GPS. Det er derfor viktig at de sikkerhetsmarginer man normalt sett ville ha operert med ved navigasjon etter tradisjonelle navigasjonshjelpemidler ikke marginaliseres når man benytter seg av elektronisk kart. □

Sjøulykker i 2007

Ulykkesbildet i 2007 ble sterkt preget av "Bourbon Dolphin"-ulykken og grunnstøtingen av "Server" ved Fedje. Antallet grunnstøtinger økte i forhold til tidligere år.

Året 2007 ble sterkt preget av den tragiske ulykken med "Bourbon Dolphin" vest av Shetland den 12. april der åtte personer mistet livet. Sjøfartsdirektoratet iverksatte umiddelbart etter ulykken arbeid med å adressere noen av de problemområdene som ble avdekket. Det ble derfor implementert en rekke strakstiltak vedrørende ankerhånderingsoperasjoner.

Disse strakstiltakene er også implementert av en rekke andre flaggstater. Det ble etter ulykken oppnevnt en egen undersøkelseskomisjon av Justisdepartementet. Kommissjonen har som mandat blant annet å kartlegge hendelsesforløpet og hvilke årsaksforhold som medvirket til kantringen. Kommissjonen er forventet å avgi sin rapport april 2008.

Forliset av det Kypriotiske lasteskipet "Server" utenfor Fedje i januar, der utslippet til sjøen ble på over 400 kubikkmeter tung bunkersolje, satte også sitt preg på ulykkesbildet. Det ble registrert oljeforurensing på 230 forskjellige steder langs kysten, i til sammen tretten kommuner. En enorm innsats fra Kystverket, lokalsamfunn og frivillige, samt naturkraftene, sørget for at de fleste sporene etter utslippet nå er borte.

Tabellen viser antall hendelser fra 2005 til 2007 registrert i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase pr 11. februar 2007 fordelt på den enkelte ulykketype.

Ulykketype	År (Antall hendelser)		
	2005	2006	2007
Annen ulykke	8	2	12
Brann/Explosjon	26	10	19
Fartøyet er savnet, forsvunnet	1		
Grunnstøting	75	90	107
Hardtværskade	1	2	2
Kantring	2	7	8
Kollisjon	27	22	20
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	22	17	27
Lekkasje	1	1	6
Miljøskade/Forurensing	6	2	3
Personulykke	654	641	501
Stabilitetssvikt uten kantring			1
Total	823	794	706

Tabell 1: Antall hendelser 2005 – 2007 fordelt på ulykketyper

Type hendelse	Død	Savnet	Skadet	Totalt
Annen ulykke			2	2
Brann/Eksplosjon			1	1
Kantring	8	1		9
Kollisjon		1		1
Kontaktskade, Kaier, Broer og lignende			2	2
Personulykke	6	2	501	509
Totalt	14	4	506	524

Tabell 2: Omkomne, savnede og skadede i 2007 fordelt etter hendelsestype

Ulykkesstatistikk

For de fleste ulykketyper har det vært en positiv utvikling de senere årene. Unntaket er antall grunnstøtinger som fikk en topp på 107 hendelser i 2007. Det er særlig blant fiske-/fangsfartøy og stykkgodsskip man kan se en økning i antall grunnstøtinger. Disse fartøyene utgjør en betydelig andel av trafikken.

En grunnstøting er en alvorlig ulykke der skadepotensialet er stort både for mennesker, miljø og skip. Sjøfartsdirektoratet forventer at næringen tar tak i problemet og aktivt arbeider for å snu trenden. Direktoratet arbeider for å avklare årsaksforholdene og identifisere mulige tiltak.

Antall personulykker synes å ha gått markant ned. Erfaring tilsier imidlertid at det er en del etterslep i rapporteringen av personulykker slik at disse kommer inn i løpet av de første månedene i 2008.

Menneskelige konsekvenser

Året ble sterkt preget av tragedien på "Bourbon Dolphin" med åtte omkomne. Dersom man ser bort fra denne hendelsen synes antall omkomne/savnede å følge den positive trenden fra foregående år. En stor andel av dødsfallene skjer som følge av arbeidsulykker.



Lite skader

De fleste grunnstøtinger fører heldigvis til få skader på mennesker, materiell eller miljø. I 2007 var det to grunnstøtinger som førte til forlis, bulkskipet "Server" ved Fedje og fiskefartøyet "Herøy" på Hustadvika. I begge hendelsene slapp mannskapet fra det med livet i behold.

Skadeomfang	Totalt
Forlis	2
Fartøy alvorlig skadet	17
Fartøy mindre alvorlig skadet	37
Ingen skade på fartøy	11
Ukjent (ikke registrert)	40

Tabell 3: Skadeomfang for fartøyet etter grunnstøting

Om tallmaterialet

Antall ulykker: omfatter alle ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Dette omfatter også ulykker med utenlandske skip i norsk farvann. Omkomne og skadede fra fritidsfartøy er ikke tatt med. □



OLJEUTSLIPP etter Servers forlis utenfor Fedje.

FOTO: KYSTVERKET

Konferansen avholdes en gang i året. Den har som formål å bringe sammen mennesker som vet mest om sikkerhet, trafikk og miljø innen maritim virksomhet, og fokusere på de tiltak som kan bidra til fortsatt bedring av sikkerhet. Haugesund-konferansen skal samtidig bringe ny viten videre til alle som har sitt arbeid innen maritim virksomhet. Konferansen skal være en årlig, nasjonal begivenhet preget av høy kvalitet.

Siden starten i 1993 har oppslutningen om konferansen økt fra år til år, frem til dagens status som landets viktigste maritime møteplass. For politikere og andre nøkkelpersoner som ønsker å nå frem til hele det maritime miljøet, er konferansen derfor blitt et av landets viktigste fora.

Stabile rammevilkår – eller ei?

Den rødgrønne regjeringens nye rederiskatteordning ble uvergelig et diskusjonstema blant deltakere og foredragsholdere på årets Haugesundskonferanse.

Det var en velopplagt og engasjert Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen som stilte på årets Haugesundkonferanse, klar til å forsvare sin regjeringens nye maritime strategi.

– Vi har nå endelig lagt bort næringsnøytraliteten, sa han. – Vi satser på de områdene der vi er gode, og det gjelder ikke minst maritim sektor. Regjeringens visjon er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon, og at norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsninger for fremtiden.

– Vi har verdensledende teknologi og utenlandske produsenter er avhengige av norske leverandører, sa Andersen, som for ikke lenge siden hadde besøkt Hyundai's skipsverft i Sør-Korea. – "Have you been

to Sandefjord?", spurte de meg der, fortalte han. Ministeren var tydelig stolt på hjemtraktens vegne da han fikk spørsmål om han kjente til Jotun i Sandefjord og Simrad på Kongsberg.

Skatt etter europeisk modell

I mange år har norsk maritim næring skreket etter forutsigbare rammevilkår. – Det har vi fått nå, mente handelsministeren. – Vi har fått en ordning som tilsvarer den de har i EU. Det er en internasjonalt konkurransedyktig ordning med endelig skattlegging i stedet for en utsatt ordning. Dette gir stabile langsiktige forhold for norsk maritim næring, sa han.

Det var opposisjonsleder Erna Solberg slett ikke enig i. – Tilbakevirkende tiltak

er ikke stabile rammevilkår, understreket hun. Høyrelederen kalte det nye skatte-regimet et svik mot skipsfartsnæringen, og var spesielt opprørt over det hun oppfattet som trusler om at skattekravet ville bli belastet næringen, selv om regjeringen skulle tape en eventuell rettsak rundt spørsmålet om et tilbakeført krav.

Slike forsøk på å så usikkerhet om regjeringens intensjoner falt ikke i god jord hos Andersen som slo hardt tilbake. – "Tjuven trur at alle stjæler", sa han, og påpekte for tilhørerne at også Høyre har budsjettert med fjorten milliarder ekstra i sitt budsjettforslag. □



Bente Amandussen,
redaktør Navigare



"DU HAR FREKKHETENS NÅDEGAVE!" Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen nærmest valset over Høyreleder Erna Solberg, da hun forsøkte å nøre opp under næringens usikkerhet om rederiskatteordningen.

Endringer i sjøloven

– konsekvenser for ulykkesundersøkelser

Fra 1. juli i år trer en ny ordning for undersøkelser av sjøulykker i kraft. Den nye ordningen innebærer at sjøfartsinspektørene, sjøforklaring og den særskilte kommisjonen for ulykker med visse ulykker innen fiskeflåten blir borte. Statens havarikommisjon for transport (SHT) overtar undersøkelsesansvaret med tanke på å finne årsaksforhold.

Med over 600 årlige ulykker til sjøs, sier det seg selv at den nye kommisjonen ikke kan klare å sette seg inn i alle disse. I mandatet til kommisjonen er det derfor satt fokus på at alle ulykker med norske skip skal granskes der ulykke blant mannskap, skipsfører eller andre ombord har medført dødsfall eller alvorlig personskade. I tillegg skal alle ulykker med passasjerskip granskes. Kommisjonen får også en åpning for å undersøke øvrige ulykker med mindre skader, der disse kunne ha utviklet seg til alvorlige ulykker.

Skille årsak og skyld

En viktig endring med det nye undersøkelsesregimet er skillet mellom årsak og skyld. For enkelte har det tidligere vært opplevd som et problem at særskilte kommisjoner og sjøfartsinspektørene både skulle avdekke årsaksforhold og vurdere ansvar og skyld. Innen luftfarten har man hatt god erfaring med å skille mellom sikkerhetsundersøkelser og skyldspørsmål. Uavhengige granskninger har vist seg å stimulere til større åpenhet, fordi personer som har vitnet for kommisjonen har kunnet gjøre dette uten at det har blitt brukt mot



SAMARBEID mellom Statens Havarikommisjon og Sjøfartsdirektoratet er en nøkkel til suksess i ulykkesgranskning. Til venstre: leder for sjøfartsseksjonen i SHT, William Bertheussen, og sjøfartsdirektør Rune Teisrud.

dem i en eventuell strafferettslig oppfølging av ulykken. At sjøforklaringsordningen nå opphører, mener leder for sjøfartsseksjonen i SHT, William Bertheussen, vil være en styrke på sikt. Resultatene vil være offentlige, men selve forklaringene for kommisjonen vil være mer lukket, i og med at de ikke skjer i en rettssal.

Samarbeid viktig

Sjøfartsdirektør Rune Teisrud og Bertheussen la begge vekt på at samarbeid mellom Havarikommisjonen, politiet og Sjøfartsdirektoratet vil være viktig for å oppnå positive resultater. Det er et viktig mål for Havarikommisjonen at læring og endring skjer etter at en granskning er avsluttet. Havarikommisjonens anbefalinger vil komme ut i form av sikkerhetstilrådningsmyndigheter og næringen må vurdere å følge opp.

Sjøfartsdirektoratets rolle

Med mange ulykker som ikke kommer til å bli gransket av kommisjonen, vil

Sjøfartsdirektoratet også få en rolle innen undersøkelser av ulykker. I 2006 ble det opprettet en egen avdeling med tanke på blant annet denne utfordringen. Nå skal denne avdelingen utvides med to personer med maritim kompetanse, for å i større grad kunne være i stand til å rykke ut når ulykker skjer. Resultatene fra disse undersøkelsene, samt kommisjonens arbeid, vil være viktig i det forebyggende arbeidet i direktoratet. De viktigste verkøytene for forebygging vil være justering av regelverk og forskrifter, samt samarbeid med næringen. □



Anna Kari Rasmussen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Når alt blir snudd opp ned

Ikke i sin villeste fantasi hadde rederiet Bourbon Offshore sett for seg katastrofen de stod overfor den 12. april 2007. En organisasjon i sjokk og sorg måtte bidra til redningsarbeidet, vise omsorg for de pårørende og håndtere en mediestorm.

– Situasjonen var intens den natten, fortalte administrerende direktør Trond Myklebust i Bourbon Offshore i sitt innlegg på Haugesundkonferansen. Fartøyet "Bourbon Dolphin" hadde kantret utenfor Shetland, tre personer var funnet omkommet og fem personer var savnet. Rederiet sto overfor en stor følelsesmessig utfordring der det gjaldt å tenke rasjonelt samtidig som man skulle vise omsorg for alle som hadde behov for det. Myklebusts presentasjon hadde hovedfokus på hvordan rederiet ivaretok de pårørende og håndterte media. Han understreket hvor viktig det er å ha fokus på de pårørende og lytte til deres behov.

Stort informasjonsbehov

Da meldingen om ulykken kom inn, opprettet rederiet to telefonnummer for pårørende og gjorde kantinen på rederikontoret om til mottakssted. Med god hjelp fra helsepersonell og prest klarte rederiet å ta i mot de pårørende i katastrofens første fase.

De omkomne var ennå ikke identifisert. Uvissheten tynget og informasjonsbehovet var enormt. Det kom inn mye informasjon fra andre båter i området utover kvelden, men det viste seg ofte at informasjonen var utilstrekkelig. En stor og sentral utfordring for rederiet var å ikke gi ut feil informasjon. All informasjon måtte bekreftes før den kunne bringes videre til pårørende og media.

Det har vært en tøff tid for lokalsamfunnet og rederiet etter ulykken. Helsevesen og kirke har spilt en sentral rolle i etterarbeidet. Rederiet har hatt kontinuerlig oppfølging av hver familie og organisert de fleste minnestundene og begravelsene. Det har blitt iverksatt en rekke tiltak for å ivareta de etterlatte med blant

annet tilbud om advokatbistand, og det har blitt etablert et fond. Man har også hatt arrangementer for barna i de berørte familiene og man har drevet med informasjonsarbeid på skolene i lokalsamfunnet.

Fra sorg til anklager

Menneskers reaksjoner etter katastrofer er svært forskjellige, og etter hvert som ulykken kommer på avstand, endres de følelsene og tankene man har om ulykken. Myklebust fikk oppleve dette til fulle. Umiddelbart etter ulykken var det sorg og ydmykhet som dominerte i forholdet mellom rederi og pårørende. Etter hvert fikk direktøren erfare at følelsene gikk over i bitterhet og anklager. Han var lite forberedt på de ulike fasene de alle skulle gå igjennom. Myklebust meddelte at dette var en tung erfaring, men understreket hvor viktig det er å være tålmodig og vise forståelse for de pårørendes følelser uansett hvilken fase man befinner seg i.

Åpenhet mot media

Pressens holdning har også endret seg etter ulykken. Ulykkeskvelden samlet pressen seg utenfor rederiets kontorer i Fosnavåg. Dette ble svært belastende for de som kom og gikk til lokalene. Ut på kvelden gikk Myklebust selv ut og ba



RESPEKT OG OMSORG for de pårørende er viktig, uansett hvilken sorgfase de befinner seg i, sa administrerende direktør Trond Myklebust i Bourbon Offshore.

journalistene om å holde avstand og vise forståelse for at de pårørende ikke ønsket å uttale seg. Det viste seg at pressen respekterte dette, og Myklebust berømmet pressen for å ha tatt hans oppfordring på alvor.

Direktøren bestemte seg for å styre all kommunikasjon fra Fosnavåg, han var eneste kontaktperson, og han var ute hver time den første natten for å orientere om utviklingen. Åpenhet og vilje til å møte pressen sørget for at rederiets forhold til media ble godt. I dag er bildet noe endret, og Myklebust kunne fortelle at det særlig er lokalpressen som presenterer saker som kan være belastende for rederiet.

Dersom det finnes misligheter, vil de før eller senere komme fram i media. – Så sørg for å drive selskapet etter boka, sa Myklebust. – Følg alle lover og retningslinjer til punkt og prikke.

I sin avslutning presiserte han at man også må huske å ta vare på sin egen familie i slike situasjoner, og at dette må komme med i selskapets beredskapsprosedyrer. Dessuten kan omtanke utenfra bety veldig mye, mente Myklebust. – Vis at du bryr deg når det skjer noe med andre! En liten hilsen er nok. □

Anna Kari Rasmussen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Nye overvåkingssystemer

I løpet av 2008 vil et nytt satellittbasert havovervåkingssystem, LRIT (Long Range Identification and Tracking), bli globalt obligatorisk. I motsetning til det nåværende landbaserte systemet AIS (Automatic Identification System), vil LRIT være lukket.

I motsetning til AIS, som er et landbasert overvåkingssystem for kystnære områder, er LRIT et satellittbasert havovervåkingssystem. FNs sjøfartsorganisasjon IMO vedtok i mai 2006 en ny regulering som fastslår at LRIT, innen utgangen av 2008, skal bli globalt obligatorisk ved internasjonale forflytninger for passasjerskip, lasteskip over 300 bruttotonn, og flyterigger. Disse skal sende ut informasjon om fartøyet identifikasjon, posisjon og tid hver sjettede time. Inntil videre har USA påtatt seg ansvaret for viderefremføring av denne informasjonen til resten av verden.

Overvåkning og kontroll

Regiondirektør i Kystverket, John Erik Hagen sa på Haugesundkonferansen at der AIS er åpent for alle, er LRIT et lukket system som kun vil gi informasjon til definerte mottakere. Alle lands myndigheter som er tilknyttet SOLAS vil få rettigheter til informasjon fra LRIT angående fartøy som beveger seg innen tusen nautiske mil fra kystlinjen. Hagen mente at systemet vil være nyttig både i forbindelse med overvåkning og kontroll med fartøyer, lokalisering av fartøyer som utfører ulovlige aktiviteter, og i forbindelse med ulykker. Kostnaden for utsending av signaler er beregnet til cirka 1 US\$ per døgn, per fartøy, men disse kostnadene legges til den enkelte stat og skal ikke belastes rederiene.

Blir overflødig?

Hagen fortalte senere at et kanadisk selskap planlegger å distribuere et satellittbasert AIS-system i 2010, og at minst tre norske firma jobber med samme utfordring. I motsetning til



LUKKET SYSTEM. – LRIT vil kun gi informasjon til definerte mottakere, sa Regiondirektør i Kystverket, John Erik Hagen

LRIT, vil satellittbasert AIS-informasjon kunne sendes ut kontinuerlig, og denne informasjonen er mye mer omfattende. USA har, gjennom IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), foreslått satsning på global AIS-dekning for utveksling av informasjon. Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen annonserte for øvrig under

Haugesundkonferansen at regjeringen har satt av midler til en norsk satellitt for mottak av AIS-signaler.

På spørsmål om ikke LRIT vil bli overflødig ved utviklingen av satellittbasert AIS, som dermed også blir et havovervåkingssystem, svarte Hagen at mens kostnadsbildet for LRIT er kjent, mangles det tilsvarende kostnadsbildet for satellittbasert AIS. – Skal global AIS eventuelt bli en del av SOLAS, må det enten bli som erstatning for LRIT eller som et supplement, mente han. – Med erfaring fra LRIT-behandlingen i IMO, tipper jeg at det kan ta flere år før en slik problemstilling kan bli avgjort. □



Helge Thime Iversen,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

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

Miljøfokus

– skal redde fremtiden

Miljøspørsmålet sto sentralt under årets Haugesund-konferanse. Selv om det var satt av en egen del av agendaen til miljø, var temaet aktuelt fra første til siste foredrag.

-The future is cancelled due to lack of interest, åpnet Øystein Dahle, styreleder i World Watch Institute. Sitatet fra en graffiti fra Washington D.C. fikk umiddelbart forsamlingens oppmerksomhet. Dahle poengterte at effektivisering og miljøvennlige tiltak var vel og bra, men at det var nødvendig med langt mer fundamentale endringer om fremtiden skulle unngå å bli avlyst. For å illustrere omfanget skisserte han opp to såkalte paradigmeskifter, eller endringer i tenkemåte blant menneskeheten. Den første fundamentale endringen av verdensbildet kom da jorden ikke lenger var regnet som flat, og det andre da den ikke lenger ble betraktet som universets sentrum. Nå mener Dahle det er på tide med en tredje endring der vi må innse at jorden ikke er stor. Den er tvert imot veldig liten, og atmosfæren



LØNNER SEG. Lars Christian Alsvik fra Norges Rederiforbund mener at miljøhensyn er blitt god butikk.



