

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 4-2008

Piratene  
herjer som  
aldri før

Side 6 – 11

Har du lyst  
til å jobbe i  
Sjøfarts-  
direktoratet?

Side 12 – 17

Ny SPS-kode

Side 20 – 23

Bokhøsten 2008

Side 36 – 37

Rosenhill fotballturnering

Side 30





*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](mailto:applications@osm.no), or you may register your application at [www.osm](http://www.osm).*



*The New Generation  
in Ship Management*

# innhold

**Utgever/Publisher:** Sjøfartsdirektoratet/  
Norwegian Maritime Directorate

**Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:**  
Kommunikasjonsdirektør/Director of  
Communication and Public Relations:  
Eilif Fjon

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

**Øversetter/Translator:** Bjørg Rossebø  
Ann Helen Langaker

**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](mailto: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 kontroll-  
pliktig 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 besøge distribusjon av det  
innstiftede bilaget om lover og forskrifter til  
besetningsmedlemmer i ledende stillinger.  
Skipførere skal også besøge 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](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

Internett: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-  
senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Statsråd Lehmkuhl.

Redaksjonen avsluttet: 28.11.2008

**ISSN-nr 0804-4589**

- 4 Leder: Sjøsikkerhetsarbeidet i 2008
- 6 Piratene herjer som aldri før
- 10 Obligatorisk båtførerbevis
- 12 Har du lyst til å jobbe i Sjøfartsdirektoratet?
- 18 Miljø og kompetanse
- 20 Ny SPS-kode
- 24 Overtredelsesgebyr – et virkemiddel for å sikre etterlevelse av regelverket
- 27 Sjøsikkerhetskonferansen 2008
- 38 Sjøhelsekonferansen 2008
- 40 Øyeskader - en holdningsendring må til
- 42 Tilsyn av arbeids- og levevilkår
- 44 As shipping increases, so does the need for more port State control
- 48 Gunvor Ulstein - engasjert prisvinner
- 50 Sjøvettkonferansen i Trondheim
- 54 Trenger ditt skip bunkerskonvensjonssertifikat?
- 56 Verftskonferansen 2008 – mye krisesnakk, men ingen krisestemning
- 58 LRIT – nye krav til havovervåking fra nyttår
- 60 Sjøfartsdirektoratet underviste utenriksansatte i Sydøst-Asia
- 62 Hva kan vi lære / Lessons learned



**MODERNE PIRATER.** Daglige piratangrep gjør seilassen utrygg for skip som trafikkerer farvannet rundt Afrikas horn.



**INSPECTION.** The port state control officer goes on board to check that the ship comply with international standards.

#### **Velferden/Leisure and cultural activities**

- 30 Rosenhill fotball
- 32 Filmtjenesten
- 35 Velferden for 60 år siden
- 36 Bokhøsten 2008





## Sjøsikkerhetsarbeidet i 2008

*Når dette leses er året 2008 på det nærmeste historie på godt og vondt. Alle som er opptatt av sjøsikkerhetsarbeid, det være seg rettet mot sjøfolkene, miljøet, skipet eller ulykkesforebygging, kan se tilbake på hva som ble utrettet i året som gikk.*

### Sjøfolkene

Det har vært en kilde til stor bekymring for mange flaggstatsadministrasjoner at så mange sjøfolk har mistet livet eller blitt skadet under normal øvelse i å sette ut livbåt. Dette har IMOs konstruksjons- og utstyrskomiteé DE fått satt på dagsorden. Da komiteen møttes i februar 2008 hadde P&I-forsikringselskapet GARD arrangert en stor utstilling der de fremmøtte kunne se eksempler på dårlige (ustabile) og gode kroker. Norges holdning er at de ustabile krokene må fjernes og erstattes av gode kroker, men det er mange som stritter imot. Norge vil derfor bruke enhver anledning til å påvirke IMOs komiteer til å fatte denne særdeles viktige beslutningen.

Stortinget vil sannsynligvis ha gitt sitt samtykke til ratifikasjon av den store rammekonvensjonen til ILO – kanskje best kjent som Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006). Skulle Stortinget ikke ha fått dette gjort, vil det skje tidlig i 2009. Når konvensjonen implementeres i norsk regelverk vil våre forpliktelser som flaggstater overfor sjøfolks arbeids- og levevilkår være tydeliggjort i konvensjonens kapittel 5.

### Miljøet

Den største forbedringen på miljøområdet, er vedtaket i IMOs miljøkomiteé MEPC om utfasing og reduksjon av svovelinnholdet i bunkers. Utfasingstiden kan synes lang for noen, men vi må huske

på at industrien må få tid til å legge om sine produksjons- og distribusjonsopplegg slik at svovelfattig bunkers blir tilgjengelig der skip bunkrer.

I september trådte konvensjonen om forbud mot tinnholdig bunnstoff i kraft. De skip som ikke har fått fjernet gammelt bunnstoff, eller har fått dekket til det gamle, ligger derfor dårlig an i en havne- statskontroll.

Utslipp til luft har vært en sak som MEPC har arbeidet mye med, først gjennom det internasjonale møtet i Oslo i juni, dernest da MEPC 58-møtet fant sted i oktober. Det er godt håp om at også dette finner sin løsning når MEPC 59 møtes i juli 2009.

I november trådte konvensjonen om forsikring mot bunkerssøl i kraft. Det følger av konvensjonen at alle skip skal ha et sertifikat om bord som bevis på at skipet har slik forsikring. Dette kravet har medført to forhold; de flaggstater som har ratifisert konvensjonen har måttet utstede tusenvis slike sertifikater til egne skip, og tusenvis av sertifikater til skip hvis flagg ikke har ratifisert konvensjonen. Denne prosessen må gjentas rett etter at alle skipsforsikringer blir fornyet i februar 2009, men sann blir det bare når konvensjonen trådte i kraft på den måten som den gjorde.

### Skipet

IMOs konstruksjons- og utstyrskomiteé DE ferdigstilte den nye koden for Special

Purpose Ship i februar 2008. Den nye koden ble besluttet godkjent av sjøsikkerhetskomiteen i møtet i mai. I og med den nye koden er det nå mulighet for å utstyre seilende skoleskip med et internasjonalt sertifikat som forhåpentligvis gjør disse skipenes arbeidsforhold enklere hva gjelder anerkjennelse i fremmede havner. Et annet viktig forhold er at koden ikke kan benyttes til å sertifisere forsyningskip som er bygget etter OSV-reglene (offshore supply vessel) som transporterer industriarbeidere til og fra offshore-installasjoner.

IMOs sjøsikkerhetskomiteé MSC godkjente i sitt desembermøte forslagene fra navigasjonskomiteen om å ta inn krav om brovaktalarm og ECDIS (Electronic Chart Display Information System). Når MSC møtes i mai 2009 blir disse kravene og ikrafttredelse fastsatt. I tråd med dette har IMOs navigasjonskomiteé (NAV) heldigvis klart å samle seg om en strategi for E-navigasjon som komiteen har bedt MSC 85 tiltre. Veien videre er mer hardt arbeid om E-navigasjon skal kunne bli et internasjonalt krav i 2012.

Den kanskje største saken som gjelder skip, er ikrafttredelsen av nye stabilitetskrav. De nye reglene trer i kraft 1. januar 2009 og med dette har IMO forlatt prinsippet om å se på stabilitet i et deterministisk perspektiv og erstattet dette med risikobasert tilnærming. Dette resulterer blant annet i en større designfrihet enn de tidligere reglene.

### Ulykker

Det er gledelig å rapportere at personulykkestallet har vist en markant fallende tendens. Hva som er den direkte årsaken til dette vites ikke i skrivende stund, men det er jo å håpe at kampanjer og infor-

*FARLIGE KROKER. På grunn av ustabile utløsningskroker har mange sjøfolk mistet livet under normal øvelse i å sette ut livbåt. Norges holdning er at de ustabile krokene må fjernes, og vi jobber for å påvirke IMO's komiteer til å fatte den en slik beslutning.*

masjon omkring utfordringene knyttet til helse, miljø og sikkerhet har fått til en holdningsendring, for da endrer adferden seg også.

Det som ikke er gledelig er antallet grunnstøtinger. Her er det fortsatt en helt uakseptabel og gal trend, for disse økte like mye i 2008 som i 2007. Det er helt enkelt uholdbart at det skjer flere grunnstøtinger i 2008 enn i årene før, og det er grunn til å stille spørsmål om vi ikke har lært noe som helst? For det er nok ganske sikkert at ingen navigator planlegger å gå på grunn, men når årsaken ofte oppgis å være at vakthavende offiser sovnet, da er det grunn til å stoppe opp. Dessuten, når arbeids- og hviletids-skjemaene tilsynelatende viser at hviletiden er overholdt – hva er det da som er galt?

### **Året som kommer**

Som det ser ut i skrivende stund vil direktoratet ha full "ordrebok" også i 2009, men vi er spente på om finanskrisen også skal påvirke antallet nybygg i ordre ved norske skipsverft.

En svært gledelig tendens er at det ser ut til å være flere som kan tenke seg en karriere hos oss, i alle fall får vi flere og bedre søknader på ledige stillinger. Noe skyldes nok at våre lønninger nå er konkurransedyktige og noe skyldes et mindre stramt arbeidsmarked.

Direktoratet vil i året som kommer kunne trekke på godt kompetente medarbeidere som har en fantastisk innstilling og stolthet i å gjøre sitt arbeid best og raskest mulig. Vi går inn i det nye året med håp om et godt samarbeid med alle de som bruker oss, og ønsker god jul og godt nytt år til alle Navigares lesere og annonsører. □



# Piratenene

## herjer som aldri før

*Daglige piratangrep gjør seilasen utrygg for skip som trafikkerer farvannet rundt Afrikas horn og utenfor Nigeria. Sjøfartsdirektoratet har derfor bestemt at alle norskregistrerte skip skal operere på ISPS-kodens beredskapsnivå II i disse områdene.*



**Morten Alsaker Lossius,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

I den senere tid har man i pressen sett en betydelig fokusering på piratvirksomheten i Somalia. Landet er imidlertid ikke det eneste som sliter med dette problemet. Man ser også en økning i angrep rettet mot skip i andre områder i Afrika, spesielt i området rundt Nigeria og Niger-deltaet. Særlig utsatt er skip som trafikkerer i farvannet rundt Bonny Island og opp Bonny River mot havnebyen Port Harcourt, men også havnen i Lagos er et risikoområde for angrep. I tillegg er det fremdeles utsatte områder i Asia, især Indonesia og Malaysia. Her har antallet angrep riktignok sunket noe, men man anser likevel fremdeles streket som et høyrisikoområde.

### Beredskapsnivå II

Norge har, sammen med alle andre flaggstater, utrykt bekymring for den globale utviklingen av piratvirksomhet. Piratangrep er særdeles belastende, både for det enkelte skipsmannskap, men også for skipsfartsnæringen som helhet. Man finner piratvirksomhet i mange av de viktigste fartsledene som benyttes for å opprettholde en verdensomspennende handelsvirksomhet. Adenbukta er ett eksempel på hvordan en av verdens mest trafikkerte skipsleder, der hundrevis av skip passerer

hver dag, er gjennomsyret av kriminelle bander som har utviklet en slags industri av å angripe uskyldige skip. Man kan selvfølgelig fundere på hvorfor forholdene har blitt slik, men det er ikke skipsfartens oppgave å finne, og eventuelt løse, underforliggende årsaker til disse problemene. Det skipsfartsnæringen må håndtere, er forhold som oppstår som følge av piratvirksomheten. For Norges del betyr det i første rekke å prøve å forhindre at norske skip angripes og kapres og at mannskap tas som gisler.

I Norge er det Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med Politiets Sikkerhetstjeneste, som setter beredskapsnivå i henhold til ISPS-koden (The International Ship and Port Facility Security Code). Forut for alle nivåendringer blir



*MODERSKIP. Somaliske pirater benytter seg av såkalte "mothercrafts", eller moderskip, som gjør at de kan angripe langt fra land. Flere av disse moderskipene er båter som selv er blitt kapret.*

Norges Rederiforbund gitt anledning til å fremme sitt syn på vegne av næringen, men det formelle ansvaret er tillagt direktoratet gjennom delegering fra Nærings- og handelsdepartementet. Sjøfartsdirektoratet har derfor bestemt at alle norskregistrerte skip skal operere på beredskapsnivå II, både i Nigeria og i somalisk farvann og mens skipene går i transit gjennom Adenbukta. Beredskapsnivået er satt utelukkende med tanke på sikkerheten til våre skipsmannskap. Sjøfartsdirektoratet har også gitt ut flere sikkerhetsmeldinger vedrørende piratvirksomhet, og alle nivåendringer og sikkerhetsmeldinger legges ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside under lenken "Sikkerhet/ISPS".

### Langt fra land

Hva kjennetegner egentlig et moderne piratangrep? Fremgangsmåte og motiv kan variere noe. De angrepene som rettes mot skip utenfor Somalia og i Adenbukta er annerledes enn angrepene som gjennomføres i Nigeria og Asia. Fellesnevneren er at terskelen for bruk av vold er urovekkende lav.

For Somalias del ser man at angrepene svært ofte gjennomføres langt fra landets kystlinje og gjerne innenfor andre staters territorialfarvann. Det er rapportert om angrep fra somaliske



*MODERNE PIRAT. Å oppleve at skipet blir kapret er en traumatisk opplevelse både for mannskapet selv og dem som sitter på land og venter.* FOTO: FLICKR.COM

pirater opp til 300 naustiske mil fra land. Så om man befinner seg i somalisk område eller i Adenbukta, og observerer mindre hurtiggående båter i unaturlig avstand fra kystlinjen, er det all grunn

til å mistenke at det kan dreie seg om pirater på tokt.

Somaliske pirater er gjerne godt utstyrt med ganske avanserte våpen som automatrifler og rakett-drevne granater.

Etterretningsinformasjon sier at de også besitter enda mer avanserte våpen, men dette er ikke uomtvistelig bekreftet. Det som imidlertid er helt på det rene, er at somaliske pirater benytter seg av såkalte "mothercrafts", eller moderskip, hvorfra de setter ut sine mindre hurtiggående båter som benyttes til selve angrepet. Flere av disse moderskipene er positivt identifisert, ett er en slepebåt som selv ble kapret i begynnelsen av august i år.

### Krever løsepenger

De somaliske piratene har ofte som mål å ta kontroll over skipene som blir bordet, for så å føre skip og mannskap inn til områder ved den somaliske kysten.

# UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- **NYHET** Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- 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.
- **NYHET** Natogensere med rund- eller v-hals, nå også i sort.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

**Markom**

Besøk vår nettbutikk for enkel bestilling:  
[www.markom.no/nettbutikk](http://www.markom.no/nettbutikk)



Post- og besøksadresse: Markom Uniformer AS, Akershusstranda 1, N-0150 Oslo  
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 992 755 482

Se komplett utvalg på [www.markom.no](http://www.markom.no)



*HiNDRER TRAFIKKEN. Den utstrakte piratvirksomheten i farvannet utenfor Somalia gjør nå at enkelte rederier velger å seile sine skip den lange veien rundt sydspissen av Afrika, fremfor å gå gjennom Suez-kanalen.*

Frankrike kan forhåpentligvis skape presedens. Det må imidlertid forventes at man enten forlenger tidsaspektet for resolusjon 1816 eller at FN kommer med en ny.

### Politisk motiv

Når det gjelder Nigerdeltaet og andre områder i Nigeria, kapres ikke skip slik som i Somalia. I stedet rapporteres det om en større frekvens av direkte fysisk vold rettet mot skipsmannskap. Også i dette området er det vinningsmotiv som utløser de fleste angrepene, men man har også sett flere tilfeller hvor man, i tillegg til å røve skipet og mannskapets eiendeler, har tatt gisler og tillagt sine handlinger politisk motiv. I slike tilfeller er ikke løsepenger bestandig nok for å frigi gislene. Dette skaper store problemer, for som regel har verken rederi, forsikringsselskap eller myndigheter den nødvendige innflytelsen til å løse slike gisselsituasjoner.

De mest utsatte stedene i Nigeria finner man i tilknytning til Bonny River, Bonny Island, og Port Harcourt. Her rapporteres det om jevnlig angrep rettet mot skip som ligger i ro og som er forholdsvis enkle å borde, men også i disse områdene er skip under fart blitt angrepet. Det man ofte opplever når piratene kommer seg om bord, er trusler med våpen rettet mot enkeltmedlemmer av mannskapet. I tillegg utøves det i blant vold. Som regel er det likevel slik at etter piratene har gjennomført skipet og tatt de verdisakene som er å finne, så gir de kontrollen tilbake til mannskapet og forlater skipet raskt.

De asiatiske risikoområdene preges mye av den samme "modus operandi" som man finner i Nigeria. I farvannene rundt Indonesia og Malaysia, rapporteres det om jevnlig angrep. Tendensen

Etter kort tid dukker det så opp et krav om løsepenger – ofte betydelige summer – for at skip og mannskap skal løslates. Heldigvis har det vist seg at skipsmannskap som er blitt holdt som gisler som regel blir behandlet bra av sine voktere. Målet for piratene er å oppnå mest mulig vinning, og derfor blir gislene nærmest utelukkende benyttet som pressmiddel for rask utbetaling av løsepenger. Det foreligger altså ikke noe spesielt motiv for å skade gislene.

I skrivende stund sitter omlag 250 sjøfolk som gisler, og et titalls skip er fremdeles ikke frigitt. Men disse tallene endres hyppig på grunn av frigivelser og stadig nye kapringer. Enn så lenge er ingen norskregistrerte skip kapret, men forsøkene har vært flere. Antakeligvis er noe av årsaken til at piratene har mislyktes, at våre skip har vært godt forberedt på faren og har iverksatt effektive tiltak og forholdsregler som har gjort operasjonene tryggere.

### FNs engasjement

Et av de internasjonale tiltakene som er iverksatt er FNs koalisjonsstyrke, som er

til stede i de utsatte områdene i Adenbukta. Flere land bidrar i denne styrken med militære skip og mannskap. En slik styrke har utvilsomt sin berettigelse, spørsmålet er vel mer om den er stor nok. Mange betviler at ressursene som koalisjonsstyrken består av er nok til å bekjempe piratvirksomheten i området. Ressurstilgangen er et politisk spørsmål og må håndteres som det. Imidlertid pågår det et kontinuerlig internasjonalt arbeid for å forsøke å trygge skipsfartsnæringen, også innenfor sikkerhetsrelaterte ("security") områder. FNs sikkerhetsråds resolusjon nr. 1816 om beskyttelse av sivil skipsfart trådte i kraft 2. juni i år, med en varighetstid på seks måneder. Resolusjonen gir blant annet koalisjonsstyrken tilgang til å forfølge pirater inn på somalisk område, for å sikre kaprede skip og skipsmannskap.

Frankrike har ved en anledning interventert somalisk landområde, tatt pirater til fange, og ført dem for retten i Frankrike. Resultatet må vi vente med å få se, men det er ingen hemmelighet at det er en del juridiske barrierer som må forsøkes før man kan forvente en endelig domsavsigelse. En dom i



er noe nedadgående hva angår hyppighet. Imidlertid er situasjonen også her alvorlig, og skipsmannskap bør ha samme fokus på antipirat-tiltak når man opererer i disse områdene som i Afrika. Norge er for øvrig i ferd med å forberede medlemskap i "ReCAAP Information Sharing Centre" (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), en institusjon som vil kunne bistå med informasjon og hjelp hvis man angripes i asiatiske områder.

### Ikke enkelt

Det er ikke vanskelig å forestille seg hvilken traumatisk opplevelse det er for skipsmannskap å bli kapret av pirater, for deretter å bli holdt som gissel – gjerne over flere måneder. Mennesker som har sitt daglige arbeid om bord befinner seg plutselig i en situasjon preget av frykt og uforutsigbarhet. Det pålegger mange et betydelig ansvar for at disse sjøfolkene og deres pårørende blir optimalt ivaretatt i under hendelsen, men også i ettertid, slik at man



*BEVÆPNET. Somaliske pirater er i besittelse av farlige våpen. RPG'er, gamle sovjetiske rakettrevne granater, er ikke uvanlig.*

FOTO: FLICKR.COM

reduserer, eller i beste fall, eliminerer potensielle senskader.