FORBRUKET MÅ NED. Styreleder i World Watch Institute, Øystein Dahle, mener det er nødvendig med en forbruksreduksjon ned til ti prosent av dagens nivå i den vestlige verden.

betegnet han som lakklaget på en globus. Dahle mener det er nødvendig med en forbruksreduksjon ned til ti prosent av dagens nivå i den vestlige verden.

- Problemet er ikke i fabrikkpipene, men i menneskenes hjerner, mente han, og understreket at Europa og USA må være foregangsområder, akkurat som de har vært det under forbruksveksten.

- Dersom jordens historie ble komprimert til ett år har vi tidoblet forbruket det siste sekundet, sa han videre, og ønsket en handlingsregel for miljø på lik linje med den økonomiske handlingsregelen som tilsier at man ikke bør bruke opp overskuddet.

Nullvisjonen – utopi eller realisme?

Tittelen er hentet fra miljødirektøren i Norges Rederiforbund, Lars Christian Alsviks, foredrag om miljøproblemet. Rederiforbundet vedtok i 2006 en ambisiøs visjon om å fjerne all miljøforurensning til sjø og luft. Alsvik poengterte at selv om Norge er et lite land er vi verdens femte største sjøfartsnasjon, og dermed kan våre avgjørelser få global betydning. Han bekreftet også det Nærings- og handelsministeren hadde påpekt i et tidligere foredrag om at miljøhensyn er blitt god butikk, både på grunn av krav og insitamenter fra myndighetene, men ikke minst på grunn av krav fra kundene.

Miljøutfordringene i skipsfarten består i hovedsak av å redusere utslipp av NO_x, SO_x, partikler og klimagasser til luft, å

hindre spredning av miljøskadelige organismer gjennom ballastvann, og å sørge for en ansvarlig og bærekraftig resirkulering av skip.

Norges Rederiforbund har lagt opp til en todelt strategi for å løse disse problemene. For det første skal forbundet være en pådriver for nye, internasjonale miljøstandarder. For det andre skal norske rederier være banebrytende i utviklingen av enda mer miljøvennlige løsninger. Alsvik trakk fram eksempler på norske rederier som allerede er i førersetet på disse områdene.

Wilhelm Wilhelmsen ASA er tungt inne i utviklingen av et nytt rensesystem som vil kunne føre til en reduksjon på mellom 80 og 90 prosent av NO_x-utslippene ved forbrenning av fossilt brennstoff. Torvald Klaveness Gruppen er likeledes dypt involvert i utviklingen av et rensesystem som kan fjerne 90 til 95 prosent av de svovelholdige SO_x avgassene.

Som en bonus vil anlegget også rense partikler. Klaveness Gruppen og Leif Høegh & Co er også engasjert i hvert sitt prosjekt som utvikler rensesystemer for fjerning av organismer i ballastvann.

Alsvik påpekte for øvrig at skipsfarten allerede er den mest miljøvennlige transportformen, og at mer gods burde sendes med skip. På sikt vil teknologiutviklingen gjøre at man kan gå over fra fossilt, forurensende drivstoff til alternative energikilder.

Norges Rederiforbund vil også være en pådriver internasjonalt for å utvikle en ny konvensjon angående opphugging av skip. Dette begrunnes med rene miljøhensyn, men også med tradisjonelt kritikkverdige forhold ved asiatiske opphuggingsverft. Her er det nødvendig med bistand for oppgradering av verftene.

Alsvik innså at nullvisjonen er ambisiøs, men mente at den ikke er urealistisk. Han mente at næringen er på vei og allerede har mye å vise til.

Hva gjør innenriksfarten?

Geir Aga, administrerende direktør i Tide Sjø AS og formann i Rederienes Landsforening (RLF), fortalte at miljø var i fokus også for innenriksnæringen.



BEVISSTE KUNDER. Miljøhensyn kan være helt avgjørende for å vinne anbuds konkurranser, sier Geir Aga, administrerende direktør i Tide Sjø AS og formann i Rederienes Landsforening (RLF).

RLF har inngått en miljøavtale med staten om NOx-utslipp, der man forplikter seg til å betale innskudd til et fond. Videre forplikter næringen seg til å gjennomføre miljøtiltak med støtte fra dette fondet.

RLF har også inngått en avtale med Norges Naturvernforbund om proaktiv identifisering av miljøutfordringer og mulige løsninger, noe som har bidratt til

etableringen av en miljøhandlingsplan for perioden 2008–2011. Planen er forankret i rederiene og har som målsetting at drivstofforbruket, som i dag totalt utgjør 255.000 liter olje årlig, skal reduseres med ti prosent. Aga nevnte her oppdragsgiveres fartskrav som en hindring, og at man heller bør fokusere på mer effektivitet ved kaianløp, slik at farten kan reduseres noe uten nevneverdig tidstap.

Videre står det i planen at rederiene ikke skal slippe miljøgifter ut i naturen, og at de skal være miljøsertifiserte. Det er også viktig at rederiene blir oppfattet som natur- og miljøbevisste.

Også Geir Aga poengterte at miljø er lønnsomt, og at miljøhensyn kunne være helt avgjørende for å vinne anbuds konkurranser. Han avsluttet med å si at en av forutsetningene for å lykkes med planen er at rederienes ledelse bidrar med både ressurser og engasjement. □

Helge Thime Iversen,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

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 hypotermie 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

Miljødronningen

Jomfruturen til Miljøvernforbundets nye skip MS "Miljødronningen" gikk til Haugesund i anledning Haugesundkonferansen. Leder Kurt Oddekalv benyttet anledningen til å gi honnør til Sjøfartsdirektoratets arbeid i forbindelse med godkjenning av skipet.



MS "Miljødronningen"

- Er av typen Flying Cat og er 33,9 meter lang og 10,4 meter bred.
- Er bygget på verftet til Fjellstrand AS
- Kan benytte både diesel og biodrivstoff
- Har plass til 50 passasjerer
- Har eget helikopterdekk.
- Er godkjent i forhold til miljøsertifikatet Green Passport, som representerer miljøregnskapet for skipet og dokumenterer hvilke materialer det er tilvirket av.
- Har ishud og er klasset for å gå langs norskekysten og til Svalbard.
- Har egen ROV som har 1.500 meter operasjonslengde.
- Har egen konferanseavdeling med fullskala mediesenter og mulighet for "live" overføring av lyd og bilde.



FORNØYD. Kurt Oddekalv var synlig stolt over å kunne vise fram Miljøvernforbundets nye flotte båt, men skrot også av Sjøfartsdirektoratets innsats for å få den sertifisert.

FOTO: DAG INGE AARHUS



STOR MEDIEINTERESSE. Det var mange med mikrofon og kamera som gjerne ville ha noen ord om båten med Miljøvernforbundets leder.

FOTO: DAG INGE AARHUS

Tydelig stolt, kunne Miljøvernforbundets leder Kurt Oddekalv vise deltakere fra Haugesundskonferansen rundt i det nye "miljøkrigsskipet". Prosessen med godkjenning og bygging av skipet har vært lang, mye på grunn av nye løsninger. Til tross for at det har gått noe tid for å få realisert drømmen var Oddekalv full av lovord for Sjøfartsdirektoratets behandling av saken. – Jeg må innrømme at på forhånd var jeg litt bekymret over byråkratiet deres, sier han. – Ikke minst med tanke på at vi har en del løsninger om bord som det ikke finnes regelverk for.

Men vi har ikke møtt annet enn velvilje og vilje til å finne løsninger på problemer.

Velutstyrt

MS "Miljødronningen" er en katamaran som skal benyttes som konferanse-, og kystovervåkingsfartøy, men kan også ha funksjon som operasjonssentral ved miljøkatastrofer. Båten er utstyrt med ishud, så den kan brukes i polare strøk. Den har forskningslaboratorium om bord og egen miniubåt med høykvalitetsfilming ned til 1500 meters dyp.

Det sier seg selv at det har vært et stort løft å bygge miljøskipet. Investeringen på femti millioner er i følge Oddekalv den største satsingen en miljøorganisasjonen noen sinne har tatt i Norge.

FØRSTE TUR PÅ FJORDEN. MS "Miljødronningen" under testkjøring i Hardangerfjorden januar 2008.

FOTO: BJØRN KJETIL HANSEN/FJELLSTRAND

Tjue rederier og organisasjoner har bidratt økonomisk, mens over åtti har sponset båten med utstyr.

At båten ble en dronning er ikke tilfeldig. – En dronning er stødig, modig og litt bred over hekken, sier Kurt Oddekalv.

Kanskje ikke helt ulik den store spekkhoggeren som pryder skipsiden.

Stor interesse

Det er ingen tvil om at "Miljødronningen" vekker oppsikt og interesse. Mens den lå til kai i Haugesund var det ikke bare deltakerne på Haugesundskonferansen som benyttet anledningen til å ta en titt om bord, det var også stor interesse fra media. Kurt Oddekalv tok scenevant i mot pressen, men å sitte i cockpitstolen på brua er derimot noen han kun kommer til å gjøre til ære for fotografer, forsikret han. Den moderne katamaranen skal bemannes av et profesjonelt mannskap. Nå skal skipet ferdigstilles innvendig før det tas hundre prosent i bruk i miljøkampen langs norskekysten. □



Dag Inge Aarhus,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Ny leder i Rederiforbundet

Ser fremover

Den nye lederen i Norges Rederiforbund, Jon Egil Johnsen, vil slutte fred med myndighetene.

Det var en blodfersk leder av Norges Rederiforbund som deltok på Haugesundkonferansen i februar. Bare få dager tidligere hadde han blitt konstituert i stillingen som administrerende direktør. Femtitoåringen innrømmer at det var en overraskelse å få jobben. – Det er jo en stor utfordring, så det er klart det var veldig hyggelig å bli spurt, sier han.

Noen førstereisgutt er Jon Egil Johnsen derimot langt i fra. Han har fjorten års fartstid i Rederiforbundet, de siste to årene som direktør med ansvar for offshorevirksomhet og petroleumspolitik. – Jeg kjenner jo godt til forbundets agenda og meninger, så jeg føler meg vel forberedt til rollen som leder, sier han.

Må ikke undergrave samarbeid

Politisk og mediemessig har det svingt rundt Rederiforbundet det siste halvåret, ikke minst i forhold til den rødgrønne regjeringens innføring av ny rederiskatteordning som innebærer innbetaling av tidligere utsatte skatteforpliktelser. – Ja, vi har bak oss en høst som inneholder både veldig negative og veldig positive ting, sier Johnsen, som ikke virker særlig interessert i å dvele ved skattekrangel, selv om han ikke uventet er kritisk til det han betegner som uforutsette overgangsregler til ny ordning – det vil si tilbakebetaling av de fjorten milliardene som rederiene hadde trodd var egne penger. – Mange oppfatter selvsagt dette som svært oppfattet, sier han. – Det skaper sinne og forargelse.

Spørsmålet nå er hvorvidt det er grunnlovsstridig. En del selskaper vil sannsynligvis prøve dette for retten, tror Johnsen, som er opptatt av at en eventuell rettsprosess ikke må undergrave samarbeidet mellom næring og myndigheter for videre vekst i det maritime Norge.

Stoler på ny ordning

– Vi er smertelig klar over at om vi skal lykkes må vi ha et godt samarbeid med myndighetene. Så for oss nå, er det viktig å se framover, understreker Jon Egil Johnsen, som for øvrig er fornøyd med regjeringens maritime strategi "Stø kurs" og den nye rederiskatteordningen. – Dette er konkurransedyktig, slår han fast. – Vi stoler på denne ordningen.

Johnsen fremhever at han representerer en næring med stor framtidsoptimisme. – Det er behov for atten tusen nye sjøfolk de neste årene, sier han. – Med det rekrutteringsbehovet vi har i næringen nå for tiden, vil det ikke være mulig å få nok folk tidsnok i Norge. Vi er også nødt til å rekruttere folk ute.

I sitt foredrag på Haugesundkonferansen uttrykte Johnsen bekymring for at nettolønnsordningen blir mer kostbar enn forutsatt, og åpnet opp for å drøfte grep som kan motvirke dette. – Her er det rom for forbedringer, så vi er åpne for justeringer, sier han. – Det viktige er at ordningen er pålitelig.

Viktig maritim offshorevirksomhet

– Vi må aldri miste av syne hvor viktig maritimvirksomheterfordiskapningen i Norge, understreker Johnsen. – Her spiller vi i den internasjonale elite-divisjonen. Bortsett fra olje, er det ingen andre felt vi hevder oss så sterkt.



ØNSKER SEG RO. Den nye lederen i Norges Rederiforbund, Jon Egil Johnsen, håper på en lang periode uten politisk strid om rammevilkår.

Dette er noe vi kan videreutvikle tror han. – Vi kan hevde oss til tross for at vi er et høykostland. Vi er konkurransedyktige likevel.

Som tidligere ansvarlig for offshorevirksomhet i Rederiforbundet er Johnsen spesielt opptatt av hvor viktig maritim offshore virksomhet er for oljeindustrien. – Dette er et underkommunisert område, mener han. – Det bør være langt flere som får øynene opp for den betydningen dette har for oljelandet Norge.

Norsk førstevalg

– Skulle jeg ønske meg noe nå, sier Rederiforbundets nye leder, – så er det en lang, lang periode med forutsigbarhet – uten politisk strid – selv med skiftende regjeringer.

– Vi har hatt så mye strid om rammevilkår nå, sukker han, – og slikt virker bremsende på utviklingen. Vi i Rederiforbundet skal i alle fall gjøre hva vi kan, forsikrer Johnsen. – Vi ønsker å utvikle norsk maritim næring, og vi vil være med på å utvikle at det norske flagget er førstevalg for norske rederier. □

Bente Amandussen, redaktør Navigare

Elisabeth Grieg ny president i Rederiforbundet

Administrerende direktør Elisabeth Grieg (48) i Grieg International AS ble 5. mars valgt til den første kvinnelige presidenten i Norges Rederiforbund. Hun sier hun ønsker å synliggjøre verdiskaping og sysselsetting i skipsfartsnæringen, fokusere på miljøetsatsing og sosialt ansvar som rederier langs hele kysten står for hver dag.

– Som næringens fremste tillitsvalgte vil jeg forsøke å bidra til at Norges stemme skal høres enda bedre i internasjonale fora, både når det gjelder høyere miljøstandarder, sjøfolkernes arbeids- og lønnsvilkår og når det gjelder videreutvikling av kompetanse. Næringen har et stort ansvar, store muligheter og mye å bidra med. Jeg gleder meg til å spille en aktiv rolle, sier Grieg.





Turid Stemre,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Nye og oppdaterte teststandarder for slokkeanlegg

IMOs underkomité "Fire-Protection" møttes i London fra 14.-18. januar i år.

Norge er godt fornøyd med utfallet av arbeidet under årets sesjon, spesielt at arbeidet med utvikling av nye, og revisjon av eksisterende, teststandarder resulterte i ferdigstilling og oppdateringer av standarder på områder som lenge har vært etterlyst av industrien. Dette omfatter blant annet nye teststandarder for "Water Mist for Ro-Ro Deck", "Inside Air Foam" og "Aerosol", samt reviderte retningslinjer for "Approval of equivalent water-based fire-extinguishing systems for machinery spaces and cargo

pump rooms". Videre ble retningslinjer for godkjenning av faste slokkesystemer i balkongområdene på passasjerskip ferdigstilt. Nå gjenstår kun endelig godkjenning av nye og reviderte teststandarder og retningslinjer fra IMOs Maritime Safety Committee (MSC) i mai.

Diskusjonene rundt tiltak for å hindre eksplosjonsulykker på produkt- og kjemikalietankskip gikk som forventet. Norge møtte igjen stor motstand blant annet fra Panama, Nederland, Japan, Hellas, Cook Islands og IPTA mot sitt forslag om å basere krav om "inertisering"

av tanker kun på lastens flammepunkt (det vil si å toppe tankene med inert gass, en gassblending som ikke kan antenne/eksplodere). Dette vil etter Norges mening øke sikkerheten og gjøre reglene mer brukervennlige. Ellers er de fleste administrasjonene lite aktive i denne diskusjonen, men Norge fikk full eller betinget støtte fra Sverige, Danmark, Bahamas, Frankrike, IFSMA, OCIMF og Intertanko. Her har Norge en jobb å gjøre fram mot neste sesjon.

Det ble for øvrig fattet få vedtak på sesjonen, da de fleste agendapunktene går videre neste år. □

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- Uniformsjakker i ABT-kvalitet, pustende, vind- og vannett.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

Markom

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



Besøksadr: Akershusstranda 1, 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

NYHETER!
se vår webside

Se komplett utvalg på www.markom.no



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Livsstilsykdommer truer sjøfolk

Etter en lang arbeidsdag om bord er det lett å la seg friste av sofaen, men fysisk aktivitet på frivakta er viktig for å forebygge helseproblemer hos sjøfolk. Velferden kan tilby både veiledning og inspirasjon til innsats.

Rundt om i verden, er det ikke noen selvfølge at myndighetene tar ansvar når det gjelder velferd for sjøfolk. Den modellen for finansiering og oppbygging vi har i Norden og enkelte andre europeiske land, er i tråd med øvrige måter vi organiserer velferdsstaten på. I resten av verden er det frivillige organisasjoner som tar ansvar – dersom det er satt av ressurser.

Dagferske aviser

Den norske velferdstjenesten for sjøfolk er under press. Vi må hele tiden yte og demonstrere vår betydning, før vi kan be om ytterligere ressurser. Bedriftsøkonomisk tankegang har fått innpass hos myndighetene som skal sørge for bevilgninger, og vi må hele tiden prøve å tenke nytt for å få mer ut av hver krone.

Én av måtene vi vil forsøke å få mer ut av ressursene vi har til rådighet på, er gjennom det nordiske velferdssamarbeidet. I dag samarbeider vi ved flere av våre utenriksstasjoner med avistjenesten, ved idrettsarrangementer og med besøkstjeneste. Siste nytt er at den danske velferdstjenesten vil utplassere en avisprinter ved vår stasjon i Port Said, slik at dagferske aviser skal kunne leveres om bord på skip som passerer. Vi skal følge opp dette prosjektet med en artikkel i neste utgave av Navigare.

Trim mot tretthet

I disse tider, strømmer trimrapporter inn til hovedkontoret. For hvert eneste år ser vi en jevn stigning i aktiviteten på våre skip. Våre idrettskyndige medarbeidere merker

også en stadig større etterspørsel etter veiledning ved innredning av trimrom om bord. Slik travelhet og slike henvendelser er en stor inspirasjonskilde for oss.

Vi vet gjennom forskning at sjøfolk har kortere gjennomsnittlig levetid enn sammenlignbare yrkesbrødre og -søstre på land. Høy BMI, eller i dagligtale – overvekt, må tas på alvor av både sjøfolk, rederier og oss som jobber for sikkerhet til sjøs. Det er godt dokumentert at det er en sammenheng mellom tretthet og grunnstøtinger med skip. Men såkalt "fatigue" gir også høyere forekomst av diabetes og hjerteinfarkt, bare for å nevne et par av de livsstilsykdommene som sjøfolk sliter med. Fysisk aktivitet kan hjelpe, så stå på! Vi ser gang på gang at det nytter. □

TRIM LITT FØRST!