Gjennom både IMO, EU og andre fora er Norge en betydelig bidragsyter i den pågående kampen mot piratvirksomhet. Man må imidlertid være seg bevisst at det ikke er enkelt. Det er svært mange elementer å ta hensyn til og utfordringene står i kø. Det er ingen

fasit for hvordan en kapring eller gissel-situasjon skal håndteres, da den enkelte episode er hendelsesstyrt og gjerne avviker fra tidligere episoder. Sjøfartsdirektoratet kan imidlertid forsikre alle skipsmannskap på norskregistrerte skip at vi følger nøye med og gjør alt det vi kan for å ivareta den enkeltes sikkerhet. □

## 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](http://www.rescuesystems.no)

**Når minuttene teller**  
[post@rescuesystems.no](mailto:post@rescuesystems.no)  
tel: 908 40 680

**Rescue Systems**  
[www.rescuesystems.no](http://www.rescuesystems.no)

# Obligatorisk båtførarbevis over 8 meter eller meir enn 25 hk

*Regjeringa har beslutta å innføre obligatorisk båtførarbevis i Noreg. Ordninga trer i kraft frå 1. mai 2010, med visse unntak og avgrensingar. Dermed er arbeidet som vart starta hausten 2006 nå sluttført.*



ØNSKJER TRYGGLEIK PÅ SJØEN. Nærings- og handelsminister Sylvia Brustad oppfordrar alle som brukar fritidsbåt til å ta båtførarprøve. FOTO: SCANPIX

Vedtaket som nå er gjort inneber at etter 1.mai 2010 må alle som skal føre ein fritidsbåt over 8 meter og/eller har 25 hk eller meir, ha båtførarbevis. Regjeringa har også beslutta å innføre eit fritak frå ordninga for alle som er fødd før 1.januar 1980. Ordninga vil truleg omfatte rundt 170.000 båtførarar. For Sjøfartsdirektoratet inneber dette at ein nå kan starte arbeidet med å planlegge den praktiske gjennomføringa av ordninga.

## Betre atferd

Nærings- og handelsminister Sylvia Brustad omtaler på departementet si nettside innføringa av obligatorisk båtførarbevis som ein milepæl i arbeidet med sikkerheit til sjøs. – Ordninga vil vera med å fremje betre haldningar og atferd på sjøen. Regjeringa har også vektlagt å lage ei ordning som er enkel og forutsigbar, både for dei som kjem til å

omfattas av ordninga og for myndighetene som skal handheve krava, seier Brustad.

– Eg vil dessutan oppfordre alle som er fødte før 1980, og som ikkje alt har tatt prøva, til å gjere det, seier nærings- og handelsministeren.

## Auke kunnskap

– Det er positivt at regjeringa nå har fatta ein beslutning i denne saken. For oss vert det eit stort arbeid som vil krevje ein god del tid og ressursar. Samtidig ser me viktigheita av å auke kunnskapen hjå dei som fører fritidsbåtar, seier fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude. Dagens frivillige ordning vil bli vidareført i overgangen til eit obligatorisk båtførarbevis. Gude påpeiker

at alle som har tatt båtførarbevis, eller som kjem til å ta båtførarbevis etter dagens frivillige ordning, også vil være gyldig i ein obligatorisk ordning.

Sjøfartsdirektoratet vil komme med meir informasjon på vår internettside [www.sdir.no](http://www.sdir.no) etter kvart. Det vil også være mogleg å abonnere på nyhende og informasjon knytta til ordninga med obligatorisk båtførarbevis ved å registrere seg som abonnent på nettsida. □



Dag Inge Aarhus,  
nettredaktør  
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 lystbåtflåtenes 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

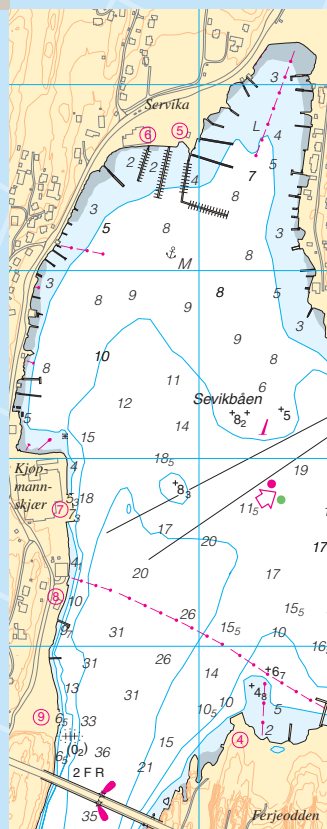
# Farvannsbeskrivelsen «Den norske los 2A» Svenskegrensen – Langesund

**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-Rørvik utgis i februar.**



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

## Sjøfartsdirektoratet – en attraktiv arbeidsplass

# Har du lyst til å jobbe hos oss?

*Sjøfartsdirektoratet opplever en økende interesse for ledige stillinger. Spennende oppgaver, gode arbeidsbetingelser, mulighet for internasjonalt arbeid, og en trygg og sikker arbeidsplass er noen av årsakene.*

– Jeg tror at det som først og fremst motiverer våre ansatte og dem som har lyst til å jobbe hos oss, er det viktige arbeidet direktoratet gjør for sikkerhet til sjøs, sier administrasjonsdirektør John Malvin Økland. – Sjøfartsdirektoratets visjon er nemlig å være den fremste pådriveren i verden innen sjøsikkerhet og miljø. Derfor er vi hele tiden på utkikk etter mennesker som har de rette forutsetningene for å gå inn i det viktige arbeidet med sjøsikkerheten, enten i våre ulike fagavdelinger ved hovedkontoret i Hauge-sund eller ved en av direktoratets stasjoner langs kysten.

Sjøfartsdirektoratet er arbeidsplassen for deg som ønsker utfordrende arbeidsoppgaver, konkurransedyktig lønn, et godt faglig og sosialt arbeidsmiljø og fleksibilitet i hverdagen.

– Vi har mest behov for personer med ingeniørfaglig og teknisk utdanning eller maritim bakgrunn som maskinist eller nautiker, sier personalsjef John Fosen. – Men vi kan også trenge dyktige medarbeidere innen jus og administrative fag som arkiv, økonomi og IT. Det er faktisk slik at Sjøfartsdirektoratet er den arbeidsplassen i Hugesundregionen med flest jurister. Totalt 25 jurister har sin arbeidsplass her hos oss.

### Karrieremuligheter

I Sjøfartsdirektoratet er det et bredt fagmiljø med åpning for tverrfaglig læring og jobbrotasjon, som gir den enkelte ansatte mulighet til personlig utvikling og bredere karriereaspekter. Direktoratet har et eget program for nytilsatte som inkluderer grunnopplæring, en fadderordning og faglig veileder. – Vi satser på å utvikle våre medarbeidere gjennom utforming av individuelle karriereplaner, og gir muligheter for kurs og videreutdanning, sier Økland. – Vi har også sterkt fokus på godt lederskap og jobber kontinuerlig og målrettet med utvikling av våre ledere på alle nivåer.

Fagområdet til Sjøfartsdirektoratet er stort og bredt. – Vi jobber med alt fra små fritidsbåter til lasteskip, fiskefartøy, flyttbare innretninger og noen av verdens største passasjerskip, forteller Fosen. – Sjøfartsdirektoratet har en helt sentral posisjon i det maritime miljøet i Norge

– Vi har også et høyt og aktivt internasjonalt engasjement særlig i FNs organisasjoner for skipsfart og arbeidsliv, og i EU, innskyter Økland.



**ØNSKER NYE MEDARBEIDERE VELKOMMEN.** Administrasjonsdirektør John Malvin Økland og personalsjef John Fosen i Sjøfartsdirektoratet merker stadig større interesse fra potensielle medarbeidere. – Vi er hele tiden på utkikk etter folk som vil jobbe for sjøsikkerheten, sier de, og skryter av det gode arbeidsmiljøet som finnes i direktoratet.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



FAGLIG MILJØ. Sjøfartsdirektoratet har svært mange dyktige medarbeidere med kompetanse på mange ulike områder.



FOTO: VAAGE FOTO

– Dette gjør det mulig for medarbeiderne våre å opparbeide seg internasjonal maritim kompetanse på meget høyt nivå.

Administrasjonsdirektøren og personalsjefen er enige om at den unike kompetansen en jobb i Sjøfartsdirektoratet gir, gjør medarbeiderne attraktive også for andre arbeidsgivere. Mange ser direktoratet som et springbrett for å jobbe andre plasser. – Heldigvis ser vi at de aller fleste blir værende, smiler de.

En grunn til akkurat det kan være at Sjøfartsdirektoratet det siste året har hatt en svært gunstig lønnsutvikling. – Vi er nå absolutt konkurransedyktig på lønn, forsikrer John Malvin Økland og legger til at som ansatt i Sjøfartsdirektoratet har man en av de beste pensjons- og forsikringsordningene i landet. – Det er også mulig å få huslån på opptil halvannen millioner kroner til de beste betingelsene som finnes på markedet, sier han.

### Trygg arbeidsplass

Den maritime sektoren har lenge vært i sterk vekst og det forventes at den høye aktiviteten vil vedvare i ytterligere noen år, til tross for finanskrisen. Den store aktiviteten er særlig merkbart innenfor nybygg og ombygginger. Samtidig er det voldsom etterspørsel etter norske sjøfolk. Tilstrømmingen til de maritime skolene øker, men fortsatt er rekrutteringen til maritime yrker for liten i forhold til etterspørselen. Dette har medført at Sjøfartsdirektoratet har måtte konkurrere i et svært tøft arbeidsmarked.

– På grunn av at direktoratet flyttet fra Oslo til Haugesund for to år siden, har vi vært i en helt spesiell situasjon når det gjelder behov for nye medarbeidere, forteller John Malvin Økland. – Over 80 prosent av de ansatte sluttet, fordi de av ulike grunner ikke hadde anledning til å flytte tvers over landet. I tillegg har vi hatt opptil 55 pendlere, men en god del av disse vil også slutte etter hvert og må erstattes.

Sjøfartsdirektoratet har imidlertid klart utfordringen bra, og i skrivende stund er det bare 15 av over 300 stillinger som fremdeles er ubesatt. – Vi merker godt at ting har endret seg, sier personalsjefen. – Sjøfartsdirektoratet er jo ikke bare en attraktiv, men også en trygg arbeidsplass, og det har folk et mye større fokus på i dag enn for bare et halvt år siden.

### HAUGESUNDREGIONEN

Haugesundregionen byr på store muligheter til å realisere drømmene om en innholdsrik fritid, for både barn og voksne. Et stort spekter av foreninger innen idrett og kultur hilser nye beboere velkommen. Haugesund med omland er et konglomerat av næringsvirksomheter – skipsfart, elektronikk, metall,

handel, gass, datateknologi og servicenæring – så det er gode muligheter for jobb til en eventuell partner. I dag teller Haugesundregionen rundt 100 000 mennesker. Til Haugesund kommer du enkelt med fly, båt og buss. Les mer på [www.haugesundregionen.no](http://www.haugesundregionen.no)



TRAVEL HAVN. Under Havnedagene syder det av liv på havna i Haugesund.

FOTO: ANDREW WALLS



**SYKLE TIL JOBBEN.** Sjøfartsdirektoratet har egen trimgruppe, og mange aktive medarbeidere har tatt oppfordringen om å la bilen stå.



**SJØFARTSJAZZ.** Haugesund er jazzbyen framfor noen, og Når sola skinner byr terrassen dessuten på byens beste utsikt.

### Godt miljø for gamle og unge

Sjøfartsdirektoratet ansetter medarbeidere i alle aldre. – Det er ikke slik at vi bare er på jakt etter de unge og fremadstormende, sier John Fosen. – Vi er veldig bevisst på den kompetansen som seniorer har. De kan bidra med svært mye i det faglige miljøet.

– Vi er også opptatt av å tilrettelegge arbeidet for at ansatte i ulike livsfaser skal ha en fleksibilitet i hverdagen, sier Økland. – Vi har ansatte som er småbarnsforeldre, og som har behov for tilrettelagt arbeidstid. I andre enden av skalaen har vi seniorer som vi ønsker å beholde lengst mulig. Vi tilbyr

også tekniske løsninger hvor ansatte kan ta med seg PC hjem og jobbe derfra når det er ønskelig.

Sjøfartsdirektoratet har også fleksitid hvor de ansatte kan ta ut 24 dager avspasering i tillegg til fem ukers ferie. Dessuten har alle statsbedrifter kortere arbeidstid om sommeren.

### HOVEDKONTORET I HAUGESUND

Sentral beliggenhet og hyggelige lokaler. Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i sentrum av Haugesund, helt i sjøkanten og med kort vei til spennende butikker, kafeer, puber og restauranter samt byens flotte havneområde og parker. Sjøfartsdirektoratet disponerer innendørs og utendørs parkeringsplasser. Bygget er preget av spennende arkitektur, materialvalg, fargebruk og lysforhold. Alle etasjene har flott utsyn mot

sjøen og nær sagt hvor man sitter i bygget drar man fordeler av lyset gjennom den sjenerøse bruken av store glassflater. Det er valgt moderne arbeidsplassløsninger tilpasset den enkeltes behov, og alle har eget kontor. I nybygget har vi lagt vekt på moderne og teknologiske løsninger. Lokalene er tilrettelagt for rullestolbrukere.



**SUNN MAT.** I kantina er det varm lunsj hver dag.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



**SOSLALT.** I hver etasje av sjøfartshuset er det rekreasjonsområder.

FOTO: VAAGE FOTO



Sjøfartsdirektoratet har selv sagt sitt eget arrangement hver sommer.

– Det er veldig viktig for oss å få fram at vi har et sosialt, godt og inkluderende arbeidsmiljø her i direktoratet, sier Økland og Fosen. Det gode miljøet skapes blant annet gjennom en rekke sosiale tiltak. Hovedkontoret har bedriftskantine med fokus på sunt kosthold og de ansatte har mulighet til å benytte seg av eget godt styrt trimrom. – Vi har eget bedriftsidrettslag, Maritrim, der vi blant annet har aktiviteter som fotball, volleyball, golf og sosiale treff, forteller Økland, som selv er blant de aktive på volleyballaget.

– Også har vi eget kor, bridgeklubb og kunstklubb, supplerer John Fosen og ramser opp videre: – Det arrangeres utflukter for ansatte med familier, juletrefest, julebord, sommerfest, pubquiz og vi slutter aktivt opp om tiltak som ”Sykle til jobben”-aksjoner, Kulturnatt og TV-aksjonen.

– Kort sagt, så har vi det vel innmari trivelig på jobb, ler de to, som håper å ønske flere medarbeidere velkommen til Sjøfartsdirektoratet. □



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare

## SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs for liv, helse, miljø og fartøy. Våre 320 ansatte jobber for at Norge skal være den fremste pådriveren i verden innen sjøsikkerhet og kvalitet, og bidra til de mest nyskapende og miljøvennlige løsningene for fremtiden. Holdnings- og adferdsmotiverende tiltak er sentralt i vårt arbeid.

### Tilsynsmyndighet

Direktoratet ligger under Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning og vern av det marine miljø, er direktoratet delegert myndighet fra Miljøvern-departementet.

Som flaggstatsmyndighet har direktoratet ansvar for tilsyn og kontroll av skip i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og i Norsk internasjonalt skipsregisteret (NIS),

fiskefartøy og flyttbare innretninger. Som havnestatsmyndighet kan vi kontrollere utenlandske skip i norske havner.

### Internasjonalt engasjement

Direktoratet har et høyt og aktivt engasjement i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) og arbeidsorganisasjon ILO (International Labour Organization), samt i EUs maritime sikkerhetsorganisasjon EMSA. Her jobber vi for å utvikle det internasjonale regelverket, blant annet basert på lærdom fra ulykker.

### Organisasjon

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i Haugesund. Av våre 320 medarbeidere er 120 tilsatt på våre 17 stasjoner langs hele norskekysten. Vi administrerer også tre velferdsstasjoner i utlandet.



**HAVNESTATSKONTROLL.** Som havnestat er Norge pålagt å kontrollere minst 25 prosent av utenlandske skip som kommer til norske havner.

FOTO: THORE KIBSGAARD



**VAKKERT PLASSERT.** Mange av Sjøfartsdirektoratets stasjoner langs kysten ligger flott til ved sjøen. Stasjonen i Sandnessjøen kan skryte av en av Norges vakreste utsikter fra kontoret.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

# Møt noen av våre medarbeidere

## Ole Morten Fureli (32), underdirektør lasteskipavdelingen



*UNG DIREKTØR. – Takket være at Sjøfartsdirektoratet flyttet til Haugesund, har jeg fått muligheten en rask karrierestigning, sier Ole Morten Fureli.*

Ole Morten Fureli er sivilingeniør fra NTNU, Fakultet for Marin teknikk.

Etter endt utdannelse i 2002 jobbet Ole Morten en stund i et konsulentfirma, og hadde oppgaver rettet inn mot skipsverftnæringen. Deretter var han prosjektkoordinator på et skipsverft, før han i september 2004 begynte i Kull 1 i Sjøfartsdirektoratets opplæringsprogram i Haugesund. I mai 2005 begynte han som overingeniør i lasteskipavdelingen.

Fire år etter at han kom til Sjøfartsdirektoratet – og i en alder av 32 år – sitter han i sitt flotte kontor med utsikt over Karmsundet, som underdirektør i lasteskipavdelingen.

– Det er dessverre få igjen av de som jobbet i Sjøfartsdirektoratet før flyttingen, men på den annen side er det sannsynlig at Sjøfartsdirektoratet hadde opplevd problemer med å rekruttere og beholde folk selv uten flyttevedtak. De siste årenes positive konjunkturer har ført til et stramt arbeidsmarked der mange aktører har konkurrert om de samme folkene.

I sin avdeling har han en blanding av unge personer, noen fra Sjøfartsdirektoratets opplæringsprogram, og noen med lang fartstid. Fellesnevneren er stor arbeidskapasitet og ståpåvilje. Miljøet er godt, tiltross for det høye arbeidspresset. – Vi har et godt miljø på avdelingen, og mange sosiale aktiviteter, sier Ole Morten. Engasjerte folk som er aktivt med i Maritrim, Sjøfartsdirektoratets idrettslag. Fotball, volleyball og golf er noen av aktivitetene, i tillegg til bridge.

– Vi som kom fra Opplæringsprogrammet er blitt viktige for organisasjonen. Noen har dessverre forsvunnet. Kanskje fant man lønnsforskjellen mellom det private næringslivet og staten for stor. Jeg vet ikke. Det jeg derimot vet, er at vi nå kan konkurrere på lønn. Jeg pleier å si at vi havnet på revidert statsbudsjett, noe vi da også gjorde, sier Fureli. Mine medarbeidere gikk i forbindelse med ekstraordinære lokale forhandlinger i gjennomsnitt opp 100.000 kr i årslønn.

– Arbeidsoppnevningene er varierte og utfordrende, fortsetter han. – Her får vi være med på hele prosessen. Det forutsettes at man kan jobbe på tvers av flere felt og at man er i stand til å se sammenhengene i det man gjør. □

## Sonja Hillersøy (38), under- direktør passasjerskipavdelingen



*TRIVES. – Det er travle dager, men jeg gleder meg til å gå på jobb hver dag, sier Sonja Hillersøy.*

Sonja Hillersøy er utdannet nautiker fra Møre og Romsdal Fiskeritekniske Høgskole i Ålesund. Etter at hun var ferdig der, våren 1993, kjørte hun ferger og hurtigbåter til hun gikk ut i barselpermisjon i 2001. – Jeg valgte å slutte til sjøs da sønnen min ble født, sier Sonja. Mannen min jobber også ombord i en båt, og jeg hadde rett og slett lyst til å være hjemme, fortsetter hun. Etter at permisjonen var over jobbet hun i barnehage, som lærer og på meieriet med å pakke gamalost!

Høsten 2004 så Sonja en annonse i Bergens Tidende. Sjøfartsdirektoratet søkte etter folk til opplæringsenheten i Haugesund. – Jeg trodde jeg

var utrangert, men jeg sendte likevel inn en søknad, sier hun. Og ble overrasket da hun fikk tilbud om jobb. Etter åtte måneder med opplæring begynte hun som overingeniør på passasjerskipavdelingen. – Det var et naturlig valg, sier Sonja.