Etterpå kan du slappe av med kaffekoppen og ferske aviser hjemmefra.

Ikke alle har så fine treningsforhold om bord som de heldige ansatte på nybygde "Edda Fauna", men alle kan få til å trimme litt. Å løpe langs kaia er nok et alternativ for de aller ivrigste.



Lifestyle diseases pose a threat to seafarers

After a long day's work on board, it is easy to be drawn to the sofa. However, off duty physical activity is important in order to prevent health problems amongst seafarers. The Seamen's Service offers both guidance and inspiration to make an effort.

Around the world it is not to be taken for granted that the authorities will take responsibility for the seafarers' welfare. The model for financing and structuring we have in the Nordic countries and in some European countries, is in line with how we organize the rest of our welfare state. In the rest of the world, it is the voluntary organisations that take responsibility – if they are allocated the resources.

Daily newspapers

The Norwegian Seamen's Service is under pressure. We must constantly perform and prove our importance, before we can ask for additional resources. The thinking of business economists has established foothold within the allocating authorities, and we have to continuously apply innovative thinking in order to make as much of every krone as possible.

One of the ways in which we will try to get more out of the available resources,

is through the Nordic co-operation on welfare. Today, we co-operate at several of our foreign service stations on newspapers, athletic events and visitation. The latest news is that the Danish Seamen's Service would like to place a newspaper printer at our station in Port Said, enabling the daily newspapers to be delivered on board passing ships. We will follow up with an article on this project in the next edition of Navigare.

Exercise to battle fatigue

Nowadays, exercise reports are pouring in at the main office. Every year we see a steady increase in the level of activity on board our ships. Our sports colleagues also notice an ever increasing demand for guidance in establishing a gymnasium on board. This kind of rush and such requests are a source of great inspiration to us. Through research, we know that seafarers have a shorter average life expectancy than comparable working brothers and

sisters onshore. A high BMI, or in everyday language – overweight, must be taken seriously by seafarers, ship owners and we who work for safety at sea. It is well documented that there is a connection between fatigue and running the ship aground. However, fatigue also results in a higher incidence of diabetes and heart attacks, just to mention a few of the lifestyle diseases seafarers struggle with. Physical activity may help, so go for it! We see time and time again that it helps. □



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet,
assistant Director of Department,
the Norwegian Maritime Directorate



ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

EXERCISE A LITTLE FIRST!

Then you may relax with a cup of coffee and the latest newspapers from home.

Not everyone has such fabulous fitness rooms on board as the lucky employees of new building "Edda Fauna", but everyone can manage to exercise a little. Jogging along the quayside is probably an alternative for the die hard enthusiasts.

Fotokonkurransen for sjøfolk 2007

Nesten storeslem
til kaptein
Finn Jørgensen
fra Tor Viking II

*Kvaliteten på bildene til foto-
konkurransen for sjøfolk har aldri
vært bedre – mye takket være
bruken av digitale kameraer,
som nå er på hundre prosent. 39
deltakere sendte inn til sammen
180 bilder.*



1)



2)



3)



3)

I år har fotografene vært mer selektive enn vanlig. Tidligere brukte hver fotograf nesten hele kvoten på ti innsendte bilder. Nå har mange sent inn bare ett eller to. Prisen for det beste bildet står veldig høyt i kurs. Det er ikke bare i Navigare og Sjøfartsdirektoratets kalender at bildene bli offentliggjort, men også i andre maritime publikasjoner.

Juryen hadde en særdeles vanskelig oppgave i år, men etter mange diskusjoner kom man fram til et resultat. Den store vinneren ble Kaptein Finn Jørgensen fra Mandal og MV "Tor Viking II". Første,

fjerde og femteplass rasket han med seg hjem til Sørlandet. Gledelig nok fikk vi denne gang inn en kvinne på andre plass, nemlig Styrmann Linda M. Midtbø fra Florø og MV "Bow Cecil". Tredjepremien gikk til førstestyrmann Henning Olsen fra Trondheim og MV "Havila Mars".

Juryen var skjønt enige om vinnerbildet, som er et glimrende portrett av en sjømann i arbeid. Hyggelig at mennesker kom i fokus denne gang.

De fem beste bildene, samt ti andre utvalgte bilder, gikk videre til den nordiske finalen. □



Nr. 2.



Nr. 3. Se forside



Nr. 4



Nr. 5

RESULTATER – NORSK FINALE 2007

- Nr. 1 Kaptein Finn Jørgensen, Mandal – MV "Tor Viking II"
Premie: Fotoutstyr verdi kr. 3000.-, gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 2 Styrmann Linda M. Midtbø, Florø – MV "Bow Cecil"
Premie: Fotoutstyr verdi kr. 2000.-, gitt av Sjøfartsdirektoratet
- Nr. 3 1. Styrmann Henning Olsen, Trondheim – MV "Havila Mars"
Premie: Fotobok gitt av Shipping Publications AS
- Nr. 4 Kaptein Finn Jørgensen, Mandal – MV "Tor Viking II"
Premie: Fotobok gitt av Shipping Publications AS
- Nr. 5 Kaptein Finn Jørgensen, Mandal – MV "Tor Viking II"
Premie: Illustrert Norsk Skipsliste

Hederlig omtale

I tillegg til vinnerbildene går ytterligere ti utvalgte bidrag til den nordiske finalen.

Innsendt av:

- 1) 1.maskinist Jan-Ove Dybhavn, Ålesund – MV Normand Cutter
- 2) Styrmann Linda M. Midtbø, Florø – MV Bow Cecil
- 3) Overstyrmann Knut Revne, Baldersheim – MV Doris (2 bidrag)
- 4) 1. styrmann Jørn Lavre, Tønsberg – MV Grena
- 5) Kaptein Onar Jøsang, Kopervik – MV Ocean Sky
- 6) Kaptein Pontus Hedgard, Råå Sverige – MV Geo Maru
- 7) Overstyrmann Øyvind Riise Johansen, Helsinki – MV Ocean Sky (2 bidrag)
- 8) 1. maskinist Arvid Opdahl, Bergen – MV Normand Tonjer

Jury

Fotograf Grethe Nygaard, Foto Erik
Leder for Maritimt Forum Haugesund, Sverre Meling
Fotograf Kjell Strand, Haugesunds Avis
Redaktør av Navigare, Bente Amandussen





№. 1.

Den nordiske fotofinalen 2007

Danmark til topps nok en gang

Det lyktes ikke denne gang heller for de dyktige fotografene på norske skip. I år som i fjor ble det "kun" hederlig omtale for to av våre fotografer.

Aspirant Allan Kristensen om bord på MV "Torm" tok en ganske suveren førsteplass i følge juryen, som mente at bildet inneholdt en eksotisk stemning som fanger og inneholder mange elementer fra en annen kultur.

Kristensen forteller selv følgende om bildet: "Bildet er taget om bord på Torm Ismini. Det er taget på en tur i land i Dakar, Senegal. Det forestiller min medaspirant, Martin Lumbye Sørensen, som skulle en tur til frisøren hos en af de lokale. Det hele gikk ikke lige som planlagt da frisørens generator løb tør for brændstof og klipningen måtte aflyses. Efterfølgende fandt vi en annen frisør som var koblet opp på forsyningsnettet og Martin blev klippet."

Avstemming i Haugesund

For første gang ble den nordiske finalen arrangert i Haugesund. Juryen, som besto av Alfred Aase og Øyvind Ek, er

en annen enn under den norske finalen, så man kan i alle fall ikke si at vår Hauge-sundsjury har vært partisk. For både Sverige, Island og Finland havnet blant de fem beste. Denne gang var Norge eneste land utenom topp 5. Men førstestyrmann Jørn Lavre fra Tønsberg og MV "Grena", samt førstestyrmann Henning

Olsen fra Trondheim og MV "Havila Mars" fikk hederlig omtale.

Vi håper at årets fotokonkurransse vil oppnå like høyt antall som i 2007. Vi oppfordrer også deltakere til å sende inn bilder tidligere. Nå får vi mange bilder inn rett rundt nyttår, og i år kom over tretti bilder for sent til konkurransen. □

Resultatliste

- Nr. 1 Allan Kristensen, D/S "Torm", Danmark
- Nr. 2 Jörgen Språng, M/T "Bit Okland", Sverige
- Nr. 3 Jens Samuelson, M/S "Stockholm", Sverige
- Nr. 4 Gu mundur Birkir Agnarsson, "Skoleskipet Sæbjörg", Island
- Nr. 5 Harri Manninen, M/S "Pasila", Finland

Hederlig omtale

Jörgen Språng, M/T "Bit Okland", Sverige (2 Bidrag)
Jørn Lavre, M/T "Vinland", Norge
Leena Numminen, M/S "Silja Serenade", Finland
Henning Olsen, "Havila Mars", Norge



Per Erik Nielsen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5

Dramatikk i bokhylla

Bokhøsten 2007 byr på dramatik av høy klasse. Både krim, dokumentarer og romaner sørger for neglebitende spenning og gripende leseropplevelser.

Det er tre norske bøker som utmerket seg som bestselgere i bokhøsten 2007. Jo Nesbøs "Snømannen" kan gi enhver leser frysninger nedover ryggen. Dette er den sjuende boka om antihelten Harry Hole, som fremdeles gjør sitt beste for å balansere tilværelsen mellom politihuset på Grønland og ølglasset som lokker oppe på Schrøders. Denne gangen må han slåss mot en seriemorder med en forkjærlighet for unge mødre.

Et ørlite hakk etter kommer Tom Egeland med "Paktens voktere". Hans roman strekker seg over et stort område både historisk og geografisk. Plottet starter med et gravkammer i Egypt som blir plyndret av norske vikinger og flere tusen år senere må arkeolog og albino Bjørn Beltø på sitt underfundige vis ut på leting etter gamle uvurderlige manuskripter. Vi skal ikke røpe mer enn at dette er en drivende spennende bok som er en meget god oppfølger til suksessen "Sirkelens ende".

"Ligge i grønne enger", som er Anne B. Ragdes tredje bok om Neshovfamilien, var vel den norske romanen flest lesere ventet spent på i 2007. På salgsstatistikken ligger den på topp. Boka har stort sett blitt godt mottatt, men mange lesere har blitt overrasket, og kanskje litt skuffet, over hvordan det hele endte med de personene vi hadde fått et så nært forhold til.

Sjølitteratur

Flere bøker kan anbefales i denne genren i år. Jon Michelet har bidratt med to. "Den siste krigsseileren" er en leseverdig



SISTE BOK. Avdøde Stieg Larsson fikk selv aldri oppleve den eventyrlige suksessen med trilogien om den tøffe jenta Lisbeth Salander og journalisten Mikael Blomkvist.

FOTO: GYLDENDAL NORSK FORLAG

biografi om krigsseileren Ingvald Wahl. Det er en detaljert historie, hvor han også har trukket inn skipshistoriske elementer. Hans andre bok i genren er "Havets velde" som består av syv fortellinger. En av dem handler om meksikanske haifiskere som blir dratt til havs av strømmen og gjenfunnet ni måneder senere. Boka hadde tjent på at enkelte av historiene hadde vært kortet ned, men som helhet er den likevel verd å lese.

I boka "Med robåt fra Norge til Hellas" beretter Ivar Samuelsen om sin utrolige 380 dagers ferd i en færing. Aage Wilhelmsen har samlet gripende historier

fra 29 krigsseilere, hvorav de fleste er gått bort nå, i "Sjømenn i krig".

Biografier/dokumentar/memoarer/historie

Utvalget i denne brede genren var stort i 2007. Gerd-Liv Valla ga sin versjon av Yssen-saken i "Proessen", mens journalisten Torstein Tranøy forsøkte å gi en mer objektiv framstilling i "Vallas fall". Begge bøkene bør leses, da de utfyller hverandre.

Med "En vanlig dag på jobben" ga tidligere Se og Hør-journalist Håvard Melnæs en meget oppsiktsvekkende beskrivelse av miljøet i og rundt ukebladet

Se og Hør. På tross av, eller kanskje heller på grunn av, svært kontroversielt innhold, har Melnæs kommet ut på topp etter prosessen som fulgte. Se og Hør har forsøkt å tilbakevise påstandene – uten synnerlig hell.

Tor Obrestad og Frank Rossavik skrev begge hver sin biografi om Einar Førde. Av omtaler var det nok Rossaviks, "Stikk i strid" som kom best ut, men begge gir interessante opplysninger om AP-politikeren og kringkastningssjefen Førde.

Flere politiske biografier har kommet i løpet av året, men Carl I. Hagens "Ærlig talt" var vel den mest omdiskuterte, for Hagen benyttet anledningen til å dele ut sleivspark i alle retninger. Sparket gjorde i og for seg også Trond Kirkvaag, som like før han døde i fjor høst skrev sine memoarer om forholdet til faren Rolf. "Kom ikke nærmere" skapte stor debatt, da junior uten å legge fingrene i mellom utleverer farens hardhendte tilnærming til barneoppdragelse.

Fra idrettsverdenen har den gripende biografien "Dagfinn Enerly – så fort kan livet snu" av Jens O. Simensen vakt stor interesse. Boka beskriver Enerlys kamp etter at han ble lammet i ryggen ved et uhell på fotballbanen. På den andre siden av idrettsskalaen har vi den uautoriserte biografien om Ole Gunnar Solskjær. Manchester United-spilleren gikk til sak mot utgiverne for billedbruken, og flere bilder ble fjernet i andreutgaven. Boka egner seg nok mest for spesielt interesserte fotballfans.

Espen Olafsen og Per Arne Dahl har skrevet "Hva skal vi gjøre med stjerner nå?". Den er en dramatisk fortelling om det som skjedde med ofrene etter tsunamien i 2004. En bok som satte fokus på vår rettssikkerhet er "Overgrepet – justismordene på Fritz Moen". Privatdetektiven Tore Sandberg beskriver her all den urett som ble Fritz Moen til del. Ellers rapporterer Jan Egeland om sitt arbeid i FN i "Det nytter – Bak frontlinjene", og korrupsjonsjeger Eva Joly snuser videre i "Jakten fortsetter".

Krigshistoriske bøker ser aldri ut til å ta slutt. I fleng kan man nevne nytgiv-



JO NESBØ gjør sitt beste for å skremme leserne med historien om seriemorderen som lager småmenn.

FOTO: CATO LEIN

elsen om "Kompani Linge" av Erling jensen og Ragnar Ulstein, Egil Ulateigs "Jakten på massemorderne", "Kvinner i hemmelige tjenester" av Tore Pryser, "Dødelige oppdrag" av Rasmus Dahlberg, Anthony Beevors "Kreta – okkupasjon og motstand", "Rommels pansersjef" av Hans von Luck og "Tirpitz" av Michael Tame-lander og Niklas Zetterling. For dem som er interessert i krigshistorie vil alle disse bøkene kunne tilføre ny kunnskap.

"Mitt russiske testament" er en oversatt dokumentar av den russiske journalisten Anna Politkovskaja. Boka ble skrevet rett før hun ble myrdet i oktober 2006, og er en sjokkerende beretning om dagens Russland.

Humor

Ingrid Bjørnovs debutbok "Lakse-enka" er full av hennes karakteristiske skråblikk på tilværelsen som kona til en sportsfisker. Som kvinne skal man visst være bra lekker, for å nå opp i konkur-



ransen med en feit sprellende laks. Duoen Anne B. Ragde og Unni Lindell har gitt ut sin femte samling kvinnehumor. Damene sier selv at den er en utmerket liten gavebok til kvinner – men kan nok leses av menn også.

At hjerterkongen er den eneste av kongene i kortstokken som ikke har bart, og at Henry Ford ikke hadde lappen, er noe av man kan bli opplyst om av Noel Botham, som nok en gang har skrevet en guide til unyttig og lattervekkende kunnskap i boka "Hvor mange testikler hadde Adolf?".

"Det er på tide å reise hjem", når du må holde hue oppe med begge henda, mener Herodes Falsk, som har levert en bok med 34 reisevettregler for dem som foretrekker å lese om andres reisetabber i stedet for å gjøre sine egne.

Norsk krim/spenning/romaner

Mange kunne vært nevnt i denne genre, men noen forfattere peker seg spesielt ut. Henrik H. Langeland har skrevet en spenningsroman av stort format. "Francis Meyers lidenskap" rager høyere enn gjennombruddsboka "Wonderboy", som kom for fire år siden. Handlingen spinnes rundt et gammelt Petter Dass-manuskript, og man beveger seg både i tid og rom. Dette er en bok det er vanskelig å legge fra seg.

Roy Jacobsen er også tilbake med spenningsboka "Marions slør". Til tross for hans noe omstendelige og lange setningsoppbygning er boka absolutt verd å lese.

Ingar Sletten Kolloen, kjent som biograf og journalist, har debutert som krimforfatter med "Den fjerde engelen", mens krimdronningen Unni Lindell tar en pause fra genre for en tid med "Honningfellen", som er nok en vellykket Cato Isaksen-roman. Isaksen vil nok bli dypt savnet av mange. Til trøst er Fredrik Skagen tilbake med ny helt i "God natt elskede".

Anne Holts "1222" og Jan Mehlums "For guds skyld" er begge solide krimbøker. Det samme kan man si om Knut Faldbakkens "Tyvene", der det jaktes på

ET GAMMELT MANUSKRIFT står sentralt i Henrik H. Langelands bok om "Francis Meyers lidenskap".

FOTO: TIDEN FORLAG

TOM EGELAND har nok en gang tatt utgangspunkt i arkeologi for sin nye spenningsbok.

FOTO: WWW.TOMEGLAND.COM

et stoff som er sterkere enn heroin, og erotikken er av det slaget bare Faldbakken kan levere.

Noe skuffende var Karin Fossum med "Den som elsker noe annet", men fansen blir nok fornøyd i år også.

Nykommer på romansiden dette året er Brageprisvinner Carl Frode Tiller med "Innsirkling". Boken omhandler David som har mistet hukommelsen. Gjennom en avisannonse oppfordrer han venner og kjente til å skrive brev til ham, for å finne tilbake til sin identitet.

Den anonyme forfatteren som i fjor skrev "Kongepudler" har i år levert "Kindereggeffekten" en kilde-sortert miljøthriller om mord, makt og altfor mye penger. Petter Stordalen, kronprinsparet samt mektige politikere fra fjern og nær får sitt pass grundig påskrevet.

Oversatt krim/spenning/romaner

Fjorårets topproman, "Drageløperen" av den afghanske forfatteren Khaled Hosseini, har det allerede blitt film av. I år er

det hans skildring av to kvinneskjebner i kamp mot Taliban, som har fått kritikkerne til å renne over med superlativer. "Tusen strålende soler" bare må leses!

Den største bestselgeren av alle i 2007 var uten tvil Stieg Larsson med den tredje og siste boka om Lisbeth Salander og Mikael Blomkvist. I "Luftslottet som sprengtes" får vi akkurat så mye dramatik som vi gledet oss til. Er du blant dem som har gått glipp av denne trilogien, så start med bok nummer en og les deg fram til noe som er toppen av spenning. Andre etablerte svenske forfattere som Jan Guillou, Håkan Nesser, Liza Marklund og Arne Dahl har alle kommet med bøker i 2007, men de stilles totalt i skyggen av Larsson.

Nykommerne Victoria Hislop med "Øya" og Alaa Al Aswany med "Yacoubian-bygningen" byr begge på svært gode leseopplevelser, og Storbritannias bestselger Ian Rankin skuffer oss ikke i år heller. Hans "Fleshmarket Close", omhandler den aldrende etterforskeren Rebus' siste sprell.

Den siste boka det er spesielt verdt å merke seg i denne genren er "Tokyo" av Mo Hayder. En dyp psykologisk thriller som tar for seg de evige spørsmålene om hva som er rett og galt og menneskenes angst og svakhet.

Ellers har både Wilbur Smith, John Grisham, Jeffery Deaver, Robert Ludlum, Dean Koontz, Clive Cussler, James Lee Burke, Stephen King, James Patterson, Michael Connelly, russiske B. Akunin og den myke krimforfatteren McCall Smith, samt mange flere, kommet med bøker i vanlig solid stil. □



Terje J. Eriksen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

NY UTGAVE !

Sjøfartsdirektoratet Regler for passasjer- og lasteskip mv. 2008

Som aktør i skipsnæringen er det viktig å være oppdatert på gjeldende lover og forskrifter; regler som er fastsatt for å sikre liv, helse og fartøy, samt å forebygge skader på det maritime miljøet. Forøvrig skal sjøfartslovgivningen med tilhørende forskrifter finnes om bord på alle norske passasjer- og lasteskip. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer pr. 1.1.2008.

Det er her du finner det gjeldende regelverket for skipsnæringen.

Inkludert i prisen er en CD-rom versjon av boken.

Blant de større endringer i denne utgaven er:

- Ny lov om skipssikkerhet som trådte i kraft 1. juli 2007. Denne loven erstatter Sjødyktighetsloven av 1903 og fem andre lover.
- Boken inneholder en oppdatert oversikt over innarbeidinger av EU's forordninger og direktiver som del VII.
- Internasjonale krav er gjort gjeldende gjennom de enkelte forskriftsbestemmelser; og klassifikasjonsselskapenes krav er også innarbeidet som en integrert del av det norske regelverket.



Mva. og porto kommer i tillegg.
ISBN: 978 82 450 05769



FAGBOKFORLAGET

• ordre@fagbokforlaget.no • Faks 55 38 88 39 • Tlf. 55 38 88 38 • www.fagbokforlaget.no



Oscar favourites in the film packages

Every new film year the attention of film fans around the world turns to the Academy Awards for outstanding film achievements. Some of the films that received the highest honour in filmmaking this year have already been in our film programme. Here we'll take a look at some of the Oscar-winners that ships joining the Film Rental Service can look forward to.

«No Country for Old Men», directed by Joel and Ethan Coen won four Oscar awards including best motion picture and best director. The story begins when Llewelyn Moss finds a pickup truck surrounded by dead men. A load of heroin and two million dollars in cash are in the back. When Moss takes the money, he sets off a chain reaction of catastrophic violence, in particular committed by the mysterious and evil Chigurh. The law, in the person of aging, disillusioned Sheriff Bell (Tommy Lee Jones), finds himself outmatched by this new monstrous form of criminality. The Spanish actor Javier Bardem was given the award for best supporting actor for his interpretation of the character Chigurh.

Daniel Day-Lewis got his second Oscar award for best performance by an actor in a leading role for his portrayal of Daniel Plainview in «There will be Blood», a sprawling epic about family, faith, power and oil. The story is set on the radical frontier of California's turn-of-the-century petroleum boom and revolves around one unforgettable character: Plainview who transforms himself from a down-and-out silver miner into a self-made oil tycoon.

«Atonement» was rewarded with an Oscar for best original music. The film opens in England in 1935. In the looming shadow of World War II Cecilia, Briony and their family live a life of wealth and privilege. Briony is a girl with a vivid imagination. Through a series of catastrophic misunderstandings she accuses Robbie Turner (James McAvoy), the housekeeper's son and lover of her sister Cecilia (Keira Knightly), of a crime he did not commit. This accusation destroys Robbie and Cecilia's new found love and dramatically alters the course of all their lives. Briony continues to seek forgiveness for her childhood misdeed.

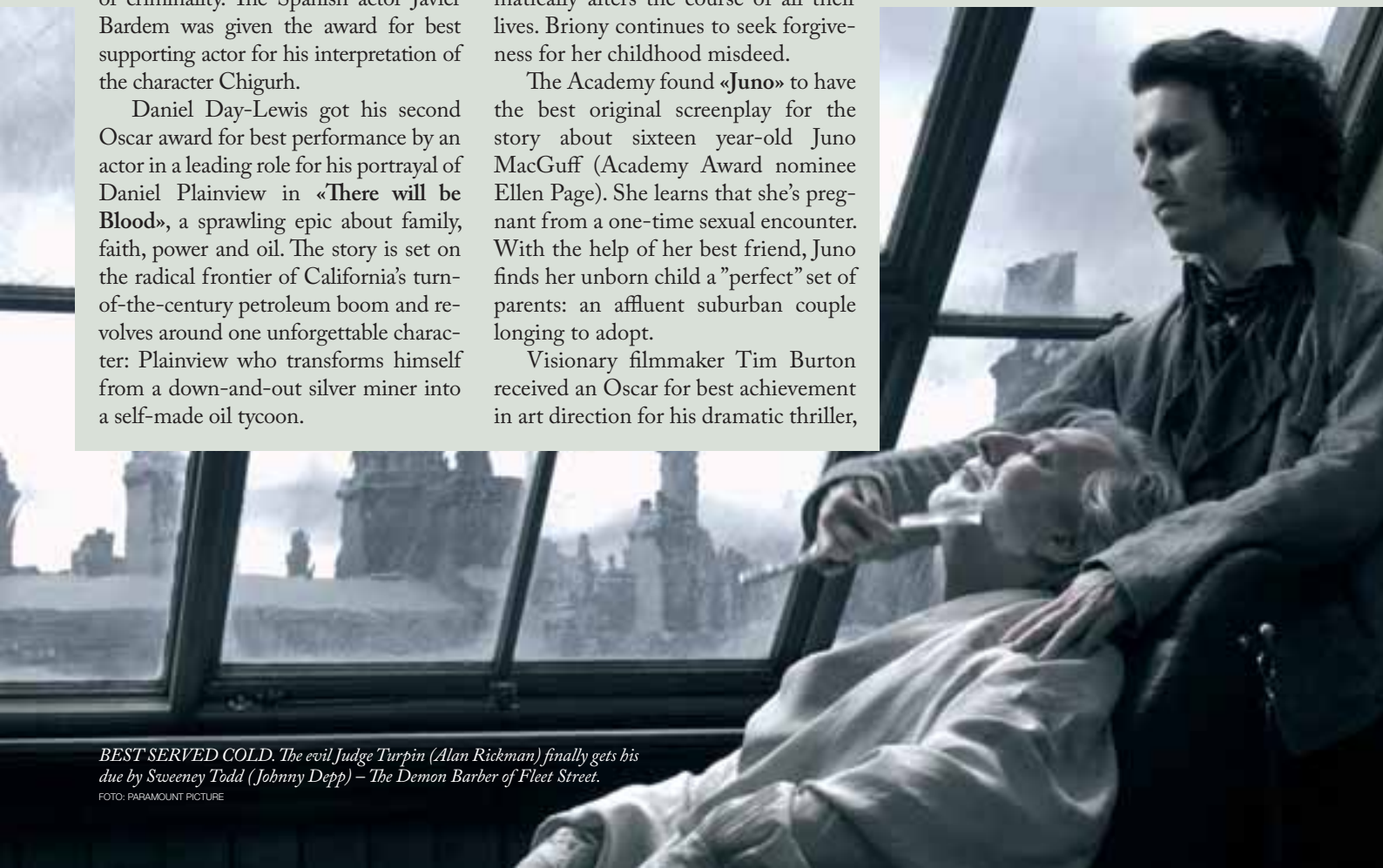
The Academy found «Juno» to have the best original screenplay for the story about sixteen year-old Juno MacGuff (Academy Award nominee Ellen Page). She learns that she's pregnant from a one-time sexual encounter. With the help of her best friend, Juno finds her unborn child a "perfect" set of parents: an affluent suburban couple longing to adopt.

Visionary filmmaker Tim Burton received an Oscar for best achievement in art direction for his dramatic thriller,



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

«Sweeney Todd - The Demon Barber of Fleet Street», starring Academy Award nominee Johnny Depp as Benjamin Barker, a man unjustly imprisoned for 15 years, who escapes back to London with a vow of revenge. Adopting the guise of Sweeney Todd, Barker returns to his old barber shop above Mrs. Lovett's (Helena Bonham Carter) pie-making premises, and sets his sights on Judge Turpin (Alan Rickman) who shipped him off. But when a rival barber threatens to expose his real identity, Todd kills him by cutting his throat. Not knowing what to do with the body, Mrs. Lovett sees this crisis as a potential solution to her ailing business — and suggests using the murdered rival as the filling for her pies. □



BEST SERVED COLD. The evil Judge Turpin (Alan Rickman) finally gets his due by Sweeney Todd (Johnny Depp) - The Demon Barber of Fleet Street.

FOTO: PARAMOUNT PICTURE

Oscar-favoritter i filmpakkene



Som vanlig ved nytt filmår er filmverdenens oppmerksomhet rettet mot Oscar-nominasjonene og spenning knyttet til hvilke filmer og aktører som æres med det gjeve trofeet. Vi tar en spesiell kikk på noen av Oscar-filmene som blir å finne i vår egen filmtjeneste for sjøfolk.



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

Filmene «No Country for Old Men» og «There Will Be Blood» toppet nominasjonslisten med åtte nominasjoner hver, mens «Atonement» og «Michael Clayton» begge fikk sju nominasjoner. For innsatsen i sistnevnte film ble britiske Tilda Swinton kåret til beste kvinnelige birolle-haver for sin tolkning av en hensynsløs advokat i thrilleren av George Clooney. Denne og andre Oscar-aktuelle filmer som «Once» og «In the Valley of Elah» befinner seg imidlertid allerede i samlingen til abonnenter i filmtjenesten. I stedet setter vi søkelyset på en håndfull andre Oscar-vinnende filmer som blir å finne i filmeskene fra Velferden fremover.

Beste film

«No Country For Old Men» av brødrene Joel og Ethan Coen høvet inn fire Oscar-priser, deriblant de gjeveste for beste film og regi. Historien utspiller seg i grenseområdet mellom USA og Mexico der Llewelyn Moss (Josh Brolin) nærmest snubler over flere døde menn i og rundt bilene sine i et avsidesliggende dalsøkk. En koffert full av heroin og ei veske full av penger vitner om en narkotikahandel som har gått forferdelig galt. Moss stikker av med pengene og utløser samtidig en kjedereaksjon av



BESTE FILM. En hovedperson (Javier Bardem) med årets verste bårsveis hindret ikke Coen-brødrene å vinne den gjeveste prisen for «No Country For Old Men».

FOTO: MIRAMAX FILMS



HEFTIGE FØLELSER. Keira Knightley og James McAvoy er inderlig forelsket i «Om forlatelse», men en falsk beskyldning gjør at de må skilles.

FOTO: FOCUS FEATURES

katastrofal vold, spesielt i kjølevannet av den mystiske og onde drapsmaskinen Chigurh (Javier Bardem) sendt av ukjente makter. I sporet av Moss og Chigurh følger lovens lange arm, den slitne tredjegerasjons sheriffen Ed Tom Bell (Tommy Lee Jones). Han er forferdet over ondskapens inntog i samfunnet, men i møte med styggedommen blir han en fortvilet observatør til ødeleggelsene grådigheten skaper. Spanske Bardem som gestalter den kaldblodige drapsmannen ble belønnet med Oscar for beste mannlige birolle.

Beste mannlige hovedrolle

Britiske Daniel Day-Lewis fikk sin andre Oscar for beste mannlige hovedrolle, denne gang for innsatsen som oljeboss



med sadistiske trekk i hovedutfordreren «There Will Be Blood». Handlingen er lagt til oljeboomen i California på begynnelsen av 1900 tallet. Daniel Plainview er den uforglemmelige hovedpersonen som utvikler seg fra å være en røff gruvearbeider og aleneforsørger for sin sønn til å bli en hovmodig oljemagnat. Når Plainview får et mystisk tips om at en liten by vestpå har et underjordisk hav av «det sorte gull» skyr han intet i bestrebelsene for å oppnå rikdom – kunnskap, forbindelser og tale-gaver paret med sluhet, løgn, bedrag og endog drap. Enkelte filmrøster har sammenlignet filmen med «Citizen Kane» og fellesnevnerne er utvilsomt til stede. Begge forteller historier om menn som gjør det de rører ved til gull, men mister seg selv. Samtidig forteller de også historien om USA, om kapitalismens fremvekst og konsekvensene, om de fleste enkeltindividers ubetydelighet og om de få stenrikes despoti.

Beste filmmusikk

Det bredt anlagte britiske dramaet «Om forlatelse» (Atonement) endte opp med Oscar for beste filmmusikk. Filmen som er basert på en roman av Ian McEwan skildrer de drastiske konsekvenser løgn medfører. Handlingen tar til i England i 1935. I skyggen av annen verdenskrig lever søstrene Cecilia og Briony et privilegert liv med familien i herskapelige omgivelser. Følelsene mellom den vakre Cecilia (Keira Knightly) og husholderskens sønn Robbie (James McAvoy) er brennhete. Parets sanselige tilnærmelser blir sett av lillesøster Briony, en jente med livlig fantasi som rives av sjalusi og fortolker det hun ser på sin måte. Gjennom en serie katastrofale misforståelser beskylder hun Robbie for en forbrytelse han ikke har begått. Den løgnaktige beskyldningen ødelegger den gryende kjærligheten og hjem søker opphavskvinnen resten av hennes liv. Robbie sendes i fengsel, og noen år senere som soldat til de kaotiske kampene i Dunkerque.



SPISER FOR TO. Ellen Page ble nominert til beste kvinnelige hovedrolle for sin tolkning av den gravide tenåringsjenta «Juno».

FOTO: FOX SEARCHLIGHT PICTURES

Beste originalmanus

«Juno», som var nominert i fire kategorier, ble belønnet med Oscar for beste originalmanus for historien om Juno MacGuff (Oscarnominerte Ellen Page) - en tenåringsjente som plutselig blir kastet ut på en ni måneders følelsesmessig reise mot voksenlivet. Mens de fleste jentene på skolen er opptatt med å shoppe eller oppdatere MySpace-siden sin, er Juno en lynsmart og rappkjefet tenåring som lever etter sine egne regler og bryr seg lite om hva andre mener. Dermed havner hun stadig opp i situasjoner som hun egentlig er altfor ung til å takle. En vanlig kjedelig ettermiddag bestemmer hun seg for å ha sex med sin sjarmerende intetanende kamerat Bleeker. Resultatet blir et ikke helt planlagt svangerskap, men Juno er langt fra rådvill. Hun bestemmer seg for å adoptere bort barnet, og ved hjelp av bestevenninnen finner hun det "perfekte forstadspar" i en annonse.

BLODIG BUSINESS. Daniel Day-Lewis går over lik for å oljens skyld i «There Will Be Blood».

FOTO: PARAMOUNT VANTAGE



Beste kunstneriske regi

Beste kunstneriske regi mente juryen at Tim Burton hadde med «Sweeney Todd - demonbarbereren fra Fleet Street», der også Johnny Depp var nominert til Oscar for beste mannlige hovedrolle som den blodtørstige barbereren Benjamin Barker. Etter femten år i fengsel, uskyldig dømt, har Barker sverget hevn over dommer Turpin som ødela livet hans. Under dekke av å være Sweeney Todd vender han tilbake til sin gamle barbersalong over fru Lovetts paibakeri. Når en konkurrerende barberer truer med å avsløre Sweeneys ekte identitet, får han strupen skåret over. I villrede over hva de skal gjøre med levningene, ser fru Lovett (Helena Bonham Carter) krisen som en mulighet til å få fart på den magre forretningen. Konkurrenten ender som paifyll - og sammen har Sweeney og Fru Lovett utviklet oppskriften på en makaber suksess: tett barbering og paibaking. Paiene blir berømt i London, men Sweeney tenker bare på hevn, og det vil koste ham dyrt. □



Velferden 60 år siden

fra Frivakt nr. 2 - 1948

Det nye sjømanns- hotellet i London

Den 15. januar 1948 opphørte Shaftesbury Hotel å eksistere som sjømannshotell og «Duchy Hotel» – som det fremdeles heter – ble samtidig åpnet for norske sjøfolk i London.

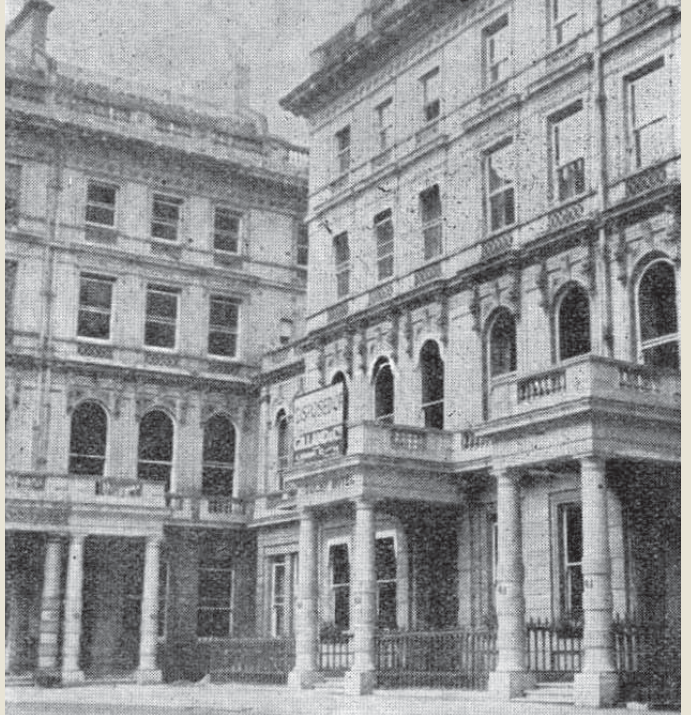
Det gamle Shaftesbury ble opprettet under krigen og under så vanskelige forhold som mulig. Det tilfredsstillende rent umiddelbart en del av det vanskelige losjiproblem en den gang var stillet

overfor, men dermed er vel i grunnen det meste sagt som kan tale til dets fordel. Riktignok ble det et sentralt møtested for norske sjøfolk i London, men til tross for en dyktig ledelse kunne stedet aldri få det preg som en gjerne vil at et norsk sjømannshotell skal ha. Bare strøket var i seg selv nok til å forby det.

Det nye hotellet skulle gi ganske annerledes gode muligheter for å bli

NYTT HOTELL. Det ble utlyst navnekonkurranse for det nye sjømannshotellet i Lancaster Gate med hele kr. 100.- for beste forslag, deretter kr 50.- og kr 25.- for de neste premiene samt 10 bokpremier.

rammen om Velferdsrådets arbeide i London distriktet. Det ligger i et godt strøk ved Hyde Park og en disponerer hensiktsmessige lokaler som kan danne en hyggelig og verdig ramme om den kulturelle og underholdningsmessige virksomhet som nå blir satt i gang. □



Den organiserte sjømanns- idrettens far – til minne

Lorang Ridder-Nielsen døde i januar, nær 90 år gammel. Gjennom hele hans lange liv sto idretten hans hjerte nær.

Allerede i mars 1949 ble Lorang Ridder-Nielsen ansatt som leder for idrettsavdelingen ved Statens Velferds-kontor for Handelsflåten. Fra 1964 var han operativ leder, fra 1975 underdirektør og i januar 1980 utnevnt til Velferdssjef. I løpet av sin karriere var han også engasjert i en lang rekke stillinger som gymnastikklærer og trener, og var en anerkjent fotballinstruktør.

Fra 1950 – 1975 var han fast ukentlig rapportør om sjømannsidretten i NRK utenlandsprogrammet med i alt om lag 1200 sendinger. I samarbeid med de andre nordiske velferdsorganisasjonene tok han initiativ til norsk og nordisk fotballserie samt nordisk friidrettslandskamp.