Da underdirektøren takket for seg etter om lag et år i Haugesund ble Sonja spurt om hun kunne tenke seg å søke stillingen. Hun var først veldig i tvil om hun var klar for et slikt ansvar, men da direktøren sjøl kom ned og ba henne søke, valgte hun å satse på det.

– Jeg satte stor pris på å bli spurt, sier hun. Og nå trives jeg veldig godt. Jeg gleder meg hver dag til å gå på jobb for å ta fatt på dagens oppgaver, sier Sonja. – Det er mange kjekke folk her på avdelingen, og alle står på for å få utført de oppgavene de har. Vi har en del ubesatte stillinger, og derfor blir det litt hektisk for de som er her. Men alle føler et ansvar og det er ingen sure miner.

– Det er mye positiv energi i direktoratet, rett og slett, legger hun til.

– Jeg har trivdes i Sjøfartsdirektoratet fra første dag. Jeg treffer mange hyggelig folk, både her på huset og ute på stasjonene våre. Jeg er imponert over pågangsmot og innsatsvilje, sier Sonja. Det er viktig å ha et godt forhold til dem vi samarbeider med. Vi skylder næringen det. Om vi kan hjelpe til og bedre sikkerheten til sjøs er det veldig verdifullt. Det gir mye, sier Sonja. □



## Jack-Arild Andersen (41), overingeniør ved underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning



*MER TID TIL FAMILIEN. Både Jack-Arild Andersen og kona synes at tilværelsen har blitt mye lettere nå da han har gått i land.*

– Jeg valgte å gå i land fordi jeg hadde lyst til å bruke mer av utdanninga mi. I tillegg følte jeg at jeg gikk glipp av mine barns oppvekst. Jeg var alltid ute til sjøs når ting hendte, sier han.

Han ble først tilbudt jobb hos Telenor Maritime Radio i Bodø, men da han samtidig ble innkalt til intervju hos Sjøfartsdirektoratet i Haugesund var ikke valget helt enkelt. – Kona fikk bestemme, smiler Jack-Arild. Og da ble det Haugesund.

Overgangen fra fisker til byråkrat var stor. – Læringskurven har vært bratt, sier Jack-Arild. Jeg kjente til regelverket fra før, og det hjalp noe. Men avdelingen er underbemannet og det er et stort arbeidspress. Han har måttet tilegne seg mye kunnskap på kort tid. Det har vært utfordrende og spennende, men takket være gode kolleger har ikke dette vært noen stressfaktor, sier han. – Vi er blitt et veldig bra team. Alle støtter alle, og er rede til å overta andres oppgaver når det er behov for det, sier Jack-Arild.

Foruten underdirektøren er det bare to igjen som var med over fra Oslo. Jack-Arild legger ikke skjul på at de savner flere folk med bakgrunn fra sjøen. – Vi har en del oppgaver i avdelingen som krever spesialkompetanse, og det kan til tider bli vel mye på oss som besitter denne kompetansen, sier han.

– Men jeg må få si at vi har verdens beste miljø her på avdelingen. Veldig godt samhold, og en sjef som backer oss opp. Terskelen for en spøk er lav – det minner faktisk litt om miljøet om bord på en båt, sier han.

Et av problemene med å ta en jobb i land var lavere lønn. – Jeg gikk en god del ned i lønn da jeg begynte her for et år siden. Men etter at det ble bevilget ekstra lønnsmidler, har

lønna kommet seg betraktelig, sier Jack-Arild. I tillegg nyter jeg godt av velferdsordningene.

– Jeg har nå muligheten til å være hjemme hvis et av barna er syke. Jeg kan avspasere overtid, og er ikke lenger avskrevet fra familieaktiviteter. Jeg tror jeg kan si at hele familien har fått bedre livskvalitet etter at jeg gikk på land, sier Jack-Arild. – Og spør du kona vil du få høre at vi nå lever i en annen verden. □

## Vibeke Rasmussen (32), overingeniør, stasjon Ålesund



*GODT Plassert. Med utsikt til både fjell og fjord og en vakker by at på til, trives Vibeke godt på stasjonen i Ålesund.*

Vibeke Rasmussen er 32 år, og har jobbet i Sjøfartsdirektoratet, stasjon Ålesund, siden mars 2008. Hun er altså ganske fersk i direktoratet, men har allerede funnet seg godt til rette. Opprinnelig fra Troms, og utdannet nautiker ved Høyskolen Tromsø, har Vibeke seilt i utenriksfart og jobbet med fagopplæring av matroser og motormenn.

– Jeg trives veldig godt her og syns vi har en flott arbeidsplass, sier Vibeke entusiastisk.

Hun er ansatt som overingeniør og arbeidsoppgavene er spennende og varierte. Halvparten av tiden jobber hun utenfor kontoret, med inspeksjoner

og kontroll av nybygg og sertifikatbesiktigelser av seilende fartøyer. Etter hvert skal hun også utføre havnestatskontroller og ISM-revisjoner.

– Hovedårsaken til at jeg valgte å søke denne stillingen var at jeg var nysgjerrig på Sjøfartsdirektoratet og deres arbeidsfelt. Det var fristende å komme inn i en organisasjon som jobber innen så mange forskjellige felt, og som jeg har hørt så mye om, sier Vibeke. – Det er mange endringer på gang, og det er artig å være med på den prosessen.

– Og hele tiden må vi tenke nytt! Det er ingen fare for å stagnere i rutinepreget arbeid her på stasjonen. Vibeke mener også at det vil være en positiv og viktig erfaring å ha med seg, om man tenker seg en videre karriere innen sjøfartsnæringen.

Arbeidsmiljøet på stasjonen i Ålesund er godt, og Vibeke trives som en av tre kvinner i et godt voksent, mannsdominert miljø. Siden Vibeke er småbarnsmor – hun fikk en datter i fjor sommer – setter hun pris på å ha en fleksibel arbeidstid.

– Vi som jobber her har forskjellig bakgrunn, men vi har en god tone. Mange kjekke folk, og kontoret plassert helt på kaikanten i jugendbyen. Kan det bli bedre? □



**Stine Nerbø,**  
førstekonsulent sjøfartsdirektoratet

# Miljø og kompetanse

*Rederiforbundets nye leder Sturla Henriksen tror norsk skipsfart vil gå inn i en tung tid, men på sikt er næringen svært levedyktig, bare man satser på de rette tingene.*

– Jeg har lyst til å snakke om miljø, åpner Sturla Henriksen, straks vi får benket oss rundt bordet i hans smakfullt innredede kontor. Rederiforbundets relativt ferske sjef er tydeligvis en mann som vil ha frem budskapet med en gang, at det er to ting som er avgjørende viktig for skipsfarten i Norge akkurat nå: miljø og kompetanse. Men først miljø, altså.

– Miljø er viktig av flere grunner, sier han. – Vi må ta ansvar for miljøet om vi skal kunne se våre barn og barnebarn i øynene. Men dette er ikke utelukkende et moralsk spørsmål, det er også mer pragmatiske grunner til å ta miljøhensyn. Det er god business, rett og slett. Miljøhensyn har nemlig gått fra å være politisk korrekt til å bli et konkurransefortrinn.

## Komplett miljø

Substandard skipsfart vil etter hvert presses ut av markedet, tror Henriksen, og det vil være til fordel for Norge, som holder høyere standard enn verden for øvrig. Rederiforbundet ønsker at norske rederier skal være ledende i utviklingen av en miljøvennlig og samfunnsansvarlig global maritim næring. – Jeg er overbevist om at rederier som innfrir de økende forventningene til miljø- og samfunnsansvar kommer til å styrke sin konkurransevne, sier han. – Derfor kommer vi til å satse ytterligere på miljø. Vi har en nullvisjon. Målet er at vi ikke skal sette miljømessige avtrykk på verken luft eller sjø. Vi ønsker mer forskning og utvikling på området, særlig i forhold til rensing av

avgasser, og vi ønsker regelverksutvikling.

Rederiforbundet har vært pådrivere for å få på plass et internasjonalt regelverk som regulerer utslipp til luft. Henriksen setter i så måte pris på samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet. – Norge har det sterkeste og mest komplette maritime miljøet i verden, sier han, – og et vesentlig element i dette er våre maritime myndigheter. De er verdens mest kompetente, og det er avgjørende viktig for oss.

Henriksen mener det er samspillet mellom de ulike delene i næringen som gjør at Norge har en så sterk posisjon internasjonalt, i forhold til regelverksutvikling. – Derfor er det viktig at myndighetene fortsatt utvikles i takt med næringens behov, sier han. – Jeg legger stor vekt på at vi skal ha et godt forhold videre.

## Opphugging

En sak Sjøfartsdirektoratet og Rederiforbundet har samarbeidet mye om er skipsopphugging – et tema som berører både miljø og samfunnsansvar. – Vi kan ikke være bekjent av forholdene på mange av disse opphuggingsstedene. Det bryter med alt vi ønsker å stå for, sier Henriksen og minner om at det var Rederiforbundet som for ti år siden tok initiativ til å sette temaet på dagsorden.

Det har tatt lang tid å få et regelverk på plass, men i mai neste år vil FN's sjøfartsorganisasjon IMO vedta en ny skipsopphuggingskonvensjon. – Frem til da vil Rederiforbundet intensivere tiltak som skal bidra til at medlemmene kan ta

nødvendige forholdsregler for unngå at deres skip hugges opp under uakseptable forhold, sier han. – Fortsatt er det langt igjen før det er akseptable standarder, men la oss ikke vente. La oss følge det vi tror vil bli konvensjonenes retningslinjer allerede nå!

Rederiforbundet går nå ut med anbefalinger til næringen, og jobber for å gjøre informasjon om hvilke verft som har tilfredsstillende helse, miljø- og sikkerhetsstandarder lettere tilgjengelig for rederier som skal sende skip til resirkulering. Det skal settes i gang en kartlegging av hvor de forsvarlige opphuggingsstedene finnes. Man vil også øke kravene til at såkalte "cashbuyers" som formidler skip til resirkulering forplikter seg til å velge verft som tilfredsstillende grunnleggende standarder til helse, miljø og sikkerhet. – Dette vil vi følge opp tett, sier Henriksen.

## Strategiprosess

Man må følge godt med i en samtale med Sturla Henriksen. Han snakker både fort og konsist. Sosialøkonomen er økonomisk med utenomsnakk, og hver setning er tettpakket med informasjon. Selv om han nå kom fra ledelsen i Accenture Management Consulting, er han ikke noen førstereisgutt i Rederiforbundet. Fra 1992 til 1998 jobbet han som sjefsøkonom og direktør i organisasjonen, som har opplevd et lite mannefall den siste tiden. Rederiforbundet har måttet tåle kritikk for hvordan de håndterte nyheten om regjeringens rederiskatteordning, og ordet "hoderulling" har vært nevnt.

Henriksen vil ikke være med på at det er fullt så alvorlig. – Vi har en ny organisasjon, sier han. – Vi fikk et nytt styre i mars, og da jeg tiltrådte i sommer var det naturlig å gjennomgå aktivitetene som organisasjonen driver med. I den prosessen så har vi foretatt en del personrokkeringer, det er på vei inn nye folk. Vi trenger mer og endret kompetanse, uten at det ligger noe dramatisk i det.

I strategiprosessen er det fire viktige temaer man vil konsentrere seg om: miljø og innovasjon, kompetanse og rekruttering, arbeidsgiverområdet og næringspolitikk. – Rederiforbundet er



*VEKTLEGGER KOMPETANSE. Leder i Rederiforbundet, Sturla Henriksen, mener norsk maritim næring må samarbeide om å vinne kampen om de gode hodene.*

faktisk en av verdens største maritime arbeidsgiverorganisasjoner, sier Henriksen. – Vi vil befeste og videreføre den posisjonen.

### Må vurdere konsekvenser

Det er en sterk sammenheng mellom nasjonal og internasjonal politikk, og det betyr mye for en global næring som skipsfart, mener Henriksen. – Nasjonale myndigheter er premissleverandør for næringen og skal også implementere regelverket. Derfor er regelverksutvikling og maritim politikk så viktig.

– Jeg registrerer med tilfredshet at regjeringen signaliserer at de vil opprettholde sin støe kurs, sier han. – Det settes av betydelige midler til forskning og utvikling, og selvsagt er vi godt fornøyd med at nettolønnsordningen opprettholdes. Vi er glade for at Norge nå har like gode rammevilkår som EU. Det gjør oss konkurransedyktige.

Den mye omtalte rederiskattesaken, er litt spesiell, mener Henriksen. – Vi er jo meget kritiske til hvordan man har behandlet uttrede av den gamle ordningen, sier han, men ønsker ikke å utdype det noe mer. – Dette er nå i rettsapparatet, og vi får avvente deres vurdering.

Imidlertid oppfordret han nylig innstendig finansminister Kristin Halvorsen om å vurdere på nytt konsekvensene av å inndra de tjueen milliardene rederiene har behandlet som egenkapital i det gamle skattesystemet. Den overhengende økonomiske krisen gjør at man burde tenke annerledes om saken.

### Forutsetning for vekst

Vi går inn i meget krevende tider, tror Henriksen. – Shipping er en kapitalintensiv, internasjonal og konjunktursyklisk næring og vil således treffes hardt av den økonomiske krisen. Samtidig så har norske rederier vært ledende i mer enn hundre år. Vi har overlevd kriger og nedgang. Denne perioden kan bli hardere og lengre enn tidligere nedgangstider, men det vil snu!

Hvis vi løfter blikket og ser noen år framover så er bildet et annet, mener han. – Trendmessig så vil utviklingen gå i riktig retning. På kort sikt nå så får vi kanskje fallende oljepriser, men på lang sikt vil vi få økt aktivitet fordi mesteparten av verdens fossile energiresurser ligger under vann. Verden etterspør mer energi. Derfor er og blir offshorevirksomheten viktig for Norge.

Vi vil komme til å oppleve økt globalisering og økt handel, tror Henriksen. – 80 til 90 prosent av varehandelen går på kjøp. Kapasiteten til vei og jernbane på land er allerede svært belastet og vi vil få mer "short sea shipping", det vil si frakt innen regioner. Også har vi selvsagt miljøaspektet igjen, legger han til. – Så på sikt har vi alle forutsetninger for at maritim bransje i Norge skal kunne vokse.

Likevel vil mange slite. – Nå vil de beste skille seg fra de som bare er gode, sier han. – Vi vil oppleve raskere omstruktureringer enn det vi ellers ville fått sett, og det vil bli fusjoner og oppkjøp. De sterke vil bli sterkere.

### Kompetanse avgjør

Økt kompetanse er ytterst viktig både til sjøs og på land. – Vi må ha gode folk med erfaring fra sjøen til viktige landbaserte stillinger, sier Henriksen. – Derfor må vi legge stor vekt på utdanningssystemet. Vi kan ikke forbli en ledende sjøfartsnasjon uten et betydelig antall norske sjøfolk. Vi har fått en gledelig og kraftig økning i søkermassen til næringen, men rekrutteringen i Norge er ikke på langt nær tilstrekkelig. Derfor er vår hovedsatsing på Filippinene. Det er nylig åpnet en ny fløy på Universitetet i Cebu, som er reservert kadetter som skal utdannes til offisersstillinger i den norske handelsflåten.

Rederiene og det maritime miljøet er blant Norges viktigste og mest livskraftige næringer, og det er store muligheter for en videre vekst og utvikling, mener Sturla Henriksen. – Om vi samarbeider både nasjonalt og internasjonalt, har vi alle forutsetninger for å spille en ledende rolle innen kompetanseutvikling, miljø og på arbeidsgiversiden. Men det er først og fremst kompetansen i det samlede maritime miljøet som gjør Norge sterkt, sier han. – Det er kompetanse vi vinner eller taper på. □



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare

# Ny kode for gammel dame

*Hun er gammel. Hun er vakker. Hun er Bergens stolthet. Nå får "Statsraaden" en egen IMO-kode.*



BERGENS STOLTHET til kais ved Bryggen på en som seg bør og bør regntung dag. FOTO: GUNNAR FJON

Sammen med Christian Radich og Sørlandet, er Statsraad Lehmkuhl et av de norske seilskipene som ivaretar maritime tradisjoner og opplæring av kommende generasjoner med sjøfolk. Men flotte skuter og rike tradisjoner har ikke vært tilstrekkelig når skipene har ankommet utenlandske havner. Problemet har vært sertifikatene. Enkelte sentrale havnestater har ment at skoleskip av denne typen driver dårlig kamuflert passasjertrafikk.

- Vi har seilt på NOR-sertifikater (Norsk ordinært skipsregister) som lasteskip. Det har skapt problemer for oss, forteller direktør Per Langhelle i stiftelsen Statsraad Lehmkuhl.

## Passasjertrafikk

Seilskipene har fram til nå hatt lasteskipssertifikater med tilleggsbetegnelsen skoleskip. Når fartøyene har vært i utlandet, har de gjort svært mange dags-turer for å tjene penger til finansiering av driften.

- Vi har vært, og er fortsatt, et skoleskip. Men for å dekke våre utgifter må vi operere i et kommersielt marked. Da har vi drevet med tidsbegrensede og sesongpregede tokt, som er et opplevelsestilbud med et opplæringsinnhold. Det betyr at alle som er om bord deltar i driften av skipet, sier Langhelle.

For å få de nødvendige og riktige sertifikatene, har spørsmålet derfor vært hvilket regelverk seilskuter skal falle inn under. Per Langhelle viser til at det er store forskjeller i SOLAS (den internasjonale konvensjonen for sikkerhet til

sjøs) i forhold til om det er et passasjer- eller et lastefartøy. Norske seilskuter har i dessuten ikke ønsket å komme inn under ordningen for vernede skip, fordi dette setter en god del begrensinger i driften.

Likevel har det vært vanskelig å gjøre tilpasninger for denne typen fartøy til SOLAS, fordi dette regelverket blant annet forutsetter at det er snakk om motoriserte fartøy. En henvendelse til sjøfartsdirektøren fra Per Rønnevig i

## "STATSRAAD LEHMKUHL"

- Tremastet stålbark bygget i Bremerhaven-Geestemünde i 1914, som skoleskip for den tyske handelsflåten.
- Hentet til Bergen for kr. 300.000 i 1921 på initiativ fra tidligere statsråd Kristofer Lehmkuhl.
- Overdratt til institusjonen Bergens Skoleskip i 1924 og brukt som skoleskip fram til 1966 (med unntak av krigsårene).
- Kjøpt av skipsreder Hilmar Reksten i 1967 for at skipet skulle bli i landet og fortsatt brukes til opplæringsformål.
- Reksten ga skipet til Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl i 1978.
- Skipet måler 1516 brt. registertonn, er 98 meter langt og har et seilareal på 2.026 kvm fordelt på 22 seil. Skipet har en dieselmotor på 1125 HK som kan gi en maksfart på 11 knop. Største fart oppnådd under seil er 18 knop.
- Elevkapasiteten pr. kurs er 150. Skipet har en fast besetning på 20 mann.



Christian Radich-stiftelsen fikk imidlertid fart på saken. Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude har ledet den videre prosessen, og Norge har vært en av arkitektene bak et forslag som nylig ble vedtatt i FNs maritime organisasjon IMO.

- Vi brukte den gamle SPS-koden (Special Purpose Ship) som et utgangspunkt for å få til en internasjonal forankring. Norge har vært forslagsstiller i IMOs organer og det ble derfor naturlig at vi satte oss i førersetet. Den nye koden har blitt utarbeidet i et positivt samarbeid med Australia, Kina, Danmark, Storbritannia og USA, sier Gude.

### Norsk leder

En korrespondansegruppe ble opprettet under møtet i IMOs konstruksjons- og utstyrskomite DE 49 i 2004, hvor Sigurd Gude ble leder. En ny kode ble vedtatt under MSC 84 (IMOs komité for sjøsikkerhet) i London i mai 2008. Koden kan brukes på frivillig basis av medlemslandene i IMO.

- Utfordringen var den skjulte passasjerskipsvarianten. Løsningen ble at den reviderte koden ikke definerte skiptyper, men bare personell. Dermed kunne den baseres på at SOLAS-krav ble oppfylt. Diskusjonen var knyttet til trainees og hvilke tilleggskrav som skulle gjelde fordi det kan være et stort antall personer om bord som ikke er utdannede sjøfolk (mannskap). Vi endte derfor opp med en definisjon på trainee som sier at dette er opplæring av personer med tanke på senere å få dem til å bli kvalifiserte sjøfolk. Treningsprogrammet skal være godkjent av flaggstaten og nivået på treningsprogrammet må være som for andre som skal til sjøs, forteller Gude.