Sammen med Erik Bye sto Ridder-Nielsen i spissen for Neptuniaden, som ble gjennomført for første gang i 1962, og umiddelbart ble en stor suksess. Over 700 skip deltok i konkurransen, og Erik Bye fulgte opp her hjemme med programposten "Vi går om bord". Alle mulig former for aktivitet og konkurranser ble honorert, og etter hvert kom også sikkerheten om bord



med som aktivitet. Det ble invitert til både brannøvelser og livbåtøvelser, og stoppeklokken var viktig i den harde konkurransen.

I 1967 inviterte Ridder-Nielsen til den første årlige internasjonale fotball-

Fjorårets idrettsmerkeskip

Konkurransen sto igjen mellom tankskipet "Berge Eagle" og skoleskipet "Sjøkurs".

Imidlertid var "Sjøkurs" sterkest og flittigst denne gangen og kunne med 100 % oppslutning om bord ta turen til Haugesund for å motta Norges Idrettsforbunds Pokal.

På bildet fra Idrettsgallaen ser vi studieinspektør Camilla Moseid og elev Stian Dommersnes motta pokalen fra ordfører i Karmøy, Kjell Arvid Svendsen. Han kunne fortelle at dette var fjerde gang at "Sjøkurs" la beslag på dette trofeet, en bragd som kun Kopervikskipet "Arold" hadde klart tidligere i årene 1984 – 1987. □



serien for sjøfolk, og omtrent samtidig ble den første internasjonale idrettsuken arrangert i Antwerpen. Begge deler var en ubetinget suksess allerede fra starten av. Idrettsuken i Antwerpen med Ridder-Nielsen ved roret

skulle danne mønster for videre opplegg rundt omkring i verdens havnebyer.

Idrettsukene vokste fra år til år, og få år senere ble de arrangert i over 50 havnebyer, og samlet over 35 000 deltagere. ISS, eller International Seamens Sports Committee, ble dannet i 1976, selvfølgelig med Ridder-Nielsen som leder, - et verv som han innehadde til slutten av 80-tallet.

Som velferdstjenestens operative leder var han også en pådriver for etablering av nye idrettsanlegg for sjøfolk, og han sparte seg ikke i arbeidet for å finansiere og fullføre de forskjellige prosjektene. Fridtjof Nansen Field i San Pedro, Ole Reistad Field i Baltimore, Nordahl Grieg stadion i Antwerpen, Kong Haakon VII stadion i London og Roald Amundsen Center i Vancouver var alle viktige samlingspunkt for vår utenriksflåte.

I forbindelse med sitt arbeid i Velferdstjenesten har han mottatt en rekke nasjonale og internasjonale utmerkelse. Kongens fortjenstmedalje i gull, H.M. Kongen av Sveriges Nordstjerne Orden, Ridder av 1. klasse, den finske Regjerings fortjenestemedalje, Gdansk bymedalje, Norges Idrettsforbunds pokal og Norges Svømme- forbunds fortjenestemedalje. □

FURUNO®

RADAR/ARPA

Automatic Radar Plotting Aid

FURUNO ARPA Radar FAR-2xx7 series delivers excellent target detection together with comprehensive ARPA/AIS target tracking to facilitate navigation safety

FAR-21x7/28x7
[20.1" LCD] [23.1" LCD]

Optional pedestal is available

FURUNO's technological proficiency has been put into the FURUNO FAR-2xx7 series ARPA radar. Reliable target detection and crystal-clear radar image presentation are accomplished through the advanced signal processing technology. Straight-forward operation is facilitated by the control unit, designed in accordance with the ergonomic principles. Absolute sophistication and simple operation go hand-in-hand with this high-end FAR-2xx7 series ARPA radar.

- ▶ **Complies with the existing IMO standards for all ships (FAR-28x7) and for ships under 10,000 GT (FAR-21x7)**
- ▶ **Crystal-clear radar images thanks to Digital Video Interface**
- ▶ **Automatic plotting/tracking of 100 ARPA targets**
- ▶ **1,000 AIS targets can be displayed**

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

www.furuno.no

The Seven Seas Basketball Series 2007

The Ro/ro ship "Boracay" from Fred Olsen Lines won the basketball series in 1995. Since then, no Norwegian ship have made it to the top, even if a number of them have taken part around the world. However, the Gearbulk containership "Bridge Arrow" played ten games in Antwerp last summer. They lost two of their matches but did very well by winning the other eight games against strong opponents.

According to the Antwerp organizers, it was a well deserved victory.

A total of eight Norwegian flagged vessels took part in the competition which gathered 135 ships from 24 nations playing 136 matches. □



Kaare Hausken,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet,
Advisor NMD

The Seven Seas Basketball Series 2007

135 ships played a total of 152 registered matches, and the best ships get their awards.

1. Bridge Arrow	Norway	6	6-0	198 – 127	12 points	12 OPP
2. Estedijk	Netherlands	6	6-0	184 – 153	12 "	12 OPP
3. Vikingland	Sweden	6	6-0	288 – 152	12 "	10 OPP
4. Federal Pioneer	Cyprus	6	6-0	198 – 87	12 "	4 OPP
5. Atlantic Concert	Sweden	5	5-0	172 – 123	10 "	
6. Vulpine	Liberia	6	5-1	139 – 116	10 "	



QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 01/04: Oppdateringsdag for kvalitetsledere
- 02/04: Oppdateringsdag for kvalitetsrevisorer
- 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
- 27/05-29/05: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo
- 01/09-02/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 03/09-05/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 08/09-12/09: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, sertifisering

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



Norske velferdsstasjoner
Norwegian Government
Seamen's Service

Branch offices

Aberdeen

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

Port Said

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

Rotterdam

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

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



Midt mellom Paris, London og Brussel ligger en av Europas travleste havner – Dunkerque. Mer enn 7000 skip er innom her hvert år, for å laste og losse nesten seksti millioner tonn med last. Velferden har sin kontakt her, og kan tilby hjelp og forskjellige tjenester til norske sjøfolk som er innom. Blir skipet liggende til kai en stund, kan havnebyen by på egen sjømannsklubb og mye interessant sightseeing.



Sjømannsklubben i Dunkerque

”The Mission to Seamen” åpnet sin første klubb i Dunkerque allerede i 1876. Siden 1976 har klubben vært et fransk/britisk samarbeid med seks heltidsansatte, i tillegg til flere frivillige – alt fra studenter til pensjonerte sjøfolk med fruer.

Klubben ligger sentralt til i sentrum. ”Dunkerque Seafarers Center”, som det heter, er åpent hver dag hele året gjennom. Den kanskje mest populære servicen som senteret yter er gratis transport, til og fra skip. Dette har ført til et høyt antall besøkende hvert år – flere titusener, ifølge daglig leder Khaled. Det gjør klubben til en av de best besøkte sjømannskubber i verden. Senteret har blant annet en bar, butikk, telefonbokser, internetttilgang, kapell, bibliotek og muligheter for pengeveksling. □



DAGLIG LEDER Khaled ved biljardbordet på sjømannsklubben.

Sjømannshotellet i Dunkerque

I kort gåavstand fra sjømannsklubben ligger sjømannshotellet ”Le Gens de Mer”, som oversatt til norsk betyr ”sjømenn”. Hotellet har over 40 rom, er rimelig og har spesielle rabatter for sjøfolk. Hotellet har to restauranter som holder vanlig god fransk kvalitet. Hotellet har også sentral beliggenhet i forhold til sentrum av Dunkerque. Le Gens de Mer har også hotell i blant annet Le Havre, Brest og Marseille. □



Mat og drikke

Etter en kald forfriskning på sjømannsklubben er det kort avstand til de beste restaurantene i byen. Havets delikatesser og det lekreste kjøtt, laget som kun franskmenn kan. Som en fotnote til dette var det et hjertesukk som kom fra en sjømann på et norsk skip ute på restaurant en kveld. ”Hvorfor er det komplett umulig for andre enn franskmenn å kunne lage skikkelig pariserloff og pommes frites?” □



Sightseeing i Dunkerque

Sandette – det siste franske fyrskip



I sentrum av Dunkerque finner vi Sandette – Frankrikes siste fyrskip. Det er åpent for publikum hele året. 3. juni 1989, etter mer enn førti år i drift, returnerte Sandette til Dunkerque havn for siste gang. Det var det siste av seksten fyrskip som i mer enn 126 år hadde advart skip mot de farlige sandbankene i Doverstredet.

Disse typene skip ble først konstruert i midten av det nittende århundre av maskinister fra Lys og

Bøye selskapet i Dunkerque. De ønsket å forbedre maritime signaler i travle skipsruter, eller der hvor det ikke var mulig å bygge fyrtårn fordi mangel på fundament gjorde dette uegnet. Mannskapet bestod av åtte sjøfolk som arbeidet om bord i fjorten dager. De holdt vakt og så til at fyret aldri ble sløkket. Alene på havet, i mørke og tåke, levde disse sjøfolkene et isolert liv på et skip uten destinasjon. □

Memorial du Souvenir



DER ER MIN FAR. Den gamle militærmannen, Lucien Dayan, fortalte om sin fars opplevelser i krigen.

Memorial du Souvenir er et stort museum med mange bilder og gjenstander fra slaget om Dunkerque og Operasjon Dynamo 1940.

Dessverre har dette museet kun åpent fra april til september, men vår kontakt i Dunkerque, Ola Sætren klarte å ordne det slik at vi kom inn i desember likevel. Og det var selveste presidenten i 191eme Section des Medailles Militaires de Dunkerque, Monsieur Lucien Dayan og hans kone, som ønsket oss velkommen.

Vi fikk en unik to timer lang rundtur og innføring i det som hendte disse dagene i mai og juni 1940. Et berømt bilde viser soldater i sjøen på vei ut til et skip, og monsieur Dayan kunne her peke ut sin far. □

Kaperen og sjøhelten Jean Bart

Jean Bart (1651-1702) var født i Dunkerque som sønn av en fattig fisker. I sine yngre dager seilte han i den nederlandske marinen under den berømte admiral De Ruyter.

Da krigen brøt ut mellom Louis XIV og de forente Nederlandene gikk Bart inn i fransk tjeneste som en av Dunkerque Kapere, og senere byens store sjøhelt.

Han steg raskt i gradene, og som admiral i 1691 brøt han gjennom den nederlandske blokaden av Dunkerque. I 1694 og 1695 avverget han angrep fra den kombinerte engelsk-nederlandske flåten. Hans største prestasjon var at han greide å gjenerobre en flåte som transporterte korn, og lose den tilbake til havnen i

Musee des Beaux Arts

I Dunkerque finnes det flere museer. Et som kan anbefales er det moderne samtidsmuseet "Musée des beaux arts". For dem som liker Høstutstillingen i Oslo er dette et "must". Blant annet har de en flott utstilling av flere av Andy Warhols kjente bilder. □



Dunkerque i 1694, da hungersnød truet det franske folk.

En stor statue står i dag i sentrum av Dunkerque. I tillegg er det en interessant utstilling i havnemuseet Musée Portuaire i havnen i Dunkerque, blant annet med mange bilder og modeller av de skipene Jean Bart førte. □

Vår mann i Dunkerque

Etter 46 år i Velferdens tjeneste klarer Ola Sætren å ordne opp i det meste for norske sjøfolk som besøker Dunkerque.

- Bonjour Ola. - Bonjour Monsieur Consul, comment ça va?

Overalt blir Velferdens mann i Dunkerque, Ola Sætren, stoppet med hilsminger. 21. april fyller han 70 år, men han har ikke tenkt å legge årene inn med det



NORSK JUL. Hjemme hos Ola Sætren og kona Eva blir det ikke julefeiring uten norske nisser.



MV NAVION HISPANIA hadde noen dagers liggetid i Dunkerque, og benyttet anledningen til både å besøke sjømannsklubben og å se seg litt om. Fra venstre: Stuert Oscar Zahl Røksund fra Hauge-sund, forpleiningsassistent Hilde Valderbaug fra Oslo, kaptein Ashjørn Seime fra Breim i Nordfjord, forpleiningsassistent Elise Aule fra Arendal og maskinlerling Hans Jørgen Petersen fra Bamble.

første. Han jobber fortsatt med fem år av gangen.

Det har ikke vært mangel på godord opp gjennom tidene for denne mannen. "Makeløs", "unik" og "uvurderlig" er beskrivelser som går igjen. Som kontakt for Velferden gjør han en enestående innsats. Ingen kan minnes at vi noen gang har henvendt oss til ham forgjeves.

Nordfjording

Rett nok har Ola Sætren bodd og jobbet i Dunkerque i en årrekke, men han er fremdeles nordmann på sin hals. Han er født i Nordfjord og er Norges og Sveriges honorære konsul i Dunkerque. Her har han også arbeidet som Velferdens mann i 46 år. I tillegg har han jobbet i det franske shippingkonsernet Saga i nærmere 35 år.

Ola har etter hvert blitt en høye beæret mann, og er ridder av første klasse av St. Olavs orden, samt ridder av den Den Kongelige Nordstjerneordenen i Sverige. Ikke nok med det, han er ridder av den Franske Maritime Fortjenesteordenen også.

Da denne nordfjordingen i sin tid kom til Dunkerque var det for å lære fransk. På forhånd hadde han arbeidet i et par norske rederier, og i firmaet Jokelson, som hører inn under et verdensomspennende og mangfoldig finansdynasti med den berømte Rotschild-familien på toppen. Her fikk Ola Sætren virkelig for alvor vise hva han dugde til.

Ordner opp

Det er mange som har fortalt at Ola er en likandes kar, og han er like grei og tjenestevillig, enten det er den filippinske dekksgutten eller den norske skipperen han har med å gjøre.

Han har utallige jern i ilden og kan sjelden sitte stille. Hver dag, lørdag som søndag, stiller han på jobb i åttetida og går gjennom dagens skipsanløp.



MV ANNELEEN KNUtSEN. Bøker, julepre-sanger og de siste dager før pensjonen venter for kaptein Jan Holthe til høyre. Fra venstre overstyrmann Erling Leivestad fra Meland, maskinsjef Are Wichne fra Arendal og Ola Sætren.

Å besøke skip i Dunkerque er en fornøyelse for Velferdens mann. Han har lett adgang til skip, da alle, fra gatevakta til mannskap om bord, kjenner ham. Et par uker før jul i 2007 besøkte vi to skip, MV "Helion Hispania" og MV "Anneleen Knutsen", som kom inn om kvelden. Det ble en hyggestund der alle de norske tok seg god tid til en prat. Da "Helion Hispania" faktisk hadde liggetid på et par dager fikk noen få tillatelse til å besøke sjømannsklubben i Dunkerque. Da en av de ansatte ikke hadde fått bagasjen sin med både pass og penger trådte Ola til i vanlig form: " Dette ordner vi!"

Fornøyelse

Dette tette båndet til sjøfolkene har Ola alltid hatt. Som han selv sier; "Opp gjennom årene har det vært en fornøyelse å ha med norske sjøfolk å gjøre. De er ikke bare førsteklasses i enhver henseende, men det er heller aldri noe tull, om vi da ser bort i fra en og annen mer bagatellmessig episode. Jeg tror det er riktig at Norge har verdens beste sjøfolk den dag i dag, blant annet på grunn av selve holdningen til skipet og tjenesten om bord."

I 2007 hadde Ola 273 skipsbesøk for Velferden. Dette er imponerende i forhold til lange avstander mellom skip og konsulære oppgaver for to land. Men ingenting er umulig for denne vitale mannen på snart 70. Vi ønsker lykke til på vegne av oss her i Velferden, og er ganske sikker på at han kommer til å besøke skip med norske aviser og bøker i mange år fremover. □

Per Erik Nielsen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Norsk krigshelt begravd i Dunkerque

Henning Leivseth fra Sulitjelma var en av 76 norske jagerflygere som mistet livet under andre verdenskrig. Han ble skutt ned over Dunkerque 21. juli 1942, og ligger nå begravd på Dunkerque Memory and Town Cemetery. Leivseth er den eneste nordmannen som er begravd på denne kirkegården. Minnet om han holdes i hevd mye takket være Ola Sætren, som har gjort en stor innsats for de norske falne gjennom seremonier, kranspålegging og taler. Løytnant Henning Leivseth blir også minnet seremonielt når norske veteraner samles. Blant annet ble dette gjort med kransnedleggelse på hans grav i forbindelse med 50-årsminnet for evakueringen av Dunkerque.

For sin krigsinnsats fikk Leivseth St.Olavs-medaljen med ekegren, og

Haakon 7. Krigsmedalje post mortem.

Ved krigens begynnelse var Leivseth stasjonert i Sør-England og deltok på den første trefningen til den norske 331 skvadronen. Den 21. juli 1942 ble de sendt på en Rhubarb-operasjon – disse lavangrepene var etter hvert blitt meget populære blant flygerne. 331-skvadronen gjorde landfall vest for Niuwpoort i Belgia. Her åpnet formasjonen seg og hver mann gikk til angrep på forskjellige bakkemål mellom Furness og Dunkerque. Under dette angrepet var det at Henning Leivseth, sjef for A-flight fikk flyet sitt, en Spitfire MK II, skutt i brann under angrepet på en sementfabrikk. Etter at flyet tok fyr stupte det i bakken. □



IBIX MINI-SANDBLASTER

The most user-friendly and cost-effective mini sandblasting machine on the market today

— **IBIX!**

Removes old paint and rust quickly and effectively.

Achieve a high quality blasted surface with almost no preparation expenses.

Ideal for small and hard to access areas.

Suitable for a wide range of uses, such as:

- Ships, Rigs & Offshore
- Ship- and Construction Yards
- NDT Inspection Companies



IBIX Anticorrosion AS

Hydrovegen 1, N-3936 Porsgrunn, Norway

Tel.: +47 35 92 72 90 • Fax: +47 35 92 72 81 • E-mail: post@ibix.no • Web: www.ibix.no

Historien om D/S Hird

Norsk skip reddet flere tusen liv under evakueringen fra Dunkerque.

D/S Hird med kaptein Ansgar Fredhjem, var kommet til Dunkerque med en last kull den 8. mai 1940. Fra den 13. ble byen ustanselig bombet av tyske fly, men Hird var likevel utlosset til den 17. mai, og kaptein Fredhjem aktet å avgå i ballast. Franske myndigheter nektet nå å utklarere skipet med den følge at Hird ble liggende i Dunkerque i nesten to uker under et uavbrutt bombardement av byen. Indre havn ble redusert til en nesten ubrukelig ruinhaug. Mange av bombene falt like i nærheten av Hird, noen i sjøen, noen på kaien. Splinter og sprengstykker regnet over skipet, livbåtene ble gjennomhullet og overbygningen fikk betydelige skader.

Søndag 26. mai var særlig livlig. Under flyangrepene sprang et ammu-

nisjonsskip like ved Hird i luften med et øredøvende knall. Lufttrykket sprengte ut alle dører og dørrammer om bord, og store jernstykker fra det eksploderte skipet ramlet ned på dekk. Men Hird var fortsatt seilklar.

Indre havn var så ødelagt at den ikke kunne brukes. Ute i ytre havn ble moloen tatt i bruk som kai, og fra Hird kunne man se en ustanselig strøm av alle slags fartøyer legge til, laste om bord så mange tropper de kunne romme og kaste loss med en gang. Den 28. mai begynte ferjetrafikken mellom England og Dunkerque for alvor. En tung røyksky lå over den ruinerte byen, men flyaktiviteten var noe mindre. Kl. 19.00 begynte Hird å ta om bord folk. En halv time før midnatt styrte skipet ut, fylt til trengsel på alle dekk med 1500 britiske soldater, 2000 franske og en del sivile flyktninger.