### Ny sertifisering

Den nye koden kan dermed brukes for skoleskip, og innfører blant annet sannsynlighetsbasert skadestabilitet, og definerer tilleggskrav (passasjerskipskrav) avhengig av antall personer om bord. Koden kan ikke brukes for fartøy bygget etter MODU-koden (Mobile Offshore Drilling Unit), og kan heller ikke brukes for fartøy som transporterer industriarbeidere som ikke arbeider på fartøyet,

for eksempel til og fra offshore-installasjoner. Nå må de tre omtalte seilskipene søke Sjøfartsdirektoratet om å bli sertifisert etter den nye koden. De må utarbeide et program som skal sendes inn til direktoratet.

- Utfordringen blir da å se i hvor stor grad vi kan tilfredsstille SOLAS, samtidig som vi må vurdere hvilke unntak som kan gis. Dersom vi gir unntak, må IMO ha informasjon om dette. Sertifiseringen må gis i henhold til SOLAS og eventuelle unntak må ha sikkerhetsmessig tilsvarende løsninger som i SOLAS. Dette kan for eksempel gjelde brannslukking, stabilitet og redning. Her kan skutene måtte gjennomføre noen nye tiltak, sier Gude, som er tilfreds med den nye ordningen. - Nå får de norske seilskutene en sertifisering som andre myndig-

heter kjenner til og som forhåpentligvis gjør disse skipenes arbeidsforhold enklere hva gjelder anerkjennelse i fremmede havner. Sjøfartsdirektoratet mener det er viktig at ungdom får et organisert opplegg hvor man lærer en del om sjømannskap, og som igjen kan være en vei til å få de unge til å velge sjøen som arbeidsplass, sier fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. □



Eilif Fjon,  
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet.



GAMMEL KADETT. Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude har ledet prosessen som har ført fram til en ny IMO-kode for skoleskip. Han var selv i sin tid kadett om bord på skoleskipet Christian Radich.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

# Roser norske myndigheter



Eilif Fjon,  
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet.

*Direktør Per Langhelle i Statsraad Lehmkuhl er meget fornøyd med den nye SPS-koden. Han mener koden er særs viktig i arbeidet for sjøsikkerhet.*

- Norge har vært helt sentrale i denne prosessen. Initiativet kom fra bransjen ved tidligere direktør for stiftelsen Skoleskipet Christian Radich, Per Rønnevig. Men norske sjøfartsmyndigheter har virkelig tatt ballen, sier Langhelle og trekker særlig fram tidligere sjøfartsdirektør Rune Teisrud og fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude.

- Teisrud kjente bransje og problemstillingen fra sin tid som leder for fullriggeren Sørlandet. Sjøfartsdirektoratet har frontet saken i IMO, og her har særlig fungerende sjøfartsdirektør Gude gjort en flott jobb. Vi er veldig fornøyd med utfallet, sier Langhelle.

Han synes det er viktig at det kommer fram at skoleskipene driver seriøst og at disse samtidig blir underlagt samme regler som alle andre. - Den nye koden tar hensyn til bruken av fartøyet. Det synes jeg har stor betydning. Skipene står for stolte håndverksmessige tradisjoner som må ivaretas, slår Per Langhelle fast.

Direktøren i stiftelsen Statsraad Lehmkuhl er særlig opptatt av at skoleskipene



*REGELVERKSFORVIRRING. - Å seile på lasteskipssertifikat har skapt problemer for oss når vi har reist på tokt med betalende passasjerer om bord, forteller direktør Per Langhelle i stiftelsen Statsraad Lehmkuhl.*

FOTO: GUNNAR FJON

har en funksjon som innfallsport til sjømannslivet, samtidig som at man får en grunnleggende innføring i sjøsikkerhet. - På tokt hos oss får ungdommene oppleve nærkontakt med elementene. Vi har med oss folk som aldri har fått en sjøsprøyt i ansiktet. Hos oss kan man til og med oppleve frykt, og det er ingen lette

utganger. Alle må gjøre oppgaven ferdig. På lengre tokt får man virkelig kjenne på korpsånden når man ligger 45 centimeter fra hverandre i tre måneder. Å få øve seg mot elementene og samtidig få drive lagarbeid på høyt nivå, er noen av kjernen i vår virksomhet, sier Per Langhelle. □



Sikkerhetskurs for  
Maritim og Offshore i Oslofjorden

Se [www.nmu.as](http://www.nmu.as) for våre kurstilbud

Langgrunn, 3186 Horten  
Telefon: +47 33 07 12 20





# SAILOR® Distributør i Norge

Thrane & Thrane



**SAILOR Stasjonær**



**SAILOR Bærbare  
VHF/UHF  
Flere er på vei....**



**Redningsdrakt**



**KVH Satellitt TV Antenner  
& V-SAT**

## **Polaris Electronics Norge AS**

Stanseveien 4, N-0975 Oslo

Phone +47 2306 9340 • Fax +47 2306 9341

E-mail: [mail@polaris-as.no](mailto:mail@polaris-as.no) • [www.polaris-as.no](http://www.polaris-as.no)

**S.P.Radio/SAILOR/Thrane & Thrane • Skanti • Niros • Danelec  
Sealine • ISIC • MxMarine • McMurdo • Lopolight • KVH • Hondex • JMC**

Informasjon  
og nærmeste  
forhandler se  
[polaris-as.no](http://polaris-as.no)

# Overtredelsesgebyr

## - et virkemiddel for å sikre etterlevelse av regelverket

*Siden juli 2007 har Sjøfartsdirektoratet hatt myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr. Det betyr raskere reaksjon på overtredelser, og vil forhåpentligvis styre adferd i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.*



Silje Thuen Høgheim,  
juridisk rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet hadde tidligere et relativt lite spekter av virkemidler ved regelbrudd. I tillegg hersket en utbredt oppfatning om at for mange overtredelser ikke ble gjenstand for oppfølging fra politi og påtalemyndighet. Regjeringen oppnevnte derfor i 2001 et utvalg som skulle foreta en gjennomtenkning av hvordan det bør reageres mot lovbrudd. Videre skulle utvalget utrede hvilke sanksjoner som kan være mer effektive enn straff. Utvalget kom til at man ofte kan opp-

nå en mer egnet reaksjon ved hjelp av andre virkemidler.

### Sparer tid og penger

Den 1. juli 2007 fikk Sjøfartsdirektoratet tildelt kompetanse til å ilegge overtredelsesgebyr. Bakgrunnen for å innføre overtredelsesgebyr er først og fremst et ønske om å spare tid og penger. Utgangspunktet er at overtredelsesgebyr behandles i forvaltningen, mens straffesaker behandles hos politiet eller påtalemyndigheten og for

domstolene. Ved bruk av overtredelsesgebyr vil det gå kortere tid fra overtredelsen begås til sanksjonen ilegges enn ved vanlig straffesaksbehandling. Ved å overføre straffende myndighet til forvaltningsmyndigheten, får vi dermed et effektivt reaksjonssystem. Samtidig vil en konsekvens av innføring av overtredelsesgebyr være at man oppnår større etterlevelse av regelverket.

Sjøfartsdirektoratet har hittil behandlet saker som gjelder brudd på reglene om hviletid, personlige serti-

# Violation fines

## - a legal instrument to ensure compliance with the regulations

*As from July 2007, the Norwegian Maritime Directorate (NMD) has had the authority to impose violation fines. This means a quicker response to violations, and will hopefully shift attitudes in a positive direction with regard to safety and the environment.*

The NMD previously had relatively few legal instruments in the event of rule violations. In addition, there was a widespread prevailing opinion that too many violations were not followed up by the police and the prosecuting authority. As a response, the Government appointed a committee in 2001 to consider how to react on violations of the law. Further-

more, the committee considered which sanctions that may be more effective than punishment. The committee concluded that a more appropriate reaction can be achieved by using other means.

### Saves time and money

On 1 July 2007 the NMD was authorized to impose violation fines. The background

for introducing violation fines was primarily a desire to save time and money. In principle, violation fines lies with the public administration, while criminal cases are handled by the police or the prosecuting authority and before the courts. When using violation fines, the time from the offence is committed to the sanction is imposed will be shorter



## OVERTREDELSESGBYR

Et overtredelsesgebyr kan karakteriseres som et pengebeløp Sjøfartsdirektoratet pålegger en privatperson eller et rederi å betale til det offentlige som følge av brudd på skipssikkerhetsloven.

Skipssikkerhetslovens §§ 55 og 56 gir Sjøfartsdirektoratet adgang til å ilegge overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsom overtredelse av nærmere angitte bestemmelser i loven eller i forskrifter gitt i medhold av dem.

## UTMÅLING AV OVERTREDELSESGBYR

Sjøfartsdirektoratet fastsatte forskrift 2. juli 2007 nr. 852 om overtredelsesgebyr med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Det fremgår av forskriften at overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner minimum skal utgjøre 0,2 ganger folketrygdens grunnbeløp (G). Med dagens grunnbeløp utgjør dette kroner 14.000,-. Overtredelsesgebyr mot rederiet skal minimum utgjøre 0,8 G. Dette utgjør kroner 56.000,- med dagens grunnbeløp.

fikater og fartøysertifikater. Vi sender ut forhåndsvarsel med frist til å komme med uttalelse før vedtak om overtredelsesgebyr treffes. Målet er å være raskt ute med å ilegge overtredelsesgebyr, for å oppnå en umiddelbar reaksjon på lovbruddet. Samtidig vil en rask reaksjon virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i

en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

### Straff for vesentlige lovbrudd

Straff, som ilegges av politi eller påtalemyndighet, forbeholdes de mest alvorlige overtredelsene. Skipssikkerhetsloven formulerer dette slik at straff bare kan ilegges ved vesentlige overtredelser. Hva

*DYRT Å GLEMMER. En relativt vanlig overtredelse av sjøfartslovgivningen er sjøfolk som glemmer sitt personlige sertifikat hjemme. – Overtredelsesgebyr vil i fremtiden være en naturlig reaksjon på dette, sier juridisk rådgiver Silje Thuen Høgheim. – Tilsvarende gjelder der sertifikatet er utløpt, tilføyer Gudmund Sebuødegården på Sjøfartsdirektoratets underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning.*

*EXPENSIVE TO FORGET. A relatively common violation of the law is seafarers forgetting their personal certificates at home. – Violation fines will be a natural reaction to this in the future, says legal adviser Silje Thuen Høgheim. – The same goes for expired certificates, adds Gudmund Sebuødegården at the Norwegian Maritime Directorate's department for Certification and Education.*

than in regular criminal case processing. Thus, by transferring the punitive authority to the administrative authority, we get an efficient reaction system. At the same time, a consequence of introducing violation fines will be that a greater compliance with regulations is achieved.

Up to now, the NMD has handled cases concerning breaches of the rules on hours of rest, personal certificates and vessel certificates. We send out advance warnings with a fixed date to make a statement before decisions on violation fines are made. The goal is to impose violation fines quickly in order to get an immediate reaction to violations of the law. At the same time, a quick reaction will serve a preventive purpose and contribute to shifting attitudes in

companies in a positive direction with regard to safety and the environment.

### Punishment for substantial violations

Punishment, imposed by the police or the prosecuting authority, is reserved for the most serious violations. The Ship Safety and Security Act states that punishment may only be imposed in the event of substantial violations. Which violations that are to be regarded as substantial must be decided based on a total evaluation of the offence. The NMD may reach the decision that, due to the seriousness of the violation, the reaction should be punishment. If that is the case, the NMD will have to report the offence. For violations of the law that are not

som anses som vesentlig, må avgjøres på bakgrunn av en totalvurdering av forholdet. Sjøfartsdirektoratet kan komme til at en overtredelse er av en slik alvorlighetsgrad at det bør reageres med straff. I så fall vil direktoratet måtte anmelde forholdet. For lovbrudd som ikke er vesentlige, er det aktuelt å ilegge overtredelsesgebyr.

### Overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner

Den som handler på vegne av rederiet kan ilegges overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsom overtredelse av en rekke av lovens bestemmelser. Når det blant annet foreligger brudd på reglene om teknisk sikkerhet, drift og vedlikehold, last og ballast, sertifikater, bemanning, hviletid og miljømessig sikkerhet



regarded as substantial, violation fines should be imposed.

### Violation fines against individuals

Violation fines may be imposed on any person acting on behalf of the company who wilfully or negligently violates the provisions of the Act. In the event of breaches of the rules on technical safety, operation and maintenance, cargo and ballast, certificates, manning, hours of rest

kan Sjøfartsdirektoratet ilegge overtredelsesgebyr, dersom lovbruddet ikke er så vesentlig at det bør anmeldes.

Videre kan Sjøfartsdirektoratet ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser om blant annet last og ballast, navigering, bemanning, hviletid og miljømessig sikkerhet gitt i loven og/eller forskrifter.

Sjøfartsdirektoratet kan dessuten ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord ved overtredelse av to bestemmelser: Det gjelder for det første ved brudd på plikten til å være behørig kvalifisert. Brudd på sertifikatbestemmelsene skjer ofte i praksis, det er derfor hensiktsmessig å kunne reagere med overtredelsesgebyr her. For det andre kan overtredelsesgebyr ilegges ved brudd på plikten til å medvirke til at driften av skipet er lagt opp slik at forurensning av det ytre miljø fra skipet hindres. Formålet er å motvirke at personer som arbeider om bord kaster

søppel fra skipet eller på annen måte slipper ut forurensede stoffer ulovlig.

#### Overtredelsesgebyr mot rederiet

Rederiet er hovedpliktssubjekt etter skipssikkerhetsloven. Sjøfartsdirektoratet er derfor tildelt myndighet til å ilegge også rederiet overtredelsesgebyr.

Ved avgjørelsen av om rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges

vekt på følgende momenter: Hvor alvorlig overtredelsen er; om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen; om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser; om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen; om det foreligger gjentakelse; og rederiets økonomiske evne. □

**WASTE COMPACTORS FOR SHIP AND OFFSHORE**  
WASTE COMPACTORS, BALE COMPACTORS, OIL FILTER COMPACTORS,  
BIG BAGS, SACK HOLDERS. STAINLESS STEEL DESIGN (GREEN SHIP).  
D=V 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

and environmental safety, the NMD may impose violation fines if the violation is not considered substantial enough to be reported.

The NMD may also impose violation fines on a master who wilfully or negligently violates provisions on, inter alia, cargo and ballast, navigation, manning, hours of rest and environmental safety laid down in the Act and/or regulations.

Moreover, the NMD may impose violation fines on other persons working on board when the following two provisions are violated: Firstly, this applies in the event of a breach of the duty to be duly qualified. Breaches of the certificate provisions are often observed, and the imposition of violation fines is an appropriate reaction in these cases. Secondly, violation fines may be imposed in the

event of breaches of the duty to participate in ensuring that the operation of the ship is carried out in such a way as to prevent pollution of the external environment. The purpose is to prevent persons working on board from throwing waste from the ship or in any other way illegally discharge polluting substances.

#### Violation fines against the company

Pursuant to the Ship Safety and Security Act, the main statutory obligation lies with the company. The NMD is therefore authorized to also impose violation fines on the company.

When deciding whether violation fines should be imposed on the company and in assessing the size of the fee, particular importance shall be attached to the following factors: The seriousness of the violation; whether the company could have prevented the violation through the safety management system or by instruction, training, inspection or other measures; whether the violation was committed to promote the company's interests; whether it is a repeated offence; and the financial capacity of the company. □

#### VIOLATION FINES

A violation fine may be characterized as an amount of money payable to the public authorities, imposed by the NMD on a private individual or a company as a consequence of a breach of the Ship Safety and Security Act. Sections 55 and 56 of the Ship Safety and Security Act gives the NMD the right to impose violation fines for wilful or negligent violations of specific provisions in the Act or in regulations issued in or pursuant to the Act.

#### ASSESSMENT OF VIOLATION FINES

The Regulation of 2 July 2007 No. 852 concerning violation fines was laid down by the NMD pursuant to the Ship Safety and Security Act. The Regulation states that violation fines against individuals shall be at least 0.2 times the basic amount (B.a.) under the National Insurance Scheme. At present, this amounts to NOK 14,000. Violation fines against the company shall be at least 0.8 B.a. At present, this amounts to NOK 56,000.

## Sjøsikkerhetskonferansen 2008

# Opna rekordstor konferanse

*Fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude stod for opninga av Sjøsikkerhetskonferansen 2008 i september i Haugesund. Rekordoppslutning vitnar om at næringa er opptatt av sikkerheit og arbeidet knytta til dette, kommenterte Gude i sitt opningsforedrag.*



Dag Inge Aarhus,  
nettedaktør  
Sjøfartsdirektoratet

Sjøsikkerhetskonferansen har vorte ein viktig arena for spørsmål knytta til sjøsikkerhetsarbeid og nettverksbygging rundt denne problemstillinga. - Eg trekkjer den konklusjon at me byr på eit tverrfagleg program for dei som kjem for å jobbe med sjøsikkerheit og nettverksbygging. De har prioritert denne konferansen, det gir ei ekstra utfordring for neste år, sa Gude i opningsforedraget.

I starten av konferansen ønska Gude å trekkje ein samanheng mellom dei mål som direktoratet har satt seg og rolla som Sjøsikkerhetskonferansen har i oppnåinga av desse måla. Gode arbeids- og levevilkår for sjøfolk, trygge skip, miljø, kvalitet i alle ledd og det å vera ein attraktiv arbeidsplass er dei fem hovudmåla som direktoratet har. Dialog med næringa samt innspel og samarbeid vil vere viktig for å kunne nå desse måla. Ein konferanse som Sjøsikkerhetskonferansen vil her vere

viktig i forhold til informasjon om kva direktoratet jobbar med og dei utfordringane som ein ser i arbeidet med tryggleik på sjøen.

Avslutningsvis meinte Gude at næringa i større grad må vere med å ta kost-

naden med arbeidet som må gjerast for å få ned antallet grunnstøytingar. Samtidig som dette fører til auka kostnader på kort sikt, meinte Gude at dette på lang sikt er noko rederia og samfunnet vil tena på i form av færre ulykker. □



*KAFFIPAUSE. Haugesund viste seg frå si beste side under konferansen, og mange av deltakarane valde å ta kaffien ute på kaia.*

## Sikrere mannskap

*Hvorfor er det så viktig å fokusere på det menneskelige element og de organisatoriske faktorene?*

Statistikk fra Det Norske Veritas viser at et skip har 50 % større sjanse til å bli involvert i en ulykke i dag enn for åtte år siden. Kostnadene ved ulykker er også blitt om lag dobbelt så store, kunne Martin Hernquist fra The Swedish Club fortelle deltakerne på Sjøsikkerhetskonferansen.

Antall ulykker som skyldes svikt ved navigeringen viste en kraftig nedgang i perioden 1987 til 2001, men

fra 2002 har tendensen snudd. Man har til en stor grad fått kontroll på ulykker som skyldes tekniske mangler og svikt. Men det viser seg altså å være mer komplisert å kontrollere menneskene som benytter denne teknologien. Nå har man også kommet langt i å kontrollisere utdanningsinstitusjonene, og man bestreber seg på en opplæring som skal gjøre sjøfolkene bedre i stand



Stine Nerbo,  
førstekonsulent  
sjøfartsdirektoratet

til å mestre de utfordringer de møter ombord.

**Årsaken til "menneskeskapte" ulykker**  
Feilvurdering blir oppgitt som årsak ved mange av ulykkene. En situasjon blir feiltolket av mannskapet med en ulykke som resultat. Mange ulykker skjer også når man minst ventet det. Ved rolig sjø på lyse dagen i trygt farvann. Man føler



*SAMARBEID. Alle må jobbe sammen for tryggere seilas, sa Martin Hernquist.*

seg trygg, og derfor er beredskapen på laveste nivå.

Mangel på "briefing" og planlegging er også årsak til ulykker. Kanskje har ikke

alle som er på vakt blitt skikkelig informert. Endringer i "timeplanen" har ikke nådd fram til alle. Fatigue og stress ligger kanskje også bak. Og i atter andre tilfeller er ikke regler og prosedyrer fulgt.

- Når man har klarlagt disse faktorene kan det kanskje være mulig å komme bakenfor dem, for å eliminere dem, sa Hernquist.

## Holdningsendring

Maritime Resource Management er et nyttig verktøy som flere rederier benytter for å få et sikrere mannskap, og for å få ned ulykkesprosenten. Noen av elementene i denne metoden er at man

jobber internt med holdningsendringer blant de ansatte.

Rederier som har tatt dette på alvor har fått ned ulykkesprosenten. Det har vist seg å være viktig å fokusere på det menneskelige element og mer enn bare faglig dyktighet. Det må rettes fokus på holdninger og oppførsel for å oppnå en ekte sikkerhetskultur innen hele rederiet, og ikke bare om bord. Alle avdelinger i et rederi må delta i denne kursingen. Alle ombord: kapteiner, dekksoffiserer og masknister. Og alle på land: ledelsen, hyrekontorene og havnearbeidere. Alle må jobbe sammen for et trygt seilas. □

## Er sikkerheit eit organisasjonsproblem?

*Mange sjøfolk unnlate å rapportere ulykker og hendingar som skyldes personlige feil på grunn av redsel for konsekvensar for stilling eller karriere. Dette er eit stort sikkerhetsproblem for næringen mente Helle Oltedal.*

Innrapportering av ulykker er viktig for å finne likhetstrekk og på den måten kunne settje inn effektive sikkerhets tiltak. At det enno er ein stor grad av underrapportering, spesielt ved personlig feil, gjer at ulykker som kunne vært forebygga fortsatt skjer. – Stort fokus på menneskelig feil og svikt ved ulykkesgranskning får ta sin del av årsaka til denne underrapporteringa, sa Helle Oltedal som har forska på denne problematikken.

### Må rekne med

Samtidig kan også for stort fokus på dei små enkle hendingane faktisk blir eit sikkerhetsproblem ifølgje Oltedal. Kvifor det? Små ulykker, som at eksempelvis at ein sjømann kutter seg i finger med ein reiskap, vil være ein enkel og konkret hending. Men mange slike små, relativt harmlause hendingar, har likevel fått høgt fokus og dermed brukast det stundom mykje ressursar på noko som kanskje gir liten sikkerhetsgevinst. I denne samanheng trakk Oltedal fram eit døme: Ein matros som arbeida på dekk kutta seg i fingren med ein kniv.



*MÅ SKILJE. Helle Oltedal meinte at rederia, og dei som undersøker ulykker, må bli flinkare til å prioritera dei ulykkene som det kan være stort skadepotensiale i.*

Etter at denne blei rapportert inn til reiarlaget kom ein raskt fram til at dette var ein personlig feil. For å forhindre slike ulykker på ny så innførte reiarlaget eit forbod for matrosar å ha kniv på seg – frå då av måtte dei signere ut kniven. Var dette ein sikkerhetsbedring? For matrosen kan kniven i dei fleste tilfeller være eit viktig verktøy og i enkelte tilfeller ein viktig sikkerhetsdetalj. Kva om matrosen etter knivforbodet vikla seg inn i tauverk på dekk – han kunne ikkje lenger skjære seg laus for å hindre å bli dratt inn i utstyr eller over bord. I følge Oltedal må rederia, og dei som

undersøker ulykker, bli flinkare til å prioritera dei ulykkene som det kan være stort skadepotensiale i. Skal ein tenke nytt så må ein kanskje si at enkelte små ulykker eller hendingar faktisk er noko ein må rekne med.

### For mange lister

I sikkerhetsarbeidet er sjekklister blitt et moment som nå kanskje har gått for langt. I sine undersøkingar blant skipsoffiserar og mannskap så har Oltedal i mange samanhengar fått tilbakemeldingar som at "det einaste som manglar nå er ein egen sjekklister for sjekklister.....". I enkelte tilfelle kan sjekklisterne ta bort fokus frå jobben som skal gjerast. Det er registrert fleire nestenulykker der skip nesten har rent på andre skip på grunn av at offiserane på brua har vore opptatt med sjekklister. Dette bør være eit varsko til sikkerhetsansvarlige i den maritime næringen.

Til slutt kastet Oltedal ut ein liten brannfakkell i sikkerhetsrelatert samanheng: Kan mannskapet sjølv bestemme om ein trenger å bruke hjelm når ein malar dekk ute på ein båt i stille sjø utan fare for at noko kan falle ned? Kan ein erfaren sjømann sjølv få velje kva del av sjekklister ein skal bruke? □

**Dag Inge Aarhus**, nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

## Utfordringar ved skipsfart i polare strøk

*Endringane i polare strøk som ein har sett dei siste 10 åra er eit alvorlig signal på dei klimaendringane som nå er i gang. Innan skipsfart vil dette også innebere moglegheit for kortare avstand frå Europa til Asia – ein skipsfart som også vil innebere betydeleg risiko både for fartøy og miljø.*



Dag Inge Aarhus,  
nettedaktor  
Sjøfartsdirektoratet



SÅRBARE NORDOMRÅDER. Exxon Valdez-ulukka i 1987 skapte massiv forureining.

FOTO: EXXON VALDEZ OIL SPILL TRUSTEE COUNCIL

Olav Orheim hold foredrag rundt temaet "Risiko ved skipsfart i polare strøk". Han var tydelig på at polarområda i nord vil bli ein viktig arena for transport og at ein i denne samanheng allereie nå må sjå på risikoforhold og utfordringar knytta til dette. På den måten kan ein være i forkant i ein utvikling som garantert vil komme. - Utfordringane ved at Arktis kjem på det globale transportkartet er nok større enn at varmare klima endrar livsgrunnlaget for isbjørn og urfolk, sa Orheim i sitt foredrag. Han var klar over at ikkje alle miljøvernorganisasjonane ville være like einig med ham i dette nå, men meinte at han kunne underbygge dette med den risikoen som både ulykker og forureining ville utgjere i nordområda dersom desse vert utnytta i kommersiell skipsfart.

### Risiko

Ser ein på store ulykker som allereie har skjedd i dei sårbare nordområda, så ser ein at dette er ein reel risiko som må bearbeidas grundig, mente Orheim. Av dei største trekte han frem Exxon Valdez i Alaska i 1987, der heile 37.000 tonn olje enda i sjøen og skapte ein massiv forureining. Kva dette ville

betydd for miljøet om dette skjedde ved Svalbard, eller andre deler av nordpolen, kan ein bare spekulere i. Spesielle risikomoment i desse områda sammenligna med andre havområde som brukast til kommersiell skipsfart vil være problematikk knytta til ising, drivende isfjell og avstand til beredskapseiningar ved ulykker eller hendingar. Når fleire aktørar kommer inne i disse områda vil

også mangelen på erfaring og kompetanse på skipstrafikk i polare strøk være eit stort risikomoment.

### Noreg må ta styring

Men forutan de risikomomenta som økt skipstrafikk vil innebere, så vil dette paradoksalt nok også kunne gi miljøgevinst og økonomisk gevinst. Det er ikkje tvil om at transportselskapa vil vurdere risikoen opp mot fortjeneste når ein kan redusere eksempelvis transporttida frå nord-europa til japan frå 30 til 10 dagar. Her meinte Orheim at Noreg må setje seg i førarsetet og at det også er internasjonale forventingar til at Noreg vil ta styringa i utviklinga av eit regelverk som ivaretar sikkerheita innan skipstransport i nordområda. Utfordringane er store innan både skipsfart og miljø i nordområda, men Orheim påpekte at han var optimist så lenge det er vilje til å ta sikkerheit på alvor. □



FOTO: NORVALD KJERSTAD, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

POLARE UTFORDRINGAR. Isen vil vere eit stort risikomoment for skipsfart i polare strøk.



# Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

## Rosenhill

### "24-timmars" fotballturnering

*Den 5. og 6. september ble det avviklet tjuvfiretimers fotballturnering på Rosenhill sjømannssenter i Göteborg. Det er svenske "Sjømannsservice", med idrettsentusiast Agneta Lundén og hennes store stab av ansatte og frivillige, som står bak arrangementet.*

Utover fredag ettermiddag kom det ene laget etter det andre sigende inn på det storslåtte idrettsanlegget som Sjømannsservice har i Göteborg. Noen ankom stille og rolig, i sivile klær, og spurte etter garderobes. Andre kom høylytt marsjerende i fotball- og supporter utstyr, og meldte mer tydelig sin ankomst.

Tradisjonen tro er det flere norske sjømannslag som deltar på denne turneringen. I år hadde Norge med fire lag:

"Color Fantasy", "Color Magic" og to lag fra "Bideford Dolphin". De gjorde seg positivt bemerket i alle henseender. "Bideford Dolphin"s supportergjeng vant til og med tilskuerprisen, og den var vel fortjent, med bakgrunn i den innsatsen de la for dagen med kamprop og kostymer. Klanen til Välerenga hadde bleknet ved siden av disse.

#### Sol og regn

Fredagens innledende spill startet i flott spillvær med nedadgående sol og en mild svensk høstkveld. De siste kampene ble ikke avviklet før like over midnatt. Lørdag morgen klokka ni startet turneringen opp med sluttspill og et regnskylt som selv en bergenser ville vært stolt av. Men sporty spillere, dommere, funksjonærer og tilskuere lot seg ikke påvirke, og trosset pøsende regnvær og gjørmete baner.

Innimellom kampene arrangerte Sjømannsservice representant i Rotterdam, Lasse Hult, merketaking til friidrettsmesterskapet. Det ble kastet kule, hoppet høyde og stille lengde over en lav



**Torbjørn Husby**,  
underdirektør Avdeling for Arbeids- og levevilkår  
assistant Director of Department.

sko. Lasse hadde som mål å få hundre personresultater loggført før han gav seg. Han klarte det med god margin.

#### Og resultatene?

De norske sjømennene gjorde en meget god sportslig figur. Alle lagene kom til sluttspillet og "Bideford Dolphin I" kom helt til finalen, før de møtte sine overmenn (og kvinner) i "Stena Jutlandica".

Rosenhill 24-timmars, er en nordisk fotballturnering av høy kvalitet som bør være meget aktuell for norske sjøfolk. Det er et svært godt avviklet arrangement og en stemning som du bare finner blant nordiske sjøfolk. Vi sier bare – velkommen til neste års turnering. □



*ØS PØS. Striregnet la ingen demper på verken bumør eller innsatsvilje hos spillerne.*

FOTO: ANN NORDSTRØM



*LEGGER LISTEN. Assistentene i heftig diskusjon om hvor høyt listen skal legges. Fra venstre: Mike Josefsson (Sjømannsservice representant i Antwerpen), Mats Uhrfelt (svensk velferdssjef), Lasse Hult (Sjømannsservice representant i Rotterdam) og Torbjørn Husby (norsk velferdssjef).*

FOTO: ANN NORDSTRØM

# Velferdens mann i Rotterdam

*Da vår stasjonssjef i Rotterdam, Eli Farstad, fremdeles er sykemeldt, presenterer vi velferdsvikaren vår; Yngvar Larsen, som nå er ansvarlig for å få gitt sjøfolk Velferdens tjenester og tilbud.*

Yngvar er bosatt i Rotterdam sammen med kone og tre barn. Kona er prest i Sjomannskirken.

Til vanlig er Yngvar billedkunstner, men har nå altså 50 % stilling som velferdsvikar. Han foretar skipsbesøk på lik linje med andre tjenester som Velferden tilbyr. Yngvar håper å bli oppfattet som en venn når han kommer om bord, en sjøfolkene kan prate og diskutere med.

- Det blir aldri kjedelig å gå på skipsbesøk, man møter så mange forskjellige mennesker som alle har ulike behov for kontakt. Jeg synes samarbeidet mellom kirken og Velferden skal være til det beste for sjøfolkene, sier han. □



*TRENGER DU HJELP? Dersom det skulle være ønske om skipsbesøk, bokbytte eller avis fra hjem-traktene, ta kontakt med Yngvar enten via mail: [ngss.rotterdam@sjofartsdir.no](mailto:ngss.rotterdam@sjofartsdir.no) eller på velferdsmobilen: +31 6 5151 2530.*

## Minneord

*Den danske velferdssjefen døde i oktober etter kort tids sykdom. Lars Odmand Jørgensen ble bare 61 år gammel, og hans kone og tre døtre sitter igjen i hans nybygde hus i Nykøbing utenfor København. Her så han frem til en snarlig pensjonisttilværelse sammen med familie og barnebarn.*

Lars var utdannet skolelærer fra Svendborg, men han brukte mesteparten av sitt voksne liv til å arbeide for besetningene om bord i den danske handelsflåten. Først som assistent ved sjomannskirkene i Baltimore og Antwerpen, og siden som velferdssekretær i København.



*ENGASJERT: Lars heiet fram Peter Wessels fotballag i 1994, da de vant 24-timmars fotballturneringen i Göteborg.*

Sjomannsidretten lå hans hjerte nærmest, og han har arrangert årlige idrettsuker i de største havnebyene, både i Danmark og på kontinentet. Dessuten var han sterkt engasjert i den internasjonale sjomannsidretten, og han var blant annet formann for den internasjonale idrettskomiteen ISS gjennom flere år. Han var også ansvarlig for registrering og oppfølging av den internasjonale sjomannsfotballen gjennom de siste 25 år.

Gjennom sitt engasjement for de internasjonale idrettsukene kom han i kontakt med mange norske skip og sjøfolk, både i danske havner men også i Aberdeen, Antwerpen og Rotterdam.

Lars vil bli dypt savnet og vi vil gjerne huske ham som en Norges-venn, men også som en venn. □

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](mailto:ngss.aberdeen@sjofartsdir.no)

#### Port Said

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

#### Rotterdam

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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:singapore@sjomannskirken.no)

#### Mongstad

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

#### Narvik

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

#### Odda

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

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



# Både baklengs og på tvers

*Kommende stjernespekkede filmer byr på fantasifulle beretninger og action av både det myke og det mer hardtslående slaget.*



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

På film kan selv den mest umulige idé realiseres. Verden kan snus på hodet og liv leves baklengs. Det er nettopp det siste som skjer når Brad Pitt i rollen som Benjamin Button blir født som en gammel mann og bare blir yngre etter hvert som tiden går.

Leonardo DiCaprio får oppdraget med å infiltrere terrornettverk i Midtøsten i "Body of Lies" mens Gerard Butler må manøvrere mellom de store gangsterne fra Øst-Europa, sultne småkriminelle fra gata og alle midt imellom i "Rocknrolla".

Som et tilsynelatende mykt element dukker Keira Knightly opp i rollen som den glamorøse Georgiana Spencer i samspill med Ralph Fiennes. Men dette er ikke noe søtladent kostymedrama – for bak pudderparykkene og aristokratiets

barokke fasade skjuler det seg mye lidenskap og politisk maktkamp.

### Den fantastiske historien om Benjamin Button

Brad Pitt tiltrakk seg for alvor publikums oppmerksomhet da han i 1991 dukket opp som kriminell dagdriver og forførende haiker i Ridley Scotts omstridte "Thelma & Louise". Selv om han opprinnelig var tredjevalg til birollen, skaffet filmens suksess Pitt et navn i Hollywood. Etter hvert er det heller regissørene som kappes om å få Pitt på rollelisten, sist som søt idiot i Cohen-brødrenes "Burn after reading".

Mannen har nese for gode manus, og det er all grunn til å ha høye forventninger til "Den fantastiske historien om

Benjamin Button" med Pitt i tittelrollen og David Fincher i regissørstolen. Det er tredje gang Fincher regisserer stjernen etter at de samarbeidet om "Se7en" og "Fight Club". Denne gangen dreier det seg om historien basert på F. Scott Fitzgeralds novelle med samme navn. Hovedpersonen Benjamin Button blir født med en egenskap litt utenom det vanlige. Aldringsprosessen hans går feil vei. Han fødes som en gammel mann og blir yngre for hvert år. Handlingen er lagt til New Orleans, og tar oss med på en reise fra 1918 og inn det 21. århundre. Den tragikomiske fortellingen sies å være inspirert av Mark Twains kommentar om at det er synd at det beste i livet kommer først og det dårligste sist. At manus er skrevet av Eric Roth, som tidligere har vært ansvarlig for filmer som "Forrest Gump", "The Postman" og "München" gjør ikke forventningene mindre høye. Ei heller at dyktige Cate Blanchett og Tilda Swinton har viktige kvinneroller i Benjamin Buttons baklengslevde liv.

Brad Pitt er en av de mest anerkjente skuespillerne i sin generasjon. For fremstillingen av den fanatiske og halvgale miljøaksjonisten i Terry Gilliams film "Twelve Monkeys", ble han Oscar-nominert for beste birolle i 1995. I "Fight Club" fra 1999, av mange regnet som en av det tiårets beste filmer, fremstilte Pitt



FØDT GAMMEL. "Sjelen er født gammel, men vokser seg ung. Det er livets komedie. Kroppen er født ung, men vokser seg gammel. Det er livets tragedie", sa Oscar Wilde. For Brad Pitt i rollen som Benjamin Button er det omvendt.

FOTO: WARNER





EIENDOMSMARKEDET ER FARLIG. Gerard Butler, i mindre glamorøs utgave enn vanlig, må slåss mot mer enn synkende boligpriser i "Rocknrolla".

FOTO: WARNER



HAR POLITISKE ASPIRASJONER. Keira Knightley er ikke bare opptatt av fest og moro i "The Duchess".

FOTO: PARAMOUNT VANTAGE

Tyler Durden, en svært fargerik, utfordrende og kompleks figur. Året etter høstet han mye ros for sin opptreden i Guy Ritchies "Snatch". Andre rolleprestasjoner som også fortjener mer oppmerksomhet enn ekteskapet med Angelina Jolie, er hans glimrende samspill med Cate Blanchett i Alejandro González Iñárritus kritikerhyllende "Babel". I fjor imponerte han som den lovløse togtrøveren fylt av depresjoner, forfølgelsesvanvidd og selvmordstanker i "Mordet på Jesse James av den feige Robert Ford". Så gjenstår det å se om det er Pitts anstrengelser som den snodige karakteren Benjamin Button som omsider blir vurdert verdig til nominasjon i kategorien beste mannlige hovedrolle ved neste års Oscar-utdeling.

### Body of Lies

Det er også god grunn til å forberede seg på stor filmopplevelse når Ridley Scott er klar for sin nye film "Body of Lies" med en annen av Hollywoods yndlinger, Leonardo DiCaprio, foran kamera. I likhet med Pitt, dukket også han opp på det store lerretet tidlig på 90-tallet. Først som Johnny Depps psykisk utviklingshemmede lillebror i "Hva er i veien med Gilbert Grape?" og var nesten ikke til å kjenne igjen da han returnerte som drømmemannen i Baz

Luhrmanns moderne versjon av "Romeo og Julie". Overgangen fra «stjerne» til «superstjerne» kom for alvor da DiCaprio spilte alle kvinners helt i "Titanic", Hollywoods største filmsuksess noensinne. DiCaprio har heller ingen Oscar på peishyllen, men ble nominert til beste hovedrolle både for oppdraget som den eksentriske mangemilliardæren Howard Hughes i "The Aviator" og som diamantsmugler i "Blood Diamond".

I sin nyeste film opptrer DiCaprio som Roger Ferris, den beste mannen den amerikanske etterretningstjenesten har ute i felten, i områder der et menneske ikke er verdt mer enn informasjonen det kan gi. I operasjoner som fører ham verden rundt, fra Midtøsten til Washington, er Ferris' neste åndedrag ofte avhengig av stemmen i den andre enden av den sikre telefonlinjen. Stemmen tilhører CIA-veteranen Ed Hoffman (Russel Crowe), en mann som kriger fra sin bærbare PC hjemme i forstaden. Han er på sporet av en fremvoksende terroristleder som har satt i verk en global rekke bombeattentater. Selv ikke verdens mest avanserte etterretningsnettverk makter å avverge aksjonene. For å lure ham ut i dagslys må Ferris infiltrere hans dunkle verden av undergrunnsfinansiering og desperate martyrer. Oppdraget bringer ham på livsfarlig ferd gjennom Midtøsten. Jo nærmere han kommer målet, jo mer oppdager Ferris at tillit er både en farlig vare og det eneste som kan bringe ham levende fra oppdraget.