Kaptein Fredhjem hadde ordre om å styre etter et fransk skip som, hadde 1400 passasjerer om bord. Kort etter midnatt støtte franskmannen på en mine og sank,

og litt senere så man et mindre dampskip lide samme skjebne. Hird prøvde å redde overlevende, men kunne ikke oppholde seg for lenge i dette farvannet.

Neste dag passerte Hird en britisk jager som lå synkeferdig etter torpedotreff fra en tysk u-båt. Trass i flyfaren stoppet Hird for å yte assistanse, og da man senere observerte en flokk skipbrudne gaster som klamret seg til flåter og vrakgods ute i Kanalen, ble også de tatt om bord. Så satte Hird full fart og kurs for Cherbourg, landsatte passasjerene og fortsatte til Cardiff for å reparere i tørrdokk.

Kaptein Fredhjem ble tildelt Krigskorset for denne reisen, og førstestyrmann Johannes Christensen fikk en sølvpokal for edel dåd. □



Per Erik Nielsen,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet



DET MYLDRET AV MENNESKER om bord da DS "Hird" forlot Dunkerque.

FOTO: NOTRASHIPS FLÅTE

Søknadsfrist 15. april



www.one-stop.no Foto: Grete Bro Thuestad

BYGG VIDERE PÅ DET DU HAR

Grip muligheten. Ta et steg videre. Velg fagskolen

Har du fagbrev, svennebrev eller fem års praksis?

Fagskolen i Vestfold, tidligere Tønsberg maritime fagskole, utdanner sjøoffiserer innenfor nautikk og skipsteknisk drift.

Fagskolen i Vestfold, maritime fag, er samlokalisert med maritim avdeling på Høgskolen i Vestfold.



Fagskolen i Vestfold tlf 33 07 90 00



www.fagskolene.no

Er du fornøyd med Sjøfartsdirektoratets servicenivå?

For å kunne finne svar på dette spørsmålet, og for å kunne jobbe mot stadig forbedring av vårt servicenivå, ønsker Sjøfartsdirektoratet å gjennomføre en brukerundersøkelse i mars/april.

Sist direktoratet gjennomførte en tilsvarende undersøkelse var i 2002. Resultatene den gang var positive, men med forbedringsmuligheter. Nå har direktoratet gjennomført både en omstrukturering og flytting – hvilke utslag dette har gitt er viktig for å oss å fange opp. Undersøkelsen omfatter spørsmål om tilgjengelighet, informasjonskanaler, regelverksarbeid og arbeid mot næringen.

Link til undersøkelsen sendes ut på mail til de rederier/skoler og andre som vi har fanget opp epost-adressen til. Enkelte

rederier har vi kanskje ikke på listen – det betyr ikke at man ikke skal få svare på undersøkelsen. Vi er interessert i at enkeltpersoner som er i kontakt med oss også sier litt om hvordan de opplever kontakten med Sjøfartsdirektoratet. På bakgrunn av dette vil det bli lagt ut en link på vår nettside www.sjofartsdir.no som den som ønsker kan bruke for å gi en tilbakemelding. Vi bruker verktøyet Questback for å gjennomføre undersøkelsen.

Vi håper så mange som mulig bruker de minuttene det tar å besvare under-

søkelsen. Jo bredere grunnlag vi har, jo enklere er det for direktoratet å trekke de konklusjoner som er nødvendige for å bli enda bedre på service overfor våre brukere i den maritime næringen. Aktuelle aktører til å besvare undersøkelsen vil være rederier (alle størrelser), sjøfolk, fritidsbåteiere, maritime skoler/institusjoner og andre som har vært i kontakt med Sjøfartsdirektoratet.

Undersøkelsen gjennomføres av avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt i Sjøfartsdirektoratet. □

Sjøfartens "arbeidsmiljølov"

Ditt ansvar – dine plikter – dine rettigheter

"Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip" gir svært gode retningslinjer. Spørsmålet er om forskriften er godt nok kjent – og etterlevd.

"Hvorfor skal arbeidsfolk på land være bedre beskyttet enn sjøfolk?" er et spørsmål jeg møter i blant. Enkelte tror at norsk arbeidslovgivning knapt stiller krav til rederier og andre arbeidsgivere på sjøen. At landbasert industri har sin arbeidsmiljølov er de fleste klar over, men at sjøfarten også har sin egen forskrift som regulerer arbeids- og levevilkår er dessverre ikke like godt kjent.

"Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip" er meget tydelig og anvendelig. Den hjemler klare ansvarsforhold, forpliktelser og rettigheter, og gjelder på ethvert fartøy som er omfattet av Sjømannsloven og Skipssikkerhetsloven. ILOs samlekonsvensjon for arbeids- og levevilkår i maritim sektor (MLC 2006), som forventes å

tre i kraft i løpet av få år, inneholder omtrent de samme kravene som vår norske forskrift allerede har hatt i en årrekke.

For lite tilsyn?

Som spesialist i arbeidsmedisin er jeg imponert over at forskriften på en forbillig måte stiller krav som fullt ut baseres på de viktige prinsippene for beste praksis i arbeidsmedisin. Forskriften fremstår faktisk som en god lærebok. Men, den er som sagt ikke godt nok kjent – og der den er kjent, er det et spørsmål om den etterlevs i tilstrekkelig grad. Skyldes dette at

The health and safety at work act for the shipping industry

Your responsibilities – your obligations – your rights

"The Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ship" gives very good guidelines. The question is whether the regulation is well enough known – and complied with.

"Why should workers onshore have better protection than seafarers?" is a question I sometimes get. Some think that Norwegian labour legislation

hardly sets requirements for ship owners and other employers at sea. The fact that a land based industry has its labour legislation is clear to most people, but

that the shipping industry also has its own Regulation regulating working and living conditions is unfortunately not as well known.

"The Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ship" is very clear and user friendly. It clearly regulates distribution of responsibility, obligations and rights, and it applies to all vessels comprised by the

det føres for lite tilsyn med forskriften? Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet for forskriften og mye tyder på at tilsynsaktiviteten vil øke i tiden fremover.

Innenfor petroleumsvirksomheten har det i en årrekke vært høy tilsynsaktivitet fra myndighetene og dette har i stor grad bidratt til en kontinuerlig forbedring av arbeidsmiljø og sikkerhet. Likevel ser vi i petroleumsvirksomheten et økende antall erstatningssaker grunnet påstått arbeidsrelatert helseskade. Siste nytt er advokater som tilbyr å ta saken uten kostnad, dersom den ikke vinner fram i retten. Nylig har enkeltpersoner blitt tilkjent store erstatningssummer etter at retten har fastslått arbeidsrelatert helseskade. Arbeidsgiverne stiller ofte svakt, fordi de i liten grad har historiske eksponeringsdata. Det er kanskje bare et spørsmål om tid før det samme skjer i skipsfarten.

Det er derfor klokt og nødvendig å ta "Sjøfartens arbeidsmiljølov" og ILO-konvensjonene på alvor og etterleve dem. Hensynet til den enkelte arbeidstaker, og sikker drift av skipet, skal likevel være det overordnede motivet.

Felles for alle

Gode resultater forutsetter at rederier, myndigheter, arbeidstakerorganisasjoner,



TIL HJELP. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et hefte og en DVD til hjelp for risikovurdering.

interesseorganisasjoner og andre relevante parter samarbeider med felles mål, prioritering, strategi og gjennomføring. Dette gjelder alle ansatte på alle nivåer. På den måten unngås konflikter, samtidig som et godt arbeidsmiljø sikres.

Forskriften legger følgende retningslinjer til grunn ved gjennomføring av bestemmelsene:

- Risikomomenter skal unngås.
- Enhver risiko som ikke kan unngås, skal vurderes særskilt.



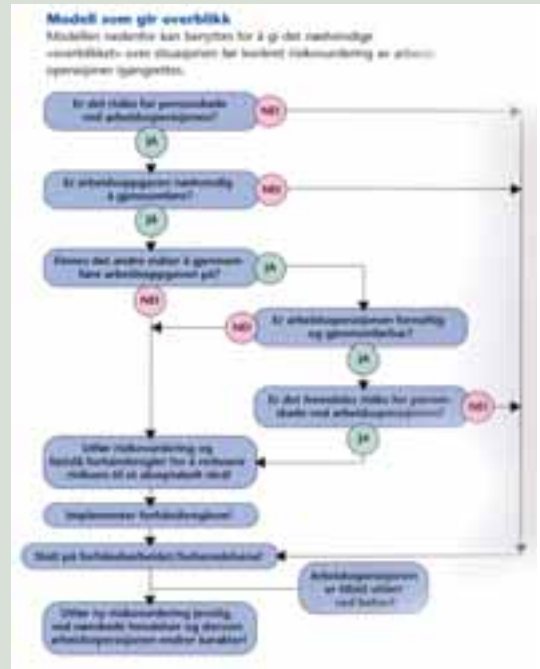
Seamen's Act and the Ship Safety and Security Act.

ILO's Maritime Labour Convention (MLC 2006), which is expected to enter into force within a few years, establishes almost the same requirements as our Norwegian Regulation already prevailing for years.

Inadequate supervision?

As specialist in occupational medicine, I am impressed that the Regulation in an exemplary way, sets requirements based entirely on the important principles of best practice in occupational medicine. The Regulation actually stands out as a good textbook. However, as mentioned, it is not very well known – and where it is known, there is the question of whether or not it is sufficiently complied with. Is this situation due to an inadequate supervision of the Regulation? The Norwegian Maritime Directorate is the supervisory authority for the Regulation and a lot indicates an increasing supervision activity in the future. For a number of years there has been a high level of supervision activity from the authorities in the petroleum industry, which to a great extent has contributed to a continuous improvement of the work environment as well as the safety. Nevertheless, we see an increase in legal actions for damages in the petroleum industry due to alleged work related health damages. The latest is solicitors who offer to take on the case without cost if they do not win in court. Recently, individuals have been awarded large amounts of compensation if work related health damages have been established by the court. The employers often have a weak case, because they rarely

adequate supervision of the Regulation? The Norwegian Maritime Directorate is the supervisory authority for the Regulation and a lot indicates an increasing supervision activity in the future. For a number of years there has been a high level of supervision activity from the authorities in the petroleum industry, which to a great extent has contributed to a continuous improvement of the work environment as well as the safety. Nevertheless, we see an increase in legal actions for damages in the petroleum industry due to alleged work related health damages. The latest is solicitors who offer to take on the case without cost if they do not win in court. Recently, individuals have been awarded large amounts of compensation if work related health damages have been established by the court. The employers often have a weak case, because they rarely



- Enhver risiko skal motvirkes ved kilden.
- Det skal tas hensyn til tekniske fremskritt.
- Felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet skal om mulig gjennomføres framfor individuelle vernetiltak.

Disse retningslinjene er helt sammenfallende med bærebjelkene i moderne arbeidsmedisin, og det er fullt mulig å følge dem i det daglige arbeidet.

Risikovurdering

Forskriften stiller krav til skriftlig dokumentert risikovurdering. Risikovurdering er i praksis en kontinuerlig prosess, i og med at den skal gjennomføres ved alle endringer av organisatorisk, teknisk, utstyrmessig, kjemisk eller annen art som kan ha konsekvenser for arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Det er grunn til å spørre om risikovurderinger gjennomføres i tilstrekkelig grad, og om gjennomførte risikovurderinger blir dokumentert

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

Forskriften ble fastsatt 1. januar 2005, med hjemmel i daværende Sjødyktighetslov (avløst juli 2007 av Skipssikkerhetsloven) og Sjømannsloven (i samsvar med EØS-avtalen).

Forskriften krever at arbeidstakerne:

- konsulteres
- har medvirkning og forslagsrett
- har fått nødvendig relevant informasjon og opplæring
- gis helseovervåking i forhold til den mulige helserisiko de utsettes for
- tilbys alt nødvendig personlig verneutstyr

Den enkelte arbeidstaker blir også pålagt klare plikter som for eksempel å:

- følge påbud og instruksjoner
- motta verv
- vise varsomhet
- samarbeide

- stanse farlig arbeid
- trygge liv, helse og velferd
- bruke påbudt verneutstyr
- innrette fritiden slik at arbeidstaker er uthvilt og for øvrig i stand til å utføre sitt arbeid

Forskriften inneholder detaljerte bestemmelser om:

- risikovurdering
- opplæring
- vern mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer
- vern mot mekaniske vibrasjoner (hånd-, arm- og helkroppsvibrasjoner)
- vern mot støv

Disse bestemmelsene er så detaljerte at de egner seg som "bruksanvisning" i det viktige arbeidet for å fremme arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.

Les mer på www.sjofartsdir.no eller www.lovdata.no, hvor du finner forskriften i fulltekst.

have historical exposure data. It is perhaps only a matter of time before the same thing happens in the shipping industry. It is therefore wise and necessary to take "The Health and safety at work act for the shipping industry" and the ILO Conventions seriously and comply with them.

The consideration for the individual worker, as well as safe operation of the ship, must nevertheless be the superior motive.

Common for all

Good results depend on the fact that ship owners, the authorities, workers' organizations, professional and industrial bodies and other relevant parties cooperate with common goals, priorities, strategies and implementation. This applies to all employees on all levels. This way, conflicts are avoided and at the same time, a good work environment is ensured.

The Regulation is based on the following guidelines for implementation of the rules:

- Elements of risk shall be avoided.
- Any unavoidable risk shall be evaluated especially.
- Any risk shall be counteracted at the source.
- Technical progress shall be taken into consideration.
- Common protective measures of a technical nature or measures, methods or procedures associated with the organization of the work shall, if possible, be implemented before individual protective measures.

These guidelines are congruous with the supporting beams of modern occupational medicine, and it is quite possible to comply with them in daily work.

Risk assessment

The Regulation requires written documentation of risk assessment. Risk assessment is in fact, a continuous process, as it shall be applied to all changes of an organizational or technical nature,

changes related to equipment or chemical, or changes of another nature that may have consequences for work environment, health and safety. There is reason to question whether or not risk assessments are adequately carried out, and whether the risk assessments that are carried out are documented in writing. Those who take part in risk assessments, the company's internal supervisory activities and other internal control, shall have enough knowledge to be able to make qualified assessments. The Norwegian Maritime Directorate has prepared a useful pamphlet and a DVD as helpful tools in the risk assessment work.

The requirements for disciplinarity and quality call for the use of professional personnel in some connections. It is hardly possible to meet all the requirements without making use of preventive ship owner health services. Such services can be established through cooperation between ship owners.

skriftlig. De som deltar i risikovurderingene, bedriftens interne tilsynsaktivitet og internkontroll for øvrig, skal ha tilstrekkelige kunnskaper til å kunne utføre kvalifiserte vurderinger. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et nyttig hefte og en DVD som hjelpemidler i arbeidet med risikovurdering.

Kravet til faglighet og kvalitet gjør at man i noen sammenhenger må bruke fagpersoner. Det er neppe mulig å tilfredsstille alle kravene uten å benytte seg av en forebyggende rederihelsetjeneste. En slik tjeneste kan gjerne etableres ved at flere rederier går sammen.

Norsk senter for maritim medisin planlegger å komme med en serie artikler i Navigare som vil belyse viktige emner i "Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip". Inntil videre er forskriften godt lesestoff og en spore til innsats for alle ansvarlige.

Det dreier seg både om sjøfolks helse og sjøfartens beste. □

The Norwegian Centre for Maritime Medicine is planning on publishing a series of articles in Navigare which will shed light on important topics in the "The Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ship". For the time being, the Regulation makes for good reading and gives incentive to greater effort for all those responsible.

It's all about the health of seafarers, as well as the best interest of shipping. □



Arne Johan Ulven,
Forsknings sjef ved Norsk senter for maritim medisin
Head of Research at the Norwegian Centre
for Maritime Medicine.



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuonkan



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

Vi tilbyr:

- Utdanning for dekk- og maskinoffiserer
- Kurs innen sikkerhet, radiokommunikasjon og GMDSS (GDC/RDC)
- 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

Regulation concerning the working environment, health and safety of workers on board ships

The Regulation was laid down on 1 January 2005, pursuant to the then prevailing Seaworthiness Act (replaced in July 2007 by The Ship Safety and Security Act) and the Seamen's Act (in accordance with the EEA Agreement).

The Regulation requires that workers:

- are consulted
- have the right to participate and make suggestions
- have received required and relevant information and training
- are given medical examinations relevant to the safety and health hazards they may be exposed to
- are offered all the required personal protective equipment.

The individual worker is also imposed specific duties such as to:

- comply with orders and instructions
- accept assignments
- show caution

- co-operate
- stop hazardous work
- safeguard life, health and welfare
- use required protective equipment
- organize his/her off-duty time so that the worker is rested and otherwise fit to carry out his work.

The Regulation gives detailed provisions for:

- risk assessment
- training
- protection against exposure to chemicals and biological agents
- protection against mechanical vibration (hand-arm and whole body vibration)
- protection against noise

These provisions are so detailed that they are fit to be used as an "instruction manual" in the important work to promote working environment, health and safety.

CE-merking av fritidsfartøy

– mareritt og velsignelse

CE-merking av fritidsfartøy kan for mange oppleves som en dyr og omstendelig papirmølle. For andre er det løsningen for å få omgjort kjøp der båten viser seg å ikke holde mål.



FRISTENDE FLOTTE BÅTER. Skal man kjøpe eller omsette fritidsbåter mellom 2,5 og 24 meter, må man sørge for korrekt CE-merking, ellers er handelen ulovlig.

FOTO: BJORN REPPE

Fritidsbåtdirektivet ble gjeldende i Norge 16. juni 1998, i form av en forskrift med tittel "Produksjon og omsetning av fritidsfartøy". Etter denne datoen måtte alle nye omsettelige fritidsfartøy mellom 2,5 og 24 meter være CE-merket. Direktivet har ikke tilbakevirkende kraft, slik at båter som allerede var i EU fortsatt er lovlig uten CE-merking.

Samsvar med krav

En båt kan enten CE-merkes av produsenten eller den kan CE-merkes i ettertid, før den gjøres tilgjengelig for salg i EU-markedet eller tas i bruk. CE-merking innebærer at båten har vært gjennom en prosess som sikrer at det er samsvar mellom kravene til helse, miljø og sikkerhet som stilles til båten i direktivet og den faktiske standarden til båten på dette området. Kravene som gjelder er utførlig beskrevet i en mengde ISO-standarder. For en gjennomsnittlig stor cabin cruiser kommer 30 – 40 standarder til anvendelse. For mindre og enklere båter blir det langt færre.

Produsentene må involvere et såkalt teknisk kontrollorgan for å CE-merke båter over 12 meter, unntatt båter som kun er beregnet for beskyttet farvann. Tekniske kontrollorgan er fagkyndige institusjoner som på vegne av myndighetene skal vurdere om båtene oppfyller kravene. De sjekker både dokumentasjonen, og foretar målinger og prøver, for

eksempel av skrogtykkelse, stabilitet, støytutslipp og så videre.

Dyrt å ettersertifisere

Alle båter som skal CE-merkes etter at de har forlatt produksjonslokalene, det vil si ettersertifiseres, må vurderes av et teknisk kontrollorgan. Ettersertifisering er først og fremst aktuelt for bruktbåter som importeres fra land utenfor EU. Med dagens lave dollarkurs er USA et populært land å importere bruktbåter fra. Internett har gjort det lett å få oversikt over båter som er til salgs i USA og noen nordmenn tror dessverre at det å handle elektroniske duppedinger. Det hjelper heller ikke at det finnes amerikanske salgsselskaper som fører båtkundene bak lyset når det gjelder CE-merkingen.