### "Rocknrolla"

Dette er en fortelling om sex, banditter og rock'n'roll, signert Guy Ritchie, manusforfatteren og regissøren bak de kritikerroste filmene "Lock, Stock and Two Smoking Barrels" og "Snatch". Hans nye actionkomedie foretar en

farlig reise inn i et landskap av sofistikert kriminalitet og lurvete gateliv i dagens London. Eiendom har erstattet narkotika som det mest lønnsomme markedet, og kriminelle er de mest ivrige entreprenørene. For alle som ønsker inngangsbillett til markedet - enten det er småskurken One Two (Gerard Butler fra "300") eller lyssky russiske rikinger, er det kun én mann å snakke med: Lenny Cole (Tom Wilkinson). Han er en gangster av den gamle skolen, og vet hvilke hjul som må smøres; han har noe på enhver byråkrat, megler eller gangster som betyr noe. Men samtidig som storhaiene og småfiskene slåss om å dominere markedet, havner den virkelige gevinsten etter en storhandel i fanget på en narkoman rockestjerne. Han er Lennys stesønn og antatt å være død, men er høyst levende.

### "The Duchess"

Filmen er basert på livet til Georgiana Cavendish, hertuginnen av Devonshire, en ekstraordinær kvinne i en verden besatt av sladder, kutyme og sosiale spilleregler. I rollen som den vakre, glamorøse og beundrede hertuginnen, møter vi Keira Knightley. Hertuginnen ble lagt merke til for både sin skjønnhet og karisma, men også beryktet for sin ekstragavante livsstil og appetitt på gambling og kjærlighet. Gjennom ektemannen som befinner seg i den innerste kretsen av landets ministre og kongelige, er hertuginnen fast bestemt på å få en nøkkelrolle i storpolitikens verden. Men hun må kjempe hardt for sin plass blant gamblende og festglade menn i aristokratiet. Mens hennes popularitet i folket og hennes makt som leder i det progressive "Whig Party" øker, kommer hun aldri over det faktum at hennes mann, hertugen (Ralph Fiennes), er den eneste mannen som ikke begjærer henne. □



TA GODT VARE PÅ MOBILEN DIN! Leonardo DiCaprio havner i trøbbel i Midtøsten, og det eneste hjelpemiddelet han har er Russel Crowes stemme på den sikre telefonlinjen.

FOTO: WARNER

## Curious tales

# Both backwards and sideways

*This season's star-studded movies offer fantastic tales and both subtle and more hand-handed action.*

### The Curious Case of Benjamin Button

"I was born under unusual circumstances." And so begins "The Curious Case of Benjamin Button", adapted from the 1920s short story by F. Scott Fitzgerald about a man who is born as a feeble old man, and ages in reverse until he becomes a baby at the end of his life. We follow his story, set in New Orleans from the end of World War I in 1918, into the 21st century, following his journey that is as unusual as any man's life can be. Directed by David Fincher and starring Brad Pitt with Cate Blanchett and Tilda Swinton, this is a grand tale of a not-so-ordinary man and the people and places he discovers along the way, the loves he finds, the joys of life and the sadness of death, and what lasts beyond time.

### Body of Lies

Roger Ferris (DiCaprio) is the best man U.S. Intelligence has on the ground, in places where human life is worth no more than the information it can get you. In operations that take him around the globe, Ferris' next breath often depends on the voice at the other end of a secure phone line – CIA veteran Ed Hoffman (Russell Crowe). Strategising from a laptop in the suburbs, Hoffman is on the trail of an emerging terrorist leader who has orchestrated a campaign of bombings while eluding the most sophisticated intelligence network in the world. To lure the terrorist out into the open, Ferris will have to penetrate his murky world, but the closer Ferris gets to the target, the more he discovers that trust is both a dangerous commodity and the only one that will get him out alive.



*HANDS UP.* Leonardo DiCaprio faces danger in "Body of Lies".

PHOTO: WARNER

### Rocknrolla

From Guy Ritchie, the writer/director of the acclaimed films "Lock, Stock and Two Smoking Barrels" and "Snatch," comes "RocknRolla," a story of sex, thugs and rock 'n roll. The action comedy takes a dangerous ride into high crime and low life in contemporary London, where real estate has supplanted drugs as the biggest market, and



*GROWING YOUNGER.* Benjamin Button's life is curious indeed. As his mind ages, his body keeps getting fitter and stronger – a strange fact not unappreciated by the ladies in his life.

PHOTO: WARNER

criminals are its most enthusiastic entrepreneurs. But for anyone looking to get in – from small-time crook One Two (Gerard Butler) to Russian billionaires – there's only one man to see: Lenny Cole (Tom Wilkinson). A mobster from the old school, Lenny knows the right wheels to grease and has his hand on the throat of any bureaucrat, broker or gangster that matters. With one phone call, Lenny can make the red tape disappear. But as high rollers and petty criminals alike jockey for dominance, the true prize of one multi-million-dollar deal will fall into the hands of a junkie rock star – Lenny's stepson, presumed dead but very much alive.

### The Duchess

Set at the end of the eighteenth century, The Duchess is the story of the beautiful



*THE ONLY MAN SHE COULD NOT HAVE.* Keira Knightley plays a duchess who seemingly has it all, except the love of her husband.

PHOTO: PARAMOUNT VANTAGE

and, glamorous Georgiana Spencer (Keira Knightly), the most fascinating woman of the age. While her beauty and charisma made her name, her extravagant tastes and appetite for gambling and love made her infamous. Married young to the older, distant Duke of Devonshire (Ralph Fiennes), intimate of ministers and princes, Georgiana became a fashion icon, a doting mother, a shrewd political operator and darling of the common people. Determined to be a player in the wider affairs of the world, she proved that she could out-gamble, out-drink and outwit most of the aristocratic men who surrounded her. She

helped usher in sweeping changes to England as a leader of the forward-thinking Whig Party. But even as her power and popularity grew, she was haunted by the fact that the only man in England she seemingly could not seduce was her very own husband, the Duke. And when she tried to find her own way to be true to her heart and loyal to her duty, the resulting controversies and convoluted liaisons would leave all of London talking. But at the core of her story is a desperate search for love. From Georgiana's passionate and doomed affair with Earl Grey to the complex ménage à trois with her husband and her best friend, Lady Bess

Foster, *The Duchess* is a very contemporary tale of fame, notoriety and the search for love. □



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



## Velferden 60 år siden

### M.S «TARONGA»

### forlater Oslo havn med Velferds- kontorets Bokkasse nr. 1

Bokinnsamlingen for sjøfolk er i full gang og resultatet hittil er over all forventning. Inntil første uke av september var det kommet inn ca. 25.000 bind. Det er imidlertid meget å gjøre før bokkassene kan sendes om bord i våre skip og før det kan opprettes utvekslingsstasjoner i forskjellige havner rundt omkring i verden. Når første kasse allerede er på vei ned mot Afrikakysten beror det mer på en tilfeldighet, men gleden hos mannskapet ombord på M/S «Taronga», som helt uventet fikk en kasse med bortimot 100 bøker om bord, var ikke mindre for det. Kassen skulle spille en av hovedrollene i en propagandafilm for bokinnsamlingen som en holder på med. Etter at innspillingen var ferdig, hadde den ikke hjerte til å ta med kassen igjen og den fortsetter med andre ord sin stjernetilværelse ombord. Det er ingen grunn til å tro at populariteten skal dale med det første. □



# Bokhøsten 2008

*Årets bokhøst byr på mange gode leseropplevelser. Her er et lite knippe av de aller beste.*

## **Unni Lindell – ”Mørkemannen”**

Mord, voldtekt og forsvinning, blandet med ulovlig innvandring og arbeidskonflikter, danner utgangspunktet for Unni Lindells siste bok, den sjuende i serien om etterforskeren Cato Isaksen. Man må henge med i svingene for å få med seg alt i denne spennende krimboka. Løsningen er intrikat – man tror man har den, men Lindell lurar oss helt til siste slutt.

Cato Isaksen er igjen sammen med sin noe uberegnelige nye kollega, Marian Dahle, som ble introdusert i ”Honningfellen”. Marian, med sin ungdommelige spontanitet og sin bokserhund, står ikke høyt i kurs hos Cato Isaksen, og irritasjonen dem i mellom kommer tydelig fram. Spenningen mellom de to tar til tider faktisk over for selve krimplottet. Imidlertid oppleves de i beskrivelsene som utfyllende for hverandre.

Boka starter med en kvinnes mistenkelige fall fra en høyblokk på Stovner, og det viser seg snart at etterforskningen som mord er berettiget. Omtrent samtidig forsvinner en polsk jente som jobber svart på en campingplass i nærheten av Moss. Både arbeidsbetingelser og boforhold er dårlige, og hun føler seg i tillegg overvåket på hybelen. Hennes frykt blir realistisk og tydelig beskrevet.

Den uortodokse, og for Cato Isaksen grenseløst irriterende, tenkemåten til Marian Dahle, er med på å koble mordet på Stovner med forsvinningen i Moss. Etterforskningen fører dem også til Kristinehamn i Sverige, og intrikate og uventede hendelser knytter de tre stedene sammen, både gjennom et tidsbilde som strekker seg over flere generasjoner og gjennom mennesker med uventede roller.

Lindells intriger er intrikate, og beskrivelsen av etterforskernes måte å løse dem på er til tider enormt spennende.

Boka har et oversiktlig persongalleri som er passe stort for leseren å holde greie på. Likevel må man være observant og årvåken for å følge med i alle de løse trådene som skal samles. Lindell klarer å holde spenningsnivået oppe, og man drives fram i en fortelling uten mange dødpunkter.

## **Ken Follett – ”I all evighet”**

Spenningsmester Ken Follett har utgitt en solid koloss av en bok som tar opp tråden fra ”Stormens tid”, som kom for nesten tjue år siden. De mange som syntes den boka var det beste de hadde lest, har noe å glede seg til her – over tusen sider med drivende spenning og gode beskrivelser.

”I all evighet” er en frittstående oppfølger til ”Stormens tid”. Omtrent to hundre år senere er det etterkommerne fra den forrige bokas hovedpersoner vi følger. Vi er tilbake ved katedralen i Kingsbridge på trettenhundretallet, og historien bygges rundt tømmermannen Merthin og hans vanskelige kjærlighetsforhold til Caris, datter av byens oldermann. Caris har en hemmelig drøm om å bli lege, noe som ikke er mulig for en kvinne i datidens samfunn. Folletts beskrivelser av hennes omgælinger og forsøk på å realisere seg selv skaper svært en spennende historie, særlig når inkvisitortorene kommer på banen.

Hovedpersonenes forhold blir fylt med så mye motgang at det kunne tatt livet, eller i alle fall pusten, fra de fleste. Men Folletts fortellerevne er så god at det hele ikke virker overdrevet. Intrigene, som igangsettes av Merthins skruppelløse lillebror Ralph og presten Godwyn som gjør alt for å bli prior i klosteret, er satt inn i et tidsbilde hvor både svartedauden og hundreårskrigen blir viktige elementer i historien. Follett klarer å flette

denne mørketidens historie godt inn i sine intriger, og ved siden av geistlige maktpersoner spilles det også i stor grad på håndverkslaugenes makt.

Boka kan settes i mange kategorier, fra spenning, til historie eller episk roman. Den er en koloss av en roman på flere måter, og er vel det største og mest solide episke verket jeg har lest. Til tross for sine 1104 sider ble jeg dratt gjennom boka på svært kort tid, og hadde ikke ett kjedelig minutt. Den var superengasjerende, gripende, fantastisk velskrevet – og jeg mangler flere superlativer.

I samme sjanger har det forresten også kommet en annen bok som er verdt å få med seg: ”Havets katedral” av Ildefonso Falcones. Både handling og ramme har mange likheter med Ken Folletts bok, og fortjener mange av de samme superlativene.

## **Sara Gruen – ”Vann til elefantene”**

Den amerikanske forfatteren Sara Gruen er prisbelønnet, og har oppnådd bestselgerstatus i mange land med sin følelseladete bok ”Vann til elefantene”. Boka inneholder meget varierte og svært spennende beskrivelser av forskjellige mennesketyper og miljøer – alle samlet i en ramme rundt et annenrangs omreisende sirkus. På bokas siste sider kulminerer den engasjerende historien med avsløringen av et mord.

Hovedpersonen, Jacob Jankowski, er veterinærstudent, men blir offer for depresjonen og tvinges ut i arbeidslivet. Ved en tilfeldighet blir han ansatt som dyrlege i det lille omreisende sirkuset til Benzinibrødrene, hvor han havner i et tøft miljø. Sirkusdirektøren, en noe lurvete fremtoning som gikk under navnet onkel Al, hadde store ambisjoner og innbilte seg at han kunne konkurrere med det berømte Ringlingsirkuset. Hans



nestkommanderende og dyreansvarlig er den tilsynelatende sjarmende August, som er gift med stjernerytteren Marlana. Jacob faller hodestups for Marlana, og da starter det store kjærlighetsdramaet mye av boka er viet til.

Med et sirkus som ramme åpnes det opp for et bredt persongalleri. Fra vannskapninger og klovner strekker det seg til en alkoholisert krigsveteran som ble lammet av å drikke hjemmebrent i forbudstida. En fargerik beskrivelse får vi også av dvergen som ble solgt til sirkuset da han var fjorten år, og ikke minst den artisten onkel Al siklet på men aldri fikk tak i – mannen med en dresskledd siamesisk tvilling stikkende ut av magen.

Det svært varierte persongalleriet, krydret med dyremishandling, depresjon, fyll, sterkt klaseskille og ikke minst konkurser i næringen, danner rammene i boka. Spesielt er depresjonstida og klaseskillet viktige dimensjoner i oppbyggingen av historien. Mange av skildringene er bygget opp rundt faktiske hendelser og personer som har levd, og skaper derved mer realisme i de engasjerende beskrivelsene. Miljøet rundt sirkuset er ikke glorifisert, men framstår på en usminket måte slik det virkelig var – brutalt og tøft.

Boka er utgitt i 38 land, og har ligget kontinuerlig på bestselgerlistene i USA siden den kom ut for to år siden.

### Jo Nesbø – "Hodejegerne"

Jeger blir bytte i Jo Nesbøs siste roman om luksus og grådighet i rekrutteringsbyråenes verden. Nesbø har denne gang latt sin vanlige gjennomgangsfigur Harry Hole få hvile, i stedet er det en ny anti-helt som trer frem. Selvutnevnt konge på haugen, headhunteren Roger Brown, er vel så langt unna den forsofne politietterforskeren Hole som man kan komme – i alle fall ved første blick. For under overflatens glatte ferniss av vellykkethet lurer en verden av svindel og fare.

Selv om den kortvokste Roger Brown er den beste av de beste til å finne lederemner til norsk næringsliv, betaler ikke jobben som rekrutteringsekspert nok til at han kan finansiere sitt, og ikke minst fruens, luksusliv. Derfor må han spe på inntekten med å stjele kunst, gjerne fra de håpefulle lederspirene han til daglig jakter på. Oppskriften er såre



enkel. I første intervjurunde spør han tilforlætelig kandidatene ut om eventuelle kunstinvesteringer. Deretter innkalles de til et nytt møte med en kollega. Og mens kandidatene sitter fornøyd og spente til annengangsintervju, benytter Brown anledningen til å bryte seg inn i tomme hus og forsyne seg.

Det er et opplegg som fungerer bra, helt til Clas Greve dukker opp. Ikke bare er den tidligere toppleren Greve en perfekt kandidat til jobben som administrerende direktør hos en viktig kunde, han har dessuten et maleri i millionklassen. Problemet er bare at Greve også har en fortid som elitesoldat, og han har ikke til hensikt å la seg svindle. Kanskje er det faktisk et rollebytte på gang her, for i leiligheten til Greve finner ikke Brown bare det forgjette maleriet. Under sengen ligger også hans egen kones mobiltelefon.

Herfra og ut byr boka på alt det en skikkelig krimroman skal – forfølgelser, forsvinninger og forferdelige drap. Til forskjell fra sine tidligere bøker, lar Nesbø her humoren slippe mer til. Tempoet er høyt og underholdende, og leseren blir drevet fram i mer eller mindre motvillig sympati med den heller tvilsomme hovedpersonen. Det er lett å tro underveis at man skjønner hvilken vei det hele skal gå, men en så rutinert krimforfatter som Jo Nesbø lar oss få tro om igjen. □



Terje J. Eriksen, seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

## Mer lesestoff

I boktjenesten kan vi ellers by på blant annet disse titlene fra 2008:

### NORSKE ROMANER/KRIMINAL

Kurt Aust "Kaos", Lars Saabye Christensen "Bisetelsen", Knut Faldbakken "Senskade", Karin Fossum "Den onde vilje", Jørn Lier Horst "Kodenavn Hunter", Tom Kristensen "Dragen", Jan Mehlum "Det ingen vet", Gert Nygårdshaug "Fortellernes marked", Gunnar Staalesen "Kalde hjerter".

### OVERSATTE ROMANER/KRIMINAL

B. Akunin "Kroningen", John Le Carré "Marionetten", Jeffery Deaver "Kald måne", Colin Dexter "Veien gjennom skogen", John Grisham "Anken", Jan Guillou "Men ikke hvis det gjelder din datter", Camilla Läckberg "Isprinsessen" og "Tyskerungen", Henning Mankell "Kineseren", Liza Marklund "En plass i solen", Kate Mosse "Gravkammeret", Ian Rankin "De dødes navn", Minette Walters "Kameleonens skygge".

### KRIGSLITTERATUR/SJØLITTERATUR

Ottar Eilertsen "7år 7skip 7hav", Robert Hermansson "Piratenes historie", Gerd Korbøl "sex og singelliv til sjøs", Ben MacIntyre "Agent Zigzag", Sam Moses "Mot alle odds".

### HUMOR

Noel Botham "Hvor mange brystvorter har Bush?", Henrik Lange "80 romaner for deg som har det travelt", Olav Viksmo-Slettan "Norske blinkskudd".

### REISESKILDRIING

Brita Blomquist "Reiselyst", Daniel Kehlman "Oppmålingen av verden".

### NORSKE DEBATT/DAGSAKTUELLE/ BIOGRAFIER/DOKUMENTAR/ HISTORIE ETC.

Espen Bogen "Rik på lavpris, Lotta Elstad "En såkalt drittjobb", Sverre Gunnar Haga "Gudfaren Egil Monn-Iversen", Hilde Harbo "Haakon Lie – slik jeg ser det nå", Kristin Halvorsen "Rett fra hjertet", Ingar Sletten Kolloen "Snåsamannen", Tomm Kristiansen "Utenriks", Ragnar Kvam "Thor Heyerdahl", Olav Njølstad "Jens Chr. Hauge", Birger Sivertsen "Stor-smuglerne på Frøya", Jonas Gahr Støre "Å gjøre en forskjell", Lars Sigurd Sunnanå "Skibbrudd", Audun Tjomsland "En personlig reise i Amerika. Fra Kennedy til Obama", Kåre Willoch "Et debattskrift".

### OVERSATTE DEBATT/ DAGSAKTUELLE/BIOGRAFIER

Simon S. Montefiore "Taler som forandret verden", Barack Obama "Å leve en drøm"

# Sjöhelsekonferansen 2008

*Norsk senter for maritim medisin (NSMM), i samarbeid med NAV, arrangerte fra 8. til 10. september i år den tredje konferansen om helse til sjøs.*

”Sjøfartsmedisin” fra 2006 og ”Maritim medisin” fra 2007 er nå blitt til ”Sjöhelsekonferansen”. Dette signalerer at konferansen kan ta opp alle forhold som har betydning for helse, miljø og sikkerhet. Senteret håper at konferansen skal bli det viktigste forumet for helse og arbeidsmiljø innen maritim virksomhet, men i år hadde arrangørene ønsket seg et større antall deltakere på konferansen, spesielt fra rederiene, rederiorganisasjonene og myndighetene. Det er særdeles viktig med deltakelse fra operativ ledelse, HMS og personalledelse, for god sjöhelse er helt avhengig av tverrfaglig forståelse og samarbeid.

## Utfordringer

Forebyggende helsearbeid i maritim sektor vil være avhengig av blant annet en rederihelsetjeneste. Rederiforbundet konstaterte at dette finnes i liten grad i norske rederier fordi det ikke er pålegg om å ha en bedriftshelsetjeneste.

Idealet om et inkluderende arbeidsliv er vanskelig å gjennomføre i sjøfarten. Men NAV mente at nye regler for sykemelding vil bidra i positiv retning. Det nye systemet åpner for – og krever – en dialog mellom den sykmeldte, arbeidsgiveren og NAV med sikte på å finne muligheter for aktiv sykemelding.

## Hospital om bord

Skipshospital eller sykkelugarer har oftest svært lav prioritet ved konstruksjon av skip, og resultatet er trange og uhensiktsmessige forhold. Utrustning og tilsyn med skipsmedisin og skipshospital er en utfordring. Håvard Brummenæs fra Apotek 1 beskrev de mange utilfredsstillende forhold han hadde observert. Han understreket at det ikke er tilstrekkelig bare å kjøpe inn medisiner og utstyr, men at disse må lagres forskriftmessig og systematisk. Han poengterte at det bare er lege eller farmasøyt som kan utføre pålagt tilsyn.

Tom Getz fra Bergen maritime fagskole ble spurt om STCW-konvensjonens krav til sikkerhetsutdanning er tilstrekkelige. Etter hans mening gir IMO 60 og IMO 80 god og relevant sikkerhetsopplæring, Imidlertid mener han at repetisjonstrening hvert femte år må gjeninnføres. Sikkerhetsutdanningen i den maritime fagskolen burde være mer strukturert og fokusert på sikkerhetsledelse, forbyggende og holdningskapende HMS-arbeid.

## Status for NSMM

Seminarets tredje dag var avsatt til diskusjon omkring senterets oppgaver. Lederen for NSMM, Alf Magne Horneland, omtalte status med utgangspunkt i oppdraget fra Helse- og omsorgsdepartementet. Registrering av sykdommer og ulykker krever utvikling av et stort og omfattende helseregister. Arbeidet med dette er i gang. Av andre momenter bør nevnes opplæring rettet mot sjøfolk, forskning, og arbeidet med å inkorporere Radio Medico i senteret.

Internasjonal virksomhet er også en viktig del av senterets funksjon. Det arbeides med en internasjonal lærebok i maritim medisin med forfattere fra hele Europa. □

**QMA**

## Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

26/01-27/01: Grunnkurs i kvalitet, Oslo

28/01-30/01: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

16/03-20/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, Sertifisering

23/03-27/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, Sertifisering

Uke 16-2009: Oppdateringsdag for sertifiserte QSM, QA og RM

28/04-30/04: **Grunnkurs i ISM revisjon**, Oslo

04/05-08/05: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering

25/05-29/05: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering

15/06-19/06: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering

For mer informasjon, se på [WWW.QMA.NO](http://WWW.QMA.NO), eller ta kontakt på OFF@QMA.NO.



**Aksel Schreiner,**  
Professor emeritus,  
leder Radio Medico



## Medicine on board

*"Medicine on board" is finally available in English. This is a plain and simple, but comprehensive manual in first aid and basic medicine for maritime officers and students at maritime academies. The book offers an elaborate description of prevention, treatment and surveillance of medical conditions at sea.*

The text is mainly based on symptoms and arranged according to the organ systems. By means of a great number of illustrations, the manual offers a concise instruction in examinations and treatment that can be performed on board a vessel. Topics such as problems of multicultural workplaces, warfare at sea, health and environment, and social security for seafarers are also included.

Even if the book is mainly aimed at seafarers, all institutions involved in the teaching of first aid and basic medicine will profit from it.

Medicine on board is edited, and partly written, by Aksel Schreiner who has 40 years of experience as a doctor, and 22 years as leader of Radio Medico, and by Leif Aanderud who is anaesthesiologist with a broad experience in acute medicine, burns and diving medicine. □

### Contents

- 1 radio medical advice
- 2 acute life-threatening situations
- 3 injuries
- 4 disease
- 5 pregnancy and childbirth
- 6 helicopter evacuation
- 7 examination methods and techniques
- 8 medicines and medical equipment on board
- 9 multicultural crews
- 10 crisis management
- 11 accidents and illness on Norwegian ships
- 12 infectious agents and infection
- 13 disease prevention
- 14 health, safety and environment (hse)
- 15 welfare
- 16 warfare at sea
- 17 death at sea
- 18 anatomy and physiology



### "Førstehjelp til sjøs"

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

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

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

Kommentarene finnes på norsk, engelsk og tysk

Bestilles fra:

Norsk senter for maritim medisin  
Yrkesmedisinsk avdeling  
Haukeland universitetssjukehus  
5021 Bergen

E-post: [sjofartsmed@helsebergen.no](mailto:sjofartsmed@helsebergen.no)

Pris: NOK 900.-

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

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



# Øyeskader

## en holdningsendring må til

*Synet er en av våre viktigste sanser. Likevel slurves det altfor ofte med sikkerheten. Stadig flere sjøfolk opplever å skade øynene under arbeid. De fleste ulykkene kan unngås ved bruk av enkelt verneutstyr.*

Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over arbeidsulykker på norske skip. Analyser av disse dataene gjør det mulig å se trender over tid. En trend som har vært fremtredende i det siste er øyeskader av ulikt slag. Med stadig bedre tilgjengelig verneutstyr på markedet og et strengt sikkerhetsregelverk, burde tendensen til øyeskader være synkende, ikke stigende. Så dette er bekymringsverdig.

Det er et faktum at de aller fleste av øyeskadene vi ser kunne vært unngått

ved bruk av øyevern tilpasset til den aktuelle arbeidsoperasjonen. De mest graverende tilfellene er slurv med bruk av øyevern på gass/kjemikalietankere, der risikoen for å komme i kontakt med kjemikalier er kjent og der manglende bruk av øyevern utgjør klare brudd på sikkerhetsregelverket. Det er en indikasjon på et holdningsproblem i næringen når man gang etter gang ser at det brytes med slike interne påbud.



VERNEBRILLER. Det er viktig å beskytte øynene med riktig verneutstyr når man skal utføre arbeidsoppgaver som medfører fare for skade.

ROALD EVENSEN, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK



Hilde Stange,  
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Det må uansett ikke herske noen som helst tvil; dersom man utfører arbeid som kan medføre fare for øyeskade, er det i følge HMS-regelverket påbudt å innføre tiltak som enten eliminerer faren, eller reduserer den til et minimum. Felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet skal om mulig gjennomføres fremfor individuelle vernetiltak.

### Direkte årsaker

Den hyppigste årsaken til øyeskadene er kjemikaliesprut, ofte i forbindelse med vedlikeholds- eller rengjøringsoperasjoner. Mange er ikke klar over, eller undervurderer skadevirkningene av for eksempel HD-vask som er vanlig i bruk ved rengjøringsoperasjoner med høytrykkspyler. HD-vask er sterkt etsende, og sprut i øynene gir intensiv smerte og etsesår, samt stor risiko for vedvarende synsskade, i verste fall blindhet. Slik øyeskade krever tidlig innsats med skylling som vedvarer etter ankomst hos behandlende lege.

Vanlig vedlikeholdsarbeid som rustbanking, skraping og børsting, i tillegg til arbeid med slipe- og kutteverktøy, bidrar også til en stor del av øyeskadene i form av løse partikler eller støv inn på øyet. Dette resulterer ofte i rifter i hornhinnen. Fremmedlegemene må fjernes så snart som mulig for å unngå infeksjon og fare for permanent skade på synet.

### Spesialtilpasning

Det kan være for enkelt å konkludere med at øyeskadene i stor grad skyldes slurv i bruk av øyevern. Selv om dette ofte er årsaken, ser man like ofte at arbeidsrelaterte øyeskader skyldes bruk av feil type øyevern til det aktuelle formålet. Øyevernet som velges må stå i forhold til den aktuelle risikofaktor



man skal beskytte seg mot. Glass tåler for eksempel kjemikaliesprut og riper bedre enn polykarbonat, men er tyngre enn plast og tåler derfor mindre slag enn plastglassene.

I situasjoner med væsker under trykk, der det er fare for massiv sprut, holder vanlige vernebriller med sideskjold ikke mål. Til slike arbeidsoperasjoner må øyevern spesielt designet for denne type risiko anskaffes og brukes.

Hver arbeidstaker må gjerne ha flere forskjellige typer øyebeskyttelse, avhengig av jobben som skal gjøres. Arbeidstakere som til vanlig bruker briller, må få CE-merkede vernebriller med slipt glass. CE-merket garanterer at brillen oppfyller normer som er fastsatt etter europeiske standarder. Alternativt kan de bruke brilleglass som settes fast på innsiden av vernebrillene, slik at man kan skifte ut vernebrillene uten å måtte slippe nye glass. Arbeidstakeren kan også bruke sine egne briller under en ansiktsskjerm.

Dersom verneutstyret er ubehaglig i bruk, vil det ikke gå lang tid før man unngår å bruke det. Så for å oppnå konsekvent bruk av øyebeskyttelse er det viktig å velge rett materiale og rett design for optimal komfort, i tillegg til sikkerhet. Brillen skal sitte godt på, være tettsluttende og gi god sidebeskyttelse, uten at glassene dugger. Den ideelle vernebrillen som passer alle finnes dessverre ikke. Det er derfor viktig at man har ulike modeller for å oppnå en ideell tilpassing for den enkelte bruker.

### Forebyggende tiltak

Tiltak for å redusere antall tilfeller av arbeidsrelaterte øyeskader kan iverksettes på flere plan. Arbeidsoperasjoner kan planlegges på en måte som eliminerer eller reduserer risikoen optimalt. Dette kan skje ved automatisering eller ved å legge arbeidsoperasjoner i skjermkammer. Der dette ikke er mulig, må man planlegge for bruk av egnet beskyttelsesutstyr for involvert personell, men også for personell som befinner seg i umiddelbar nærhet.



I spesielle risikosoner, der det for eksempel foregår arbeid med vinkelslipere, må arbeidsplassen skjermes med enten stasjonære eller mobile skjerm Brett for å forebygge øyeskader på personell som befinner seg i nærheten. I tillegg må slike soner merkes spesielt med fareskilt og det må være påbud om øyevern, uavhengig om man holder på med risikofyllt arbeid selv eller ikke.

### ”Walk the talk”

Gode holdninger hos ledelsen er helt avgjørende for implementering av sikker atferd og gode rutiner hos arbeidstakerne. Eksempelets makt er stor, og det må enhver leder være bevisst på i forhold til å etterleve sikkerhetsregelverket.

Ledelsen skal ha fokus på å utføre risikovurderinger for utsatte arbeidsoperasjoner og se til at disse følges opp med forebyggende tiltak. Sikrest mulige redskaper med verneinnretninger må stå til disposisjon for de ansatte, og det må være krav om bruk av øyevern som

### FORSKRIFTER

- FOR 2005-01-01 nr 08: Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip § 2.2 Risikovurdering, § 3.1 Bestemmelser om personlig verneutstyr, § 3.3 krav til personlig verneutstyr, og § 6.1 Arbeidstakers medvirkningsplikt.
- FOR 1994-08-19 nr 819: Forskrift om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr

masker eller briller er tilpasset de ulike forholdene det arbeides under. Verneutstyret skal være underlagt gode vedlikeholdsrutiner og skiftes ut ved behov. Det er et lederansvar å se til at disse tingene ivaretas. Brukerne har også krav på opplæring i bruk av riktig type øyevern til de ulike formål, samt individuell tilpassing. Leverandører av slikt utstyr kan vanligvis bidra med veiledning og opplæring i bruk av utstyret. □



SKYLL GODT: Ved sprut av skadelige væsker i øynene, må man skylle med rikelig med vann.

FOTO: "MEDISIN OM BORD"

# Tilsyn av arbeids- og levevilkår

*Mer enn 300 representanter for sjøfolk, rederier og myndigheter, møttes i Genève mellom 15. og 26. september for å diskutere retningslinjer for flagg- og havnestatskontroll om bord i henhold til ILO Konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, den såkalte Maritime Labour Convention (MLC), som ILO vedtok i 2006.*



**Haakon Storhaug,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

MLC 2006 konsoliderer nærmere 70 konvensjoner og rekommandasjoner for sjøfolk som ILO har vedtatt siden 1920, og inneholder bestemmelser som skal effektivisere gjennomføringen av, og tilsynet med, MLC globalt.

## Hvordan føre tilsyn?

Diskusjonene på konferansen gikk over to sesjoner. I den første av sesjonene, 15.-19. september ble retningslinjer for flaggstatsinspeksjoner diskutert, og fokuset var på hvordan man bør føre tilsyn med konvensjonens ulike krav – hva man som inspektør bør kreve av dokumentasjon, og hvilke tiltak og sanksjonsmidler som bør iverksettes når man finner mangler.

Retningslinjene er meget praktisk orientert og er bygget opp slik at de identifiserer grunnleggende krav innenfor hvert område, hvordan man skal føre tilsyn med de grunnleggende kravene og gir eksempler på mangler. For eksempel, et grunnleggende krav er at sjøfolk skal ha en ansettelsesavtale som tilfredsstiller konvensjonens krav; inspektøren sjekker da at slik ansettelsesavtale forefinnes om bord. Deresom det er sjøfolk som ikke har en ansettelsesavtale, er det en mangel som må rettes opp. Et annet eksempel kan være minstealder, hvor det grunnleggende kravet er 16 år. Inspektøren kan da sjekke mannskapslisten, passene, eller andre offisielle dokumenter om



*MLC. – Et historisk vedtak, mente ILOs generalsekretær, Juan Somavia (midten), da han i 2006 underskrev Konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, sammen med konferansens president, Jean-Marc Schindler og direktøren for ILOs avdeling for internasjonal arbeidsstandard, Cleopatra Dumba-Henry.*

FOTO: © INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION / JCRIZET M

bord hvor fødselsdatoer er angitt. Er det sjøfolk som er under minstealder, er det en alvorlig mangel.

Andre krav det skal føres tilsyn med er helseerklæring, innredning (lugarer, mannskapsmesser og lignende), mat og hygiene, arbeidsmiljø, sjøfolks kvalifikasjoner, arbeids- og hviletid, samt bemanning og ansettelsesforhold så som rett til ferie og hjemsendelse.

Retningslinjene omfatter også hvordan man skal besikte et skip med tanke på sertifisering, da konvensjonen legger opp til at skip over 500 bruttonn i utenriksfart skal ha et sertifikat som attesterer at arbeids- og leve-

vilkårene om bord tilfredsstiller kravene i konvensjonen. Redere som har skip som skal ha et sertifikat må i tillegg utarbeide prosedyrer på fjorten nærmere spesifiserte områder med tanke på løpende etterlevelse, som skal revideres. For Norges del vil sertifiseringen delegeres til klassen for de skip som allerede er delegert.

## Havnestatskontroll

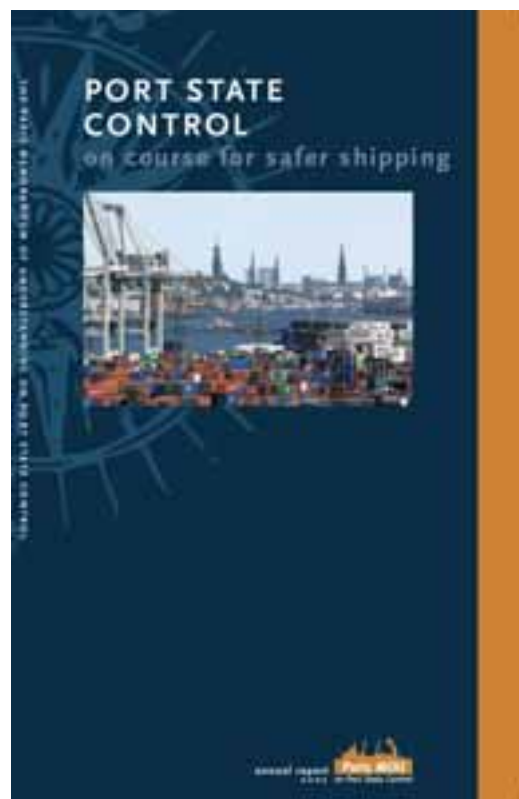
Under den andre sesjonen fra 22. til 26. september, diskuterte man tilsvarende retningslinjer for havnestatskontroll som utføres på fremmede skip som anløper en stats havner. Den skal hovedsakelig være

et supplement og bistand til flaggstatenes eget tilsyn. Retningslinjene for havnestatskontroll tar utgangspunkt i hvordan skip med et MLC-sertifikat bør kontrolleres. Skip med et gyldig MLC-sertifikat skal i utgangspunktet anses som å oppfylle konvensjonens krav, og dermed skal det i prinsippet ikke være nødvendig med mer inngående kontroll. Likevel finner havnestatskontrollørene rett som det er mangler om bord, og retningslinjene bistår da inspektøren med å avgjøre om og når det er behov for en mer detaljert inspeksjon og om det foreligger grunn til å holde et skip tilbake i havnen til forholdene er utbedret.

Retningslinjene for havnestatskontroll er lagt opp etter samme lest som flaggstatsretningslinjene, men dekker færre områder i konvensjonen. Det har å gjøre med at ikke alle konvensjonskravene dekker forhold om bord. Retningslinjene skal sørge for at havnestatskontroll med arbeids- og levedkår harmoniseres med den øvrige havnestatskontrollen, som for

Norges del styres gjennom Paris Memorandum of Understanding, en organisasjon som har base i Nederland.

MLC, 2006 trer i kraft tolv måneder etter at 30 ILO medlemsstater med en total andel av verdens bruttotonnasje på 33 % har ratifisert konvensjonen. Så langt har Liberia, Marshall-øyene, og Bahamas ratifisert konvensjonen. Sammen utgjør de nesten 20 % av verdens bruttotonnasje. Et stort antall land i alle verdens regioner har allerede tatt steg mot ratifikasjon. I juni 2007 vedtok EUs Råd å tillate alle EUs medlemsstater å ratifisere konvensjonen, og man satte et politisk mål om at dette bør være gjort innen utgangen av 2010. Norge legger opp til ratifikasjon i år, eventuelt neste år, avhengig av hvor raskt Stortinget kan få behandlet saken. Regjeringen har lagt frem odelstingsproposisjon nr. 70 (2007-2008) som inneholder forslag til nødvendige lovendringer og stortingsproposisjon nr 73 (2007-2008) hvor Regjeringen ber om Stortingets samtykke til ratifikasjon. □



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](mailto:bvnorwaymail@no.bureauveritas.com)  
Internett: [www.bureauveritas.com/](http://www.bureauveritas.com/)  
[www.certification.bureauveritas.no](http://www.certification.bureauveritas.no)



**BUREAU  
VERITAS**

For the benefit of business and people

**As shipping increases,  
so does the need for**

# more port State control

*In response to an oil spill that fouled the west coast of France in 1978, European ministers took decisive action to establish a regional system for inspections of foreign ships in 1982. Yet the growing numbers of ship detentions in many ports worldwide show the continuous need for a global system of regular port inspections. From 22–26 September, more than 300 government, ship owner and seafarer representatives met at the ILO to adopt new guidelines on port state control under the Maritime Labour Convention of 2006. In this special report, ILO Online shows how inspections work and why they are needed.*

On a beautiful day in this Ligurian town known as “la Superba” for its splendid marble palaces, the Coast Guard is inspecting what seems to be a good ship. The port extends 20 kilometres along the coast and is Italy’s leader in terms of cargo handling. With an estimated



*AMBITIOUS. Ms Wang Chung-Hai is one of the world’s few women seafarers and hopes to become one of the even rarer women officers or ship captains one day.*

PHOTO:ILO/CROZET M

60,000 employees, it is also the province’s main source of employment.

One of them is Lieutenant Vincenzo Paolo Leone. He is a member of the coast guard and one of three port state control officers (“PSCOs”). PSCOs are officers specially trained and authorized to carry out inspections of foreign ships coming into port. They carry out inspections of ships to check that the ships comply with international standards for ship safety, marine pollution prevention and for decent working and living conditions for seafarers.

### **Perfect condition**

These inspections in foreign ports complement and support the inspections of these ships that must be carried out by their flag States. It is Lt. Leone’s second ship inspection today. He is hoping that this ship will be as problem free as it appears on first sight.