Det er i denne forbindelsen at privatpersoner kan oppleve et mareritt. Både båt og motor må være CE-merket. Å få ettersertifisert en motor er ikke kostnadsvarende. I juli i år ble det riktig nok åpnet for at motorer som har dokumentasjon på at de tilfredsstillt strengere krav enn EU-kravene, har gått mindre enn 480 timer og er mindre enn ti år gamle, under visse omstendigheter kan godkjennes. Det er imidlertid svært få motorer som har slik dokumentasjon. Det har derfor ikke vært uvanlig at folk

har måttet knuse bruktmotoren sin med slegge på grensen til Norge.

Ettersertifisering av selve båten er også en dyr prosess. Det tekniske kontrollorganet skal ha betalt for arbeidet de gjør. I tillegg må det vanligvis hyres inn en konsulent for å opparbeide nødvendig teknisk dokumentasjon og annet. Ytterligere kostnader påføres dersom båten må gjennomgå vesentlige endringer for å komme i samsvar med EU-kravene. Det er ikke uvanlig at kostnadene overskrider flere titalls-tusen kroner, og da er ikke kostnader til frakt, tollager, moms og avgifter inkludert. Må man i tillegg kjøpe seg en ny motor som normalt koster mer enn tusen kroner pr Hk, så er man kanskje ikke i stand til å bære kostnadene. Det er for tiden mange båter uten motor til salgs i Norge, så det tyder på at dette er et problem.

Veien ut av en dårlig handel

Den positive opplevelsen med CE-merking får personer som har kjøpt dyr båt som etter hvert viser seg å ha en mengde feil og mangler. CE-kravene blir da nøkkelen til å komme seg ut av den uheldige situasjonen.

Det har spesielt vært problemer med båter som har vært bygget i de nye EU-statene for produsenter/salgsselskaper her hjemme. Dette gjelder selskaper som ikke har egne folk tilstede der båtene

produseres. Men det er også problemer med standarden på en del båter som produseres her i Norge. Det er ikke få advokater som har henvendt seg til Sjøfartsdirektoratets avdeling for Sjøvett og fritidsfartøy for å få informasjon om fritidsbåtforskriften og reglene om CE-merking. De representerer klienter som har fått levert sub-standard båter.

Det viser seg fort at slike båter ikke er korrekt CE-merket eller ikke CE-merket i det hele tatt. En båt som har vesentlige mangler i forhold til kravene anses å ikke være CE-merket. En båt som ikke er CE-merket er ulovlig å omsette og ulovlig å bruke. I forhold til kjøpsloven blir det en vesentlig mangel, og dermed har man rett til å heve kjøpet. To tingrett-

saker den senere tid har konkludert med dette. □



Bjørn Reppe,
senioringenior
Sjøfartsdirektoratet

Færre omkom i fritidsbåtulykker i 2007

I alt 24 personer omkom etter ulykker med fritidsbåt i 2007. Det er ti færre enn året før. Gjennomsnittet for de siste seks årene har vært 34 omkomne. Den hyppigste dødsårsaken er drukning på grunn av fall over bord eller kantring.

Det er vanskelig å sette en konkret årsak til nedgangen i antall omkomne, men underdirektør John Aicher i avdeling for Sjøvett og fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet er ikke i tvil om at det forebyggende arbeidet kan ta en del av æren for dette. Han viser blant annet til de 19 "Vis Sjøvett"-utvalgene som sammen med ansatte i direktoratet jobber med forebyggende arbeid blant barn og unge. Denne gruppen er lite til stede i ulykkesstatistikken. 17 av de 24 omkomne var i alderen 41 år og oppover.

En medvirkende årsak til de lave tallene for 2007 var nok også den dårlige sommeren. Den førte til at færre oppholdt seg i fritidsbåt på sjøen, noe som igjen førte til færre ulykker.

Selv om antall omkomne er gått ned, ser man fortsatt at de aller fleste av de omkomne ikke var iført flyteutstyr. Selv om man ikke med sikkerhet kan si at alle kunne ha vært reddet med slikt sikkerhetsutstyr, er det en klart større risiko for å drukne om man ikke bruker redningsvest.

Også i 2007 er det fall over bord fra åpne motorbåter som dominerer årsaksbildet. To grunnstøtinger førte også til døds-

ulykker. Omkring en tredjedel omkom i ferskvann, og her er hovedårsaken kantring av kano, kajakk eller jolle/robåt. Det er også første gang at det er registrert en dødsulykke i forbindelse med elverafting. Det er viktig å merke seg at dette ikke skjedde under et organisert opplegg. □



LÆRER GODT SJØVETT. Barn og unge er heldigvis lite representert på ulykkesstatistikken. En del av grunnen til det, er nok det gode arbeidet som "Vis Sjøvett" driver for denne aldersgruppen.

FOTO: LORNA MANNES DYRKOLBOTN



NORGES MARITIME
UTDANNINGSSENTER

SIKKERHETSOPPLÆRING

Norges Maritime Utdanningscenter AS (NMU) tidl. Borre havarivernskole FKF gir deg alle aktuelle kurs i forbindelse med jobb i oljevirksomheten (offshore) eller på skip, f.eks:

- Grunnleggende sikkerhetsopplæring STCW eller OLF (OLF inkl. obligatorisk HUET)
- Hurtigående MOB-båt
- Brannlag
- Livbåtfører
- Alarmreaksjon
- Førstehjelp
- Medisinsk behandling
- Skadestedsledelse
- Beredskapsledelse
- Helikopterevakuering (HUET)

NMU kan også tilby alle relevante industrivernkurs etter NSOs retningslinjer.

Ring tlf. 33 07 12 20 eller se

www.nmu.as

for informasjon og påmelding.

NMU AS, Langgrunn, 3186 Horten



NS-ISO 9001 SERTIFISERT BEDRIFT



Spansk nederlag i Prestige-saken

I januar i år ble Spanias sak mot classeselskapet American Bureau of Shipping avvist i amerikansk rettsvesen.

KNACK I TO. "Prestige" forsvinner i bølgene. Totalt hadde skipet 77.000 tonn tykflytende olje om bord.

FOTO: EPA PHOTO EFE / SPANISH NAVY

Spanske myndigheter saksøkte classeselskapet ABS for 700 millioner dollar som erstatning for miljøskadene landet ble påført av oljesølet etter Prestigeulykken i 2002. Årsaken til anklagen var at ABS hadde definert "Prestige" som "in class" i forkant av dens siste reise, hvilket vil si at classeselskapet hadde vurdert fartøyet tilstand å være innenfor gjeldende lover og regler. Amerikansk rettsvesen har nå avvist saken med begrunnelse i at USA ikke har ratifisert CLC-konvensjonen (The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), og at retten derfor ikke har hjemmel til å vurdere en slik sak. Den amerikanske dommeren mente at spanske myndigheter måtte rette kravene til rettsystemet i et land som var tilsluttet konvensjonen.

ABS er svært fornøyd med avvisningen, men la overfor bransjemagasinet Fairplay mest vekt på at retten definerte classeselskapet som en "person" i forhold til CLCs regelverk.

- Dette er en generell seier for classeselskaper, sier visepresident Stewart Wade i ABS, og hevder at det gir klasse-

selskapene samme beskyttelse som enkeltpersoner i forhold til CLC.

Noe av problemet dersom classeselskapene skal holdes erstatningspliktige for oljesøl er at kravene kan anta

dimensjoner som fullstendig overgår deres betalingsdyktighet, og de økonomiske konsekvensene kan dermed være ensbetydende med det aktuelle classeselskapets undergang.



MILJØKATASTROFE. Kyststrekninger i Frankrike og Spania ble kraftig tilgriset av olje etter forliset.

FOTO: AP PHOTO/ CARMELO ALEN

Også Det Norske Veritas er fornøyd med avvisningen av saken i amerikansk rett, selv om de registrerer at den kan bli appellert til en annen rettsinstans. - DNV tolker denne beslutningen positivt. Dette er en viktig kjennelse for klasse og klassens rolle. Vi mener det er riktig at også de oppgaver klassen utøver er inkludert i de konvensjoner som omfatter kompensasjon ved oljeforurensning til sjøs, sier Tor Svensen, direktør for DNVs maritime virksomhet.

Assisterende direktør i Sjøfartsdirektoratet, Sigurd Gude, sier at som en konsekvens av blant annet Prestigeulykken har EU-kommisjonen nå laget et forslag til nytt klassesedirektiv der den øvre grense for mulige erstatningsbeløp vil komme klart fram. Samtidig diskuteres det et nytt kvalifikasjonssystem for klasseselskaper der man må innfri en minimumsscore for å beholde rettighetene til å drive som klasseselskap, og der selskapenes score fremkommer på

Prestige-forliset

I november 2002 sprang en av det Bahamas-registrerte enkeltskrog-tankskipet "Prestige" sine tolv tanker lekk midt under en storm utenfor Spanias nordvestre kyst. Kapteinen anmodet spanske myndigheter om å få komme til havn, men ble avslått. Skipet ble beordret til å seile vekk fra kystlinjen og måtte kjempe mot stormen i seks dager før båten brakk i to og gikk ned. Mannskapet var da evakuert med unntak av kapteinen, overstyrmannen og maskinsjefen. Kapteinen var den siste som forlot skipet for umiddelbart å bli arrestert av spanske myndigheter. Han ble anklaget som ansvarlig for ulykken, og miljøkatastrofen som fulgte med mange titalls tusen tonn olje som traff Europas vestkyst – et omfang som overgikk "Exxon Valdes"-ulykken. I det maritime miljøet ble imidlertid kapteinen hyllet for eksemplarisk håndtering av situasjonen som oppstod.

Det er stor uenighet om hvordan tilstanden til "Prestige" var da den ankom spanske farvann, og det er kommet anklager om mangelfulle inspeksjoner i St.Petersburg i forkant av forliset. En av skipets tidligere kapteiner hadde også kommet med bemerkninger om strukturelle avvik. I mai 2003 anla spanske myndigheter sivilt søksmål mot det amerikanske klasseselskapet ABS.

en rankingliste. En annen konsekvens av ulykken er IMO's utfasing av tankskip med enkeltskrog, og disse vil være fullstendig borte fra IMO-havner innen 2010. □



Helge Thime Iversen,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

TTS

The patented TTS Winch Bollard is a safe and simple, one-man operated mooring device which avoids the human wear and tear associated with standard mooring procedures. Rope tension is handled mechanically leaving the operator to simply oversee the securing process. The device is designed to replace mooring winches, capstans, wrapping drums and bollards used in conventional mooring.

Join with Success

Call +47 55 34 84 00 or visit www.tts-marine.com



Fra fire til to

I år vil organiseringen av distriktssjefer i Sjøfartsdirektoratet endres. Tidligere har direktoratet hatt både fire og seks distriktssjefer, alle lokalisert i ytre etat. Fra og med mars 2008 vil dette arbeidet fordeles mellom to distriktssjefer, Reidar Norheim og Hilding Jønsson.

Begge distriktssjefene skal utføre sitt daglige arbeid ved hovedkontoret i Haugesund. I første omgang skal de jobbe med å effektivisere det administrative og fungere som tilretteleggere for stasjonene.

Avdelingsdirektør Knut Kristiansen i avdeling for "Kontroll og inspeksjon" ser på omleggingen som positiv og har stor tro på den nye organiseringen. Han ser de to som viktige ressurser i forhold til det operative arbeidet som foregår på Inspeksjonsavdelingen. Samtidig understreker han at den nye lokaliseringen er en stor fordel med tanke på distriktssjefenes oppdatering på hva som foregår i det daglige i direktoratet. □

Sjøfartsdirektoratets stasjoner i Norge



Hilding Jønsson.

Region Nords nye distriktssjef heter Hilding Jønsson

Han har utdanning som Cand.ocean og Exam.ocean fra Universitetet i Oslo i tillegg til en mengde etterutdanning, ved blant annet NSB og Andersen Consulting. Etter dette har han skaffet seg bred arbeidserfaring. Jønsson har blant annet jobbet som personalsjef, Group Information Manager og IT-sjef i Stolt Comex Seaways. Hans forrige arbeidsgiver var WM-data, der han fungerte som teamleder og produktsjef og etter hvert som produktsjef for rapportering. Den nye distriktssjefen tiltrådte sin stilling 3. mars 2008.

Jønsson har ingen utdanning innen sjøfart, men har alltid kunnet tenke seg nettopp det. Både bestefaren og oldefaren var maskinister av yrke. Distriktssjefen har alltid vært interessert i sjø og båter. Han mener Sjøfartsdirektoratet vil være en spennende arbeidsplass, i og med at man arbeider med en spennende næring som har rike tradisjoner i Norge og som stadig er i endring. I tillegg trekker Jønsson frem miljøaspektet som en spennende utfordring. Mest av alt liker han å arbeide med folk. Jønsson mener selv han er en lagspiller, og er opptatt av å gjøre andre og seg selv gode gjennom samarbeid. Han ønsker å være en katalysator innen sitt felt og sørge for at ting blir gjort. Gjennom god kommunikasjon ønsker haugesunderen å utvikle en strategi som bygger på felles forståelse. Jønsson er opptatt av å møte medmennesker og kolleger med respekt, samtidig som han ser på verdien av det å kunne uttrykke seg klart og tydelig som viktig. □



Reidar Norheim.

Den nye distriktssjefen i Region Sør er Reidar Norheim.

Den omgjengelige og blide mannen er et kjent navn for mange som har samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet. Allerede i 1981 begynte han sin karriere i direktoratet, hvor han etter hvert arbeidet som underdirektør på Inspeksjonsavdelingen. I perioden 96-99 fungerte han også som direktoratets representant ved den norske ambassaden i Manila. Norheim har hatt halvannet års mellomspill i Rederiforbundet siden oktober 2006. Nå gleder han seg til å komme tilbake til det sterke faglige miljøet i Sjøfartsdirektoratet.

Norheim mener selv at hans kjennskap til direktoratet er en fordel når han nå starter i den nye jobben. Han ser for seg at det blir arbeidsdager der en tett dialog mellom stasjonene og direktoratet står sentralt. Han mener han er en ryddig og lyttende person, som tar medarbeiderne på alvor. Norheim ønsker å ha fokus på de ulike stasjonens ressursbehov og arbeidsbelastning, samt sikre kontroll og måloppnåelse. Direktoratets ringrev har stor respekt for det arbeidet som gjøres ved stasjonene som han kaller "Sjøfartsdirektoratets ansikt utad". □

► New features Tron UAIS TR-2500 Now with Class B reception

CONTACT INFORMATION

Jotron AS

Norway
sales@jotron.com

Jotron UK Ltd.

England
sales@jotron.co.uk

Jotron Asia Pte. Ltd.

Singapore
sales-asia@jotron-asia.com

Jotron USA, Inc.

USA
contact.us@jotron-usa.com



Tron UAIS TR-2500

(Class A Universal Automatic
Identification System)

New features: (from Feb 2007)

- RS232 sensor or external display port
- Ethernet, 10Base-T for external display
- ISGOTT compliance (low power, 1 W for tankers when on/off loading cargo)
- Added RS422/RS232 speed: 19200 baud
- Easy software upgradable



www.jotron.com



Sjøfartsdirektoratet

– typegodkjenner ikke redningsutstyr

Det er en vanlig misforståelse at Sjøfartsdirektoratet typegodkjenner redningsutstyr og annet skipsutstyr. Direktoratets ansvar er å kontrollere at det utstyret som befinner seg om bord er typegodkjent av et teknisk kontrollorgan og rattmerket.

Med jevne mellomrom dukker det opp innslag i aviser og annonser hvor det vises til at redningsutstyr er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Dette er misvisende, for Sjøfartsdirektoratet er ikke lenger med i den prosessen som skal til for at et utstyr blir typegodkjent – det vil si gjennomgang av dokumentasjon, godkjenning av materialer, testing av prototypen og til slutt utstedelse av sertifikat.



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
- Lastehåndtering 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

TEST AV EVAKUERINGSYSTEM. Det er Teknisk kontrollorgan, ikke Sjøfartsdirektoratet, som typegodkjenner redningsutstyr.

Fra 1. januar 1999, da Forskrift av 29. desember nr. 1455 om skipsutstyr trådte i kraft, har tekniske kontrollorgan typegodkjent redningsutstyr og annet skipsutstyr som brukes om bord på norske skip. Fra denne datoen opphørte typegodkjenning av Sjøfartsdirektoratet. Siden typesertifikatene utløper etter 5 år, kan det i dag ikke produseres utstyr som er typegodkjent av oss.

Teknisk kontrollorgan

Teknisk kontrollorgan (TKO) utpekes i Norge av Nærings- og handelsdepartementet. I andre EØS-land utpekes de på tilsvarende måte av utpekende myndighet. TKO skal være autorisert til å foreta typegodkjenning og sertifisering av utstyr, og kontrollerer at utstyret er i samsvar med relevante krav i internasjonalt vedtatte standarder. TKO skal også kontrollere at produsenten har et tilfredsstillende kvalitetssystem.

Produsenten skal forsikre seg om og erklære at produktene som produseres er i samsvar med den godkjente prototypen som er beskrevet i typesertifikatet. Kvalitetssystemet skal ha klare prosedyrer for hvordan dette gjennomføres.

Produktene som er i samsvar med prototypen skal merkes med samsvarsmerket, rattmerket. I tillegg skal utstyret merkes med identifikasjonsnummeret til TKO og produksjonsdato og spesielle merkekrav for det enkelte utstyr.

Sjøfartsdirektoratets rolle

Utstyr som er sertifisert og merket kan plasseres om bord i norske fartøyer uavhengig av hvilket teknisk kontrollorgan som har typegodkjent utstyret. Enkelte typer utstyr krever ombordtesting etter montering om bord. Disse testene blir overvåket og verifisert av inspektører fra Sjøfartsdirektoratet eller fra klasse-selskap dette er delegert til.

Sjøfartsdirektoratet skal treffe nødvendige tiltak for å trekke utstyret tilbake eller forby eller hindre at utstyret brukes om bord, når det ved inspeksjon eller på annen måte fastslås at typegodkjent utstyr kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for ombordværende eller medføre en forurensningsfare. □



Einar Olai Johansen,
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

“Den norske los” er et nødvendig og viktig supplement til sjøkartene. For registreringspliktige skip er det lovfestet at publikasjonen skal være ombord, men også mindre fartøyer vil ha stor nytte av bøkene til planlegging og støtte under seilasen. Losen er tilrettelagt for også å dekke lystbåtflåten spesielle behov for informasjon.

Den inneholder seilingsanvisninger for de forskjellige skipsleier og gir opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser. Publikasjonen inneholder kart i stor målestokk over en mengde havner. Videre finnes flyfoto, skisser og landtoninger. Opplysninger om vind- og tidevannsstrømmer, værstatistikk for de siste 30 årene og natur-, dyrelivs- og sjøfuglreservater. Av andre opplysninger kan nevnes informasjon om skips- og båtverksteder, marinaer, bunkers, lokalt næringsliv, kailengder, kaidybdere osv.

Farvannsbeskrivelsen gis ut i 8 bind, der Bind 1 gir generelle opplysninger av betydning for sjøfarende, mens bind 2-7 beskriver hver sin del av kysten.



STATENS KARTVERK
SJØ

I salg nå

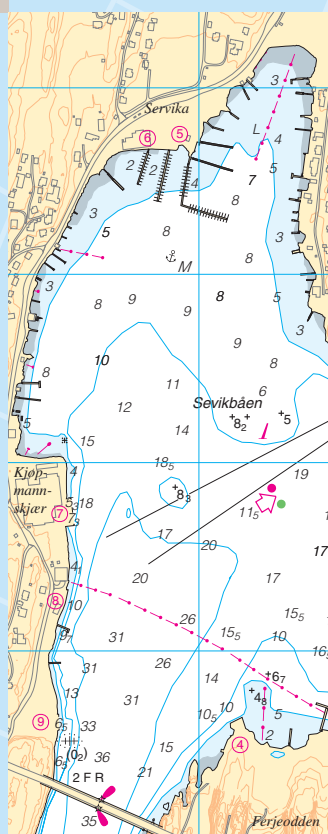
Farvannsbeskrivelsen «Den norske los 2A» Svenskegrensen – Langesund

Bind 2A Svenskegrensen – Langesund foreligger i ny revidert utgave som erstatter utgaven fra 1993.

Boken utgis i A4 format og er enspråklig, noe som gjør den mer oversiktlig og brukervennlig. Den inneholder mange nye kartskisser og et stort utvalg av oversikts- og flybilder.

Den norske los 2A kan kjøpes hos våre forhandlere.

Revidert utgave los 4 Stad-Rørвик utgis i februar.



www.sjokart.no



Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Directorate

LEDIGE STILLINGER

- Sivilingeniør i marinteknikk
- Skips-/maskiningeniører
- Nautikere
- Maskinsjefer

Muligheter

- internasjonalt arbeid (IMO, EMSA, ILO)
- regelverksutvikling
- kontroll av dokumentasjon
- skipstilsyn
- prosjektledelse

Vi tilbyr

- opplæring
- fadderordning
- jobbrotasjon
- karriereplan og utviklingsmuligheter
- tverrfaglig kollegium
- fleksitid
- rimelig lønn
- sosiale aktiviteter i vår egen trimklubb, treningssenter på huset, kor, bridgeklubb og mye annet
- hjelp til å finne bolig
- hjelp til å finne jobb til ektefelle/partner
- hjelp til å finne skole-/barnehageplass
- et vakkert område med lett tilgang til naturen, sjø, fjord og fjell

Vi trenger deg som har

- evne til systematisk gjennomgang av saksforhold og vilje til å løse problemstillinger i et tverrfaglig miljø
- evne til å vurdere enkeltløsninger og deres innvirkning på totalsikkerheten for et skip
- god skriftlig og muntlig fremstillings- evne på norsk og engelsk

Kontaktinformasjon

- Avdelingsdirektør Ove Tautra
tlf. 52 74 50 00
- Personalsjef John Fosen
tlf. 52 74 53 30

www.sjofatsdir.no

VACANT POSITIONS

- Masters in Marine Technology
- Naval Architect/Machine Engineers
- Master or Bachelor in Nautical Science
- Chief Engineers

Opportunities

- international work (IMO, EMSA, ILO)
- development of rules and regulations
- document review
- inspections of vessels
- project management

We offer

- Training
- Mentors
- Job rotation
- Career opportunities
- Interdisciplinary work environment
- Flexible work hours
- Appropriate salary,
- Social activities through our own sports club, an in house training centre, choir, bridge club etc.
- Assistance in finding accommodation
- Assistance in finding work for your partner, school/day-care for your children, etc.
- A beautiful region with easy access to nature; the sea, fjords and mountains.

We wish to employ persons who have

- the ability to systematically review circumstances surrounding each case and solve problems while working in an interdisciplinary work environment.
- the ability to assess different solutions and their influence on the safety of a vessel.
- the ability to express oneself clearly both verbally and in writing.

Contact information:

- Director of Department, Mr. Ove Tautra
tel. +47 52 74 50 00
- Head of Human Resources, Mr. John Fosen
tel. +47 52 74 53 30

Nye underdirektører

I den siste tiden har det blitt ansatt tre nye underdirektører i Sjøfartsdirektoratets avdeling for "Fartøy og sjøfolk". Alle tre startet sin karriere i direktoratet som deltakere på etatens opplæringsenhet 1. september 2004.

Sjøfartsdirektoratets opplæringsenhet for nyansatte i Haugesund var ett av de tiltakene som ble iverksatt for å ivareta behovet for kompetanse i forbindelse med direktoratets flytting fra Oslo til Haugesund. 23 nyansatte var det påfølgende året gjennom et omfattende opplæringsprogram der de fikk innblikk i alle deler av direktoratets arbeid.



Ole Morten Fureli, underavdeling Lasteskip

Fureli er utdannet innen marinteknikk, på NTNU i Trondheim. I løpet av sin yrkesmessige karriere har han arbeidet med byggeverft for Havjard Leirvik og som konsulent i Protek. Etter opplæringen begynte han som overingeniør i direktoratets lasteskipavdeling. Som underdirektør forventer Fureli at han nå møter utfordringer på et helt annet plan enn det rent faglige, for med stillingen følger også et personalansvar. Dette er et nytt område for ham. Likevel er den nye underdirektøren overbevist om at han styrer et selvgående mannskap. En gjeng han kjenner godt fra sin tid som saksbehandler i organisasjonen. Han tror hans bakgrunn gjør at han kan bidra med en solid faglig oversikt. Fureli er også opptatt av å ha fokus på nytenking.

Roe Tverrå, underavdeling Flyttbare Innretninger

Tverrå har nautisk bakgrunn og har tatt påbygning innen sikkerhetsfag. Fra 1994 jobbet han ti år i ett og samme rederi. Den tidligere sjømannen har ikke angret et sekund på at han valgte å gå i land. Han stortrives i sitt arbeid i Sjøfartsdirektoratet. Tverrå mener sjøfart er en spennende næring, og ser fram til å ta fatt på de mange utfordringene. Han har en travel hverdag, men liker det sånn. Foruten faglig kompetanse, tror haugesunderen at han kan tilføre avdelingen mye godt humør og stabilitet. Tverrå har fungert i stillingen som underdirektør for Flyttbare Innretninger siden september 2007, men ble først ansatt 1. desember.



Sonja Hillersøy, underavdeling Passasjerskip

Hillersøy var ferdig utdannet ved Maritim Høyskole i 92-93. Fram mot 2001 arbeidet hun som styrmann og skipsfører på hurtigbåt. Etter åtte måneder i Sjøfartsdirektoratets opplæringsenhet ble hun plassert på Underavdeling Passasjerskip. Hillersøy har siden august fungert i jobben som underdirektør på avdelingen, men ble først ansatt fast i stillingen 25. februar i år. Hun ser på det videre arbeidet som en stor utfordring, i og med at det aldri har vært så mange nybygg som nå. Hennes hovedfokus vil være å motivere avdelingen til å stå på i en hektisk hverdag. I tillegg er Hillersøy opptatt av å tilfredsstille næringen og sørge for at båtene går. Hun mener selv hun er både sta, ærekjær og diplomatisk, og synes det er viktig å sette seg mål.

Ulykker med sjøfolk

Hva skjedde?

I det han var i ferd med å lukke lukedekslene etter rengjøring av lasterommet på et lite bulkskip, klatret en offiser opp på et delvis lukket lukedeksel for å løsne og flytte en wire tilknyttet vinsjen. Han skled, falt ned i lasterommet og ble drept.

Hvorfor skjedde det?

Skipets besetning hadde i lengre tid brukt feil prosedyre for å lukke lukene. Den korrekte prosedyren krevde ikke at wire og sjakkell måtte flyttes under operasjonen, men dette var imidlertid ikke nedtegnet i fartøyets dokumentasjon. Både dekk og lukedekslar var våte, tilsølte av olje og glatte, og offiseren utsatte seg selv for fare ved å klatre oppå og arbeide helt ute på kanten av det delvis åpne dekelet. Han hadde verken sikringssele eller hjelm på. Fartøyet hadde ingen skriftlig prosedyre for åpning og lukking av luker. I mangel av en skriftlig prosedyre brukte skipets besetning

en prosedyre som var farlig. I tillegg, var både dekk og lukedekslene våte, tilsølte av olje og glatte. Dette satte offiseren i en farlig situasjon som ble gjort enda verre ved at han heller ikke hadde sikringssele eller hjelm på.

Hva kan vi lære?

Alle fartøy må ha skriftlige prosedyrer (det er påbudt i henhold til ISM-koden) for å kunne utføre rutineprosedyrer på en forsvarlig måte. Skipets besetning må kjenne disse prosedyrene og følge dem. Sjøfolk bør ikke risikere, selv om det bare er kortvarig, å sette seg selv i en farlig situasjon. Sjøfolk bør alltid bruke sikkerhetsutstyr der det er hensiktsmessig, og være på vakt i forhold til farer forbundet med olje, fett eller vann på dekk. □

Hva skjedde?

To besetningsmedlemmer ble funnet døde etter at de hadde gått inn i en tank som var blitt rengjort.

Hvorfor skjedde det?

Besetningsmedlemmene bega seg av ukjent grunn inn i tanken uten å følge prosedyrene, som ikke tillater at en person begir seg inn i en tank uten signert tillatelse fra kaptein eller rette offiser.

Hva kan vi lære?

Opplæring i sikkerhetsmanualen, særlig i forhold til prosedyrene som skal følges når en begir seg inn i en tank, er ekstremt viktig. Opplæringen bør innbefatte bevisstgjøring rundt skjulte farer i tanker, lasterom og andre lukkede rom som kan, selv etter rengjøring eller utlufting, inneholde en farlig atmosfære, samt nødvendigheten av å teste atmosfæren inne i tanken før en

begir seg inn i den (ref. resolusjon A.864(20) – Anbefalinger i forhold til å begi seg inne lukkede rom om bord i skip). Veiledning vedrørende det å begi seg inn i lukkede rom finnes i retningslinjer for industrien, rundskriv utgitt av IMO og i regelverk/informasjon til sjøfolk fra flaggstatsadministrasjonene, noe som bør følges strengt. □



ILLUSTRASJONSFOTO: HANS-PETTER SANDSETH



Accidents to seafarers

What happened?

While closing the hatch covers on a small bulk carrier after hold cleaning, an officer climbed onto a partially-closed hatch cover to unshackle and move the wire leading from the winch. He slipped and fell into the hold and was killed.

Why did it happen?

The ship's crew had been using an incorrect procedure for closing the hatches for a long time. The correct procedure did not require the position of the wire and shackle to be moved during the operation, however it was not written into the vessels' documentation. The decks and hatch covers were wet, oily and slippery and the officer placed himself in

a dangerous position by climbing onto, and working at the very edge of, the partially-opened cover. He was wearing neither a safety harness nor a helmet. The vessel did not have any written procedure for opening and closing of hatches. In the absence of any written procedures, the ship's crew were using a procedure which was dangerous. Furthermore the decks and hatch covers were wet, oily and slippery. This placed the officer in a dangerous situation which was further made worse as he was not wearing a safety harness or a helmet.

What can we learn?

Vessels must have written procedures (as required by the ISM Code) for safely carrying out routine procedures. Ship's crews must be familiar with these procedures and follow them. Seafarers should not take risks thereby placing themselves, even briefly, in a dangerous position. Seafarers should always wear safety equipment where appropriate and be alert for any hazards due the presence of oil, grease or water on deck. □



ILLUSTRATIONSFOTO: THORE KIBSSGAARD

What happened?

Two crewmembers were found dead after entering a tank that had been cleaned.

Why did it happen?

The men entered the tank for unknown reasons without adhering to the procedures which would not have allowed a person to enter a tank without an entry permit duly signed by their Master or the appropriate officer.

What can we learn?

Familiarisation training in accordance with the Safety Manual, in particular the procedures to be followed for tank entry is of utmost importance. Training should include awareness of the concealed dangers of tanks, cargo spaces and other confined spaces which might, even after cleaning or ventilation, consist of a dangerous atmosphere and the necessity of testing the atmosphere inside the tank before attempting entry (refer to resolution A.864(20) - Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships). Advice on entry into enclosed spaces is contained in industry guidelines, circulars issued by IMO and Flag State Administrations regulations/notices to mariners which should be strictly followed. □

Tydeligere definisjon av personell på treningsskip

Norge har fått gjennomslag for forslag til revisjon av SPS-koden. Det nye forslaget omfatter en nydefinisjon av "specialpersonnel" på seilskip som driver trening i maritime fag.

Special Purpose Ship Code (SPS) ble utviklet for å legge til rette for en internasjonal standard i forhold til sikkerheten på skip med spesielle formål, det vil si fartøy uten passasjerer eller last. Koden har ikke hittil omfattet seilskip som driver med trening i maritime fag.

Sjøfartsdirektoratet tok saken opp i FNs sjøfartsorganisasjon IMO, om at SPS-koden burde endres på det punktet som angår "special personnel", det vil si betegnelsen på alle personer som ikke er passasjerer eller en del av mannskapet, men som er om bord med spesielle formål. Dette personellet skal kjenne til sikkerhetsrutiner og være i stand til å håndtere utstyr knyttet til skipets sikkerhet. Det nye er at koden er utvidet til å omfatte personell som er om bord på seilskip som driver med trening i maritime fag.

Bakgrunnen for forslaget er nødvendigheten av en klar definisjon av denne type personell. Er man en del av mannskapet, kreves det sikkerhetsmessig opplæring. Dette skillet er vanskelig å definere på for eksempel skoleskip. Disse skipene drives kommersielt og er avhengige av et betalende mannskap som deltar i driften. Per i dag kreves det ingen sikkerhetsopplæring av disse passasjerene/mannskapet. Dette ønsker Norge, ved Sjøfartsdirektoratet, å gjøre en endring på.

Norge vil arbeide videre med saken når den blir behandlet av IMOs sjø sikkerhetskomité (MSC), i mai 2008, i den hensikt at koden skal gjøres bindende. □



Linda Merethe Lie,
hospiterende student Sjøfartsdirektoratet



Endring av forskrift 16. juni nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften)

Nye krav til beskyttelse av det maritime miljø

Endring av forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften) er en oppfølging av beslutninger tatt i FNs skipssikkerhetsorganisasjon IMO sin miljøkomité MEPC om endring av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978 (MARPOL-konvensjonen).

MARPOL er gjennomført i norsk rett delvis i MARPOL-forskriften og delvis i forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) kapittel 23. MARPOL vedlegg VI er gjennomført ved gjengivelse i omarbeidet form i MARPOL-forskriftens kapittel 7, mens vedlegg I, II og III er gjennomført ved direkte henvisning (inkorporasjon) til den internasjonale beslutningen. Endring av MARPOL-forskriften §§ 2-1, 3-1 og 4-1, er basert på endringer i MARPOL vedlegg I, II og III, og gjøres ved å vise til beslutninger i IMOs miljøkomité MEPC. Disse beslutningene vil inngå som vedlegg til forskriften.

Som en konsekvens av forbud mot utslipp av olje og oljeholdige blandinger i regel 34 i MARPOL vedlegg 1, skal det etableres mottaksforhold i henhold til regel 38 i alle havner i tilknytning til spesielle områder, jf. MEPC.164(56). Slike mottaksforhold er en forutsetning for at skip skal kunne overholde forpliktelsen i henhold til regel 15 B i vedlegg I om operasjonelle oljeutslipp i spesielle områder. Videre er tidspunktet for ikrafttredelse av MARPOL vedlegg I regel 1.11, opprettelse av spesielt område i Den arabiske gulf fastsatt til 1. mars 2008 jf. MEPC.168(56) og virkningstidspunktet for spesielt område utenfor Sør-Afrikas sørlige kyst satt til 1. mars 2008 jf. MEPC.167(56).

Endringer i Condition Assessment Scheme tas inn i norsk rett ved henvisning til MEPC. 155(55). Denne nevnes ikke eksplisitt, men framgår av systematikken siden det vises til resolusjon som er vedtatt seinere enn denne.

Endringer i listen over stoffer som i henhold til IBC-koden, er tatt inn i forskriften ved henvisning til beslutningen MEPC.166(56). Endringer i BCH-koden er tatt inn ved henvisning til MEPC. 144(54). Sistnevnte resolusjon nevnes ikke eksplisitt, men framgår av systematikken siden det vises til resolusjon som er vedtatt seinere enn denne. Dette er

lister over stoffer som kan fraktes, samt kategorisering av disse for å fastslå hvilke krav som stilles ved transport. Listen oppdateres jevnlig. Det er gjort endringer i teksten i den grad at hele vedlegg III endres med teksten som følger av MEPC.156(55). Vedlegget er endret slik at det er harmonisert med FNs underkomité sitt regelverk for transport av farlig gods, basert på et globalt harmoniseringsystem for klassifisering og merking av kjemikalier (GHS).

Endringene gjelder mottaksanlegg for avfall i nye områder som har fått status som spesielle områder.

En referanse er også tatt inn i § 7-4 (I) til NOx-koden for å få med hvilken versjon av koden som er den gjeldende.

Ikrafttredelse av endringer som følge av endringer i det internasjonale regelverket følger de internasjonale beslutningene, og framgår av forskriftens siste paragraf.

Endringer for å rette opp feil og uklarheter:

I § 7-7 (1) (c) er det rettet opp en feil som er skjedd ved gjennomføring av internasjonal forpliktelse i norsk rett.

Overskriften i § 7-8 fjernes for at det bedre skal komme fram at i henhold til forskriften § 7-2, gjelder bestemmelsene i forskriftens kapittel sju, herunder NOx-krav, "for alle norske skip og utenlandske skip i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone med mindre annet er uttrykkelig fastsatt".

§ 7-10 (1) (a) gjennomfører MARPOL vedlegg VI regel 14 hvor det er en trykkfeil i henvisningen til hva som er særlig område for begrenset SOx-utslipp i Østersjøen. I tredje ledd bokstav a vises det til vedlegg I regel 1.11.2 som er den korrekte henvisningen.

Endringsforskrift antas ikke å medføre noen omfattende økonomiske eller administrative konsekvenser verken for næringen eller det offentlige. Endringene som er foreslått bygger på endringer i internasjonalt regelverk, og vil ikke medføre ekstra omkostninger for norske rederier i forhold til utenlandske rederier.

Endringene trådte i kraft 27. februar 2008.

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2008

Haugesund 24.-25. september 2008

Sjøsikkerhetskonferansen har fokus på sikkerhet innen maritim næringsvirksomhet.

Årets temaer er blant annet:

- Fungerer ISM?
- Bourbon Dolphin
- Grunnstøtinger
- Kollisjoner mellom frakt og fisk
- Bakteriebomber i ferskvann på skip

Fullstendig program og informasjon om påmelding vil bli publisert på www.sjofartsdir.no



Velkommen!

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

Nils-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

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

B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,

Postboks 2222, 5509 Haugesund



PRESIS STYRINGSYTELSE.....

AP 24 og AP 28

Simrad introduserer to nye autopiloter som effektivt kombinerer og kalkulerer informasjon fra alle datakildene ombord.

Autopiloten styrer båten basert på input fra ekkoloddet, og fiskere kan dørge langs en dybdekontur på kartet. Seilere vil kunne styre langs kysten på den riktige siden av et strømskille.

Forskjellen mellom AP24 og AP28 er størrelsen og utførelsen til selve kontroll enheten. AP28 er størst. Den har "rattet" som Simrad er blitt kjent for, og egner seg for båter opp til 80 fot. AP24 har en kompakt kontrollenhet med "navigasjonsmus".



SIMRAD

NAVYkjedeleverandør



LANDSDEKKENDE

NAVY har forhandlere langs hele kysten.



FAGKOMPETANSE OG PERSONLIG VEILEDNING

NAVY har over 100 tekniske spesialister i kjeden som vil hjelpe deg med riktig utstyr i forhold til dine behov.



NORGES BESTE PRODUKTUTVALG

NAVY samarbeider med de ledende leverandører innen bransjen.

finn din forhandler på www.navy.no



NAVY
www.navy.no

Eneren i Maritim Elektronikk