The “Y M Orchid”, a 275 meter long recently built cargo ship operating





*INSPECTION. The port state control officer goes on board to check that the ship comply with international standards.*

PHOTO: ILO/CROZET M

under the flag of Panama, is in perfect condition. When asked how he feels about these inspections, Captain Sheng-Jou Yau, the ship's master, says that "we have too many flag State and port State controls under different regional agreements although the standards are more or less the same".

At this point of the conversation, a young seafarer, Ms Wang Chung-Hai, joins us. The young cadet breaks many stereotypes. She is one of the world's 1-2 per cent women seafarers and hopes to become one of the even rarer women officers or ship captains one day.

### **Dangerous atmosphere**

The next ship we visit that day with Lt. Leone is quite different. As it is in repair, he cannot effect a proper inspection today but he will certainly do so when welding and paint work is finished. A poster on board is impressive: "Some enclosed spaces on the ship may contain a dangerous atmosphere that will not support life".

A euphemism for Dante's Inferno – that's at least the impression we have when one of the craftsmen in his oil and water resistant outfit suddenly emerges from one of the holes giving access to the bottom of the ship. His mask protects him against the poisonous vapours emanating from the hold.

We leave the ship with a drunken feeling ... luckily, it is not followed by black-outs: according to the poster, "death is a guaranteed conclusion" in such a case.

The ship inspector is less concerned about our personal impressions. He tells the ship's master to repair the ventilation system in the galley, buy some insecticide to get rid of flies and cockroaches and keep frozen fish separate from potatoes in the same refrigerator.

According to Lt. Leone, these are "deficiencies" that can lead to the detention of a ship. In Genoa, 25 out of 82 ships inspected under port State control have been detained in 2007.

When asked about the worst ship he has ever seen, he says: "When I was still a cadet I accompanied an inspector on a vessel where even the life boat was not operational".

### **More detentions**

Tighter controls under the Paris Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control, with new categories of ships to be controlled, have led to rising numbers of detentions in European ports over the last two years. The first in the world, the Paris MoU aims at eliminating the operation of sub-standard ships through a harmonized



*INNEEDS REPAIRING. The ship inspector is not impressed with the ventilation system. There are also flies and cockroaches in the galley.*

PHOTO: ILO/CROZET M



**HAZARDOUS WORKING CONDITIONS.** The seafarer needs a mask to protect him against the poisonous vapours emanating from the hold.

PHOTO:ILO/CROZET M

system of port State control, and has inspired nine similar agreements in other regions of the world.

Although some observers believe port State control now unnecessary, the contrary is true. After several years of declining rates of detention rates in the European Union, the past two years have seen a reversal with detentions on the rise again. With Bulgaria and Romania joining the Memorandum in 2007, the 27 member States of the agreement have carried out 22,875 inspections in 2007. For the second year in a row, the number of detentions has risen, from 944 in 2005 to 1,174 in 2006 and 1,250 in 2007.

Certain areas of deficiencies also show increases compared with 2006: certification of crew (15.4 per cent), safety (6.5 per cent), security (5.4 per cent), marine pollution and environment (13.9 per cent), working and living conditions (16,3 per cent), operational (19.2 per cent) and management problems (50.9 per cent).

#### A safe course to the future

Since its creation in 1919, the ILO has been actively working to ensure decent working and living conditions for seafarers while at sea and in ports. A key

step was taken in 2006, when the ILO's International Labour Conference adopted a major new Convention, the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) that consolidated and updated almost all of the existing maritime labour instruments. It also contains an important section devoted to strengthening compliance and enforcement through effective flag State inspection

and ship certification and through port State control.

The MLC, 2006 will come into force 12 months after ratification by at least 30 ILO member States with a total share of at least 33 percent of the world's gross tonnage of ships. So far, it's been ratified by three major flag states representing nearly 20 percent of the world's gross tonnage, while many other countries have taken steps towards its ratification. The adoption of the port and flag state control guidelines last month in Geneva was considered a major step in this direction.

"When we look at the maritime world from the PSCOs' perspective, we can still see seafarers sailing on dangerous ships, ships causing pollution, and working and living conditions which are substantially below minimum international standards. I am confident that the new ILO guidelines on flag State inspection and the related guidelines for port State control officers, combined with the underlying Maritime Labour Convention, 2006 can meet these challenges and set a safe course to the future", concludes Cleopatra Doumbia-Henry, director of the ILO's International Labour Standards Department. □

ILO Online, GENOA Italy



**WARNING.** Some enclosed spaces may contain a dangerous atmosphere.

PHOTO:ILO/CROZET M

# 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](http://www.dnv.com)

MANAGING RISK



# Engasjert prisvinner

*Gunvor Ulstein ble valgt til Årets shippingnavn 2008 av kvinnenettverket WISTA (Women's International Shipping & Trading Association). Kvinner må tørre å gjøre seg synlige, mener hun.*

"Hun oppfattes som driftig, målbevisst og uredde. Hun har evne til nytenking og har i løpet av sine år som konsernsjef i Ulstein Group gjennomført store omstruktureringer. Selskapet har også under hennes ledelse utviklet svært innovative løsninger innen skipsdesign. I tillegg er hun tydelig overfor det politiske miljøet og jobber aktivt for gode rammebetingelser for næringen." Det er WISTA Norges begrunnelse for å gi prisen for "Årets shipping navn 2008" til Gunvor Ulstein, konsernsjef i Ulsteinkonsernet og administrerende direktør i Ulstein Shipping AS.

– Det er en ære å motta en slik pris, men det finnes så mange andre flinke, sier Gunvor Ulstein selv om å få tildelt WISTAs pris. Ulstein Group har fått en del priser opp gjennom årene, og det er flott med en slik anerkjennelse, synes hun. Men som den siviløkonomen hun er, passer hun på å påpeke at de ikke lever av priser alene. – Vi lever av gode produkter til rett pris og rett leveringstid.

– Vi har en organisasjon med svært dyktige medarbeidere som yter langt mer enn det vi kan forvente, sier hun stolt. – Engasjerte og flinke folk som arbeider hardt mot felles mål er avgjørende for å lykkes.

## Viktig med omtale

Imøtekommende og med et sterkt formidlingsønske er ordene som best beskriver konsernsjefen i Ulstein Group. Gunvor Ulstein snakker om markedet og byggeboomen som har vart lenge. Hun snakker om den maritime klyngen og om kompetansen som må holdes i hevd når det går fort i svingene. – Det er tydelig et skifte nå, med total stopp i

nybyggingskontrakter. Som leder er det spennende tider, sier hun.

Sjøfartsdirektoratet og DNV er viktige instanser i innovasjonsprosessen, og det er tett dialog underveis. – I gode tider er det et kapasitetsproblem og vanskelig å drive med innovasjon, men det er da man må spare penger for å kunne drive innovasjon i dårlige tider, sier Ulstein.

Når det gjelder det karakteristiske ULSTEIN X-BOW®-designet som konsernet har fått mye oppmerksomhet rundt, forklarer hun det med at den skiller seg merkbart fra tradisjonell skipsdesign både visuelt sett og med hensyn til funksjonalitet. – Den er enkel å forstå.

## WISTA

Wista (Women's International Shipping & Trading Association) er en internasjonal organisasjon for kvinner med ledende stillinger i maritim næring. Målet er å bidra til å gjøre næringen mer attraktiv for kvinner og styrke medlemmenes faglige og karriøremessige utvikling gjennom nettverksbygging og kompetanseutvikling. WISTA har over 1000 medlemmer i 20 land. I Norge har WISTA rundt 90 medlemmer med hovedtyngde i Oslo og Bergen.

WISTA-prisen for "Årets shippingnavn" vektlegger organisasjonens fire kjerneverdier: profesjonalitet, driftighet, åpenhet og engasjement, og skal gis til personer som har bidratt til utviklingen av den maritime industrien innen ledelse og forretningsutvikling.

Selv har trettiniåringen alltid vært fasinert av å se båter bli bygget – fra stålplatene blir levert og til de seiler fra verftet som ferdige båter. Hun skryter av all god ingeniørkunst som finnes rundt omkring, og mener at det er viktig for norske bedrifter å få mye omtale, blant annet for å klare å vinne kampen om de kloke hodene.

## Med å styre

Gunvor Ulstein er kjent med WISTA som organisasjon, men er ikke selv medlem. Hun ser likevel mye positivt med et slikt nettverk. – Menn har jo bestandig hatt sine forskjellige typer nettverk, sier hun. – Og spesielt i begynnelsen av karrieren kan kvinner trenge støtte og forbilder, for å se at det er mulig å nå lederjobbene.

Gunvor synes også at kvinner selv må ta grep og tørre å gjøre seg synlige. Det må bli lov for kvinner å si at de ønsker posisjoner, mener hun. – Posisjoner gir makt, og makt er ikke et negativt ord. Det å få lov til å være med å bestemme er positivt, sier hun, og det er ikke tvil om at hun snakker av egen erfaring.

Selv om hun i utgangspunktet er mot tvungen regulering, har Gunvor hele veien støttet regelen om førti prosent kvinner i styrer. – I dette tilfellet tror jeg at det er nødvendig, ellers ville det tatt så altfor lang tid å få kvinner inn i styrerommene, sier hun. Hun merker seg også at det er flere som var i mot dette i begynnelsen, som nå ser at det fungerer.

– Her, som på så mange andre områder er kompetansen viktig, sier hun. – Kvinner må få operativ erfaring, og ikke blir "styreproffer" for raskt.





*TOPPLEDER SOM TENKER NYTT. Under Gunvor Ulsteins styre har Ulsteinkonsernet oppnådd mye innen innovasjon, ikke minst den karakteristiske baugen. ULSTEIN X-BOW®.*

FOTO: ULSTEINKONSERNET

Når det gjelder kvinner og lederjobber blir hensynet til barn og familie ofte trukket frem som et aspekt. – Barn er en gave og samfunnet trenger rekruttering, sier konsernsjefen, som selv venter familieføøkning om ikke lenge. – Selvfølgelig ønsker jeg at mine ansatte skal få barn, og som leder vil jeg signalisere at det skal være rom for å fokusere på familie også.

Som leder ønsker hun også å være åpen, ærlig og engasjert. Hun feier ikke ting under teppet, men prøver å sette ord på det som er vanskelig. Som for eksempel da hun i tidligere dårlige tider sa til sine ansatte: "For de av dere som ønsker stabilitet, er kanskje ikke Ulstein stedet å være akkurat nå." Hun trengte fleksibilitet i organisasjonen, og var ærlig i hvordan hun opplevde situasjonen.

Gunvor ønsker en atmosfære hvor kommunikasjonen mellom leder og ansatt skal være åpen. – Uten klare tilbakemeldinger kan jo ikke de ansatte forvente endringer.

Det er også viktig at når beslutninger er tatt, så forholder man seg til dem og går videre. – Men man må også ha evnen til å gå tilbake på beslutninger om det skulle vise seg at de var gale, sier hun. □

Selv sitter Gunvor Ulstein i flere styrever. Hun har vært styremedlem i Eksportfinans og er for tiden medlem i representantskapet for Norsk Industri, nestleder i Rådet i Det Norske Veritas (DNV) og medlem av nærings- og handelsministerens Råd for Maritim Utvikling (MARUT), samt medlem i representantskapet for Norges Bank og i en rekke Ulsteinbedrifter. Men hun velger styrevervene med omhu. – Slike

forpliktelser tar mye tid, og jeg er intet overmenneske.

### Åpen og ærlig

– Jeg har kun erfaring fra å være kvinne, svarer Gunvor leende på spørsmålet om hvordan det er å være kvinnelig toppleder. – Jeg har aldri følt "glasstaket" som mange kvinner mener de støter mot, men det har sikkert hjulpet underveis at jeg ikke er hårsår.



**Vibeke Rasmussen,**  
overingeniør Sjøfartsdirektoratet

# Sjøvettkonferansen 2008

40 deltakere fra Sjøvettutvalg over hele landet var samlet i Trondheim 19. til 21. september.

- Dere er med å redde liv, så fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude som åpnet Sjøvettkonferansen 2008. Han berømmet Sjøvettutvalgene, og benyttet anledningen til å takke for den innsatsen de gjør for sikkerheten til unge og gamle båtbrukere langs kysten.

Deltakere fra Sjøvettutvalg over hele landet var samlet i Trondheim til konferanse for å dele erfaringer. - Jeg håper vi alle vil få et stort faglig utbytte av denne samlingen, sa John Aicher, underdirektør på avdeling for "Sjøvett og fritidsfartøy" i Sjøfartsdirektoratet. Avdelingen hadde sammen med "Vis Sjøvett Trondheim" satt sammen et omfattende og interessant

program som ga deltakerne mange nyttige og praktiske råd og tips til det videre arbeidet.

## Etterlyser bedre statistikk

Bjørn Reppe fra Sjøfartsdirektoratet redegjorde for hvordan og hvorfor dødsulykkene forbundet med fritidsbåt skjer. - Antall dødsfall går ned, mens antall fritidsbåtbrukere går opp. Det tyder på at dere gjør en god jobb, sa han til konferansedeltakerne, og påpekte samtidig at middelaldrende menn er grovt overrepresentert på ulykkesstatistikken.

- Nitti prosent av dem som omkommer på sjøen er menn, sa Reppe. - På den annen side er det også flest menn som ferdes på sjøen. 78 prosent

av båtbrukerne er menn. Spørsmålet er om menn ter seg verre enn kvinner når det er på sjøen. Ting kan tyde på det.

Bjørn Reppe måtte svare på mange spørsmål fra salen om hvor man får tallene fra, og flere etterlyste bedre statistikk. - Det er vanskelig å få skikkelig ulykkesstatistikk fra politiet, måtte han innrømme. - Ofte må vi ty til avisutklipp for å få oversikt over ulykkene som skjer.

Spørsmålet om obligatorisk båtførerbevis var også noe som opptok mange. - Det eneste jeg kan si er at jeg lurer like mye som dere, svarte Bjørn Reppe. - Det er opp til politikerne å bestemme.

Og som vi nå vet, er det siden blitt bestemt å innføre ordningen med obligatorisk båtførerbevis fra 1. mai 2010.



SAMLET FOR SJØVETT: 40 deltakere fra hele landet to turen til Sjøvettkonferansen i Trondheim i september.



PÅ BÅTTUR. Det blåste friskt, men disse folkla koste seg på fjorden likevel.

### Bobleplastens fortrefelighet

Lege Leif Vegard Landsem fra Luftambulansen var tilstede på konferansen for å snakke om førstehjelp med fokus på hypotermi, det vil si nedkjøling av kroppen. – Det opplysningsarbeidet “Vis Sjøvett” driver med gjør dere til en viktig del av redningstjenesten, sa han til konferansen. – Det er jo nesten alltid legfolk som er først på ulykkesstedet, og da er det avgjørende viktig at de vet hva de skal og ikke skal gjøre.

Det er hode og hals som står for det meste av det totale varmetapet, rundt 30 til 50 prosent. Om man havner i sjøen går nedkjølingen vesentlig raskere, omtrent tjue ganger raskere enn i luft.

Legen understreket hvor alvorlig nedkjøling faktisk er. – Om kroppstemperaturen synker ned til mellom 29 til 31 grader er det veldig skummelt. Da er det veldig små ting som skal til for å utløse hjerteflimmer. Derfor må en nedkjølt person behandles som et skjørt egg.

Rask oppvarming kan være farlig. Det man i første omgang må sørge for er at pasienten ikke blir enda kaldere. – Litt varmetap, bare to til tre grader, kan gi mye dårligere prognoser for pasienten, sa Landsem, som snakket varmt om bruk av bobleplast for å unngå nedkjøling.

– Folie er helt avleggs nå. Undersøkelser viser at ingenting slår bobleplast for å unngå varmetap. Det er en billig og enkel livsforsikring, så ha det liggende både i båten og bilen, oppfordret han.

John Aicher fra Sjøfartsdirektoratet satte i alle fall pris på å få en rull med

bobleplast. – Den skal jeg ha i båten min, sa han.

### Husk vest!

Bruk av flyteutstyr kan bety forskjellen på liv eller død når ulykken er ute. I Norge er det påbudt å ha egnet flyteutstyr for alle personer om bord i fritidsbåter. Det er ikke krav om at man faktisk må ha utstyret på seg, men det anbefales sterkt. Særlig når man er alene og i dårlig vær. – Heldigvis er det kun 23 prosent av båtbrukerne som ikke har redningsvest om bord, sa Anne Kristine Nergaard fra Redningsselskapet. – For de uten flyteutstyr er så til de grader overrepresentert på dødsstatistikken.

Representantene fra Sjøvettutvalgene får veldig ofte spørsmål om valg og kjøp av flyteutstyr når de er ute på arrangementer.

## SJØVETTREGLENE

- 1. Tenk sikkerhet.**  
Kunnskap og planlegging reduserer risikoen og øker trivselen.
- 2. Ta med nødvendig utstyr.**  
Utstyret må holdes i orden og være lett tilgjengelig.
- 3. Respekter vær og farvann.**  
Båten må bare benyttes under egnede forhold.
- 4. Følg Sjøveisreglene.**  
Bestemmelsene om vikeplikt, hastighet og lanterneføring må overholdes.
- 5. Bruk redningsvest eller flyteplagg.**  
Det er påbudt med godkjent flyteutstyr til alle om bord.
- 6. Vær uthvilt og edru.**  
Promillegrensen er 0,8 når du fører båt.
- 7. Vis hensyn.**  
Sikkerhet, miljø og trivsel er et felles ansvar.

Folk vil vite hva som er det beste alternativet for dem. – Da må de først finne ut hvilket behov de har, sa Nergaard og fortalte om klassifisering av flyteutstyr.

Flyteutstyr deles inn i fire ulike kategorier alt ettersom hvor store kravene til oppdrift er. Oppdriften måles i newton (N), og man har 50N-flyteplagg som det minste alternativet. Den tradisjonelle oransje redningsvesten med krave har



ISOLERER GODT – Ingenting slår bobleplast for å unngå varmetap, mener lege Leif Vegard Landsem fra Luftambulansen. – Det er en billig og enkel livsforsikring.

100N, mens en oppblåsbar redningsvest har 150N. Det høyeste alternativet er 275N som er mer beregnet for ekstreme værforhold og tunge klær.

- Det som er viktig, sa Anne Kristine Nergaard, er at man passer på å vedlikeholde flyteutstyret, slik at det virket som det skal når man trenger det.

### Klar for sjøen

Mens alkohol bak rattet er bannlyst blant folk flest, er dessverre ikke den samme holdningen alltid gjeldende på sjøen. Selv om faren ved å føre båt i påvirket tilstand burde være åpenbar, så er andelen av båtførere som er alkoholpåvirket oppadgående.

“Klar for sjøen” er en kampanje som setter fokus på farene knyttet til å kombinere alkohol og båtliv. Med slagordet ”Å være klar for sjøen er å være klar i hodet” setter kampanjen fokus på å få båtføreren og passasjerene til å være edru.

Trude Elisabeth Gaare var på konferansen for å danne tettere samarbeid mellom “Klar for sjøen” og Sjøvettutvalgene. – Meningen er ikke å ta kosen fra båtfolket, sa hun. - Målet er å skjerpe båtfolkets holdninger, øke sikkerheten og redusere antall drukninger ved å oppfordre til å velge alkoholfritt ved roret. □



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare



*IKKE HELT NY.* Anne Kristine Nergaard fra Redningsselskapet ga gode tips til hvordan sjøvettutvalgene kan snakke om flyteutstyr på arrangementer. Det spørs om hun ville godkjent vesten fra 1969, som Sjøfartsdirektoratets Bjørn Reppe fikk overrakt som gave.



*MER "VANNVIKTIG".* Hilde Sæbø er sammen med Per Kristiansen forfatter av en ny undervisningsbok som Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet lager til 3. og 4. klassinger. Den forrige boka, "Vannviktig" har blitt en stor suksess.



**Kr 298**

**Knut Molands bok  
"Sjømannsliv" er nå i salg i din  
bokhandel eller på  
[www.bokbyenforlag.no](http://www.bokbyenforlag.no)  
tlf 37 16 40 30**



## KYSTVERKET

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

# STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om uendrede lospliktbestemmelser og endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2009 ved Oslofjorden, Agder og Grenland, Rogaland, Vestlandet, Møre og Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark Sjøtrafikkavdeling

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) etter 1. oktober 2008.

Søknadsfrist: 15.01.2009

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

## ARBEIDSOPPGAVER

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

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

## KVALIFIKASJONER

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

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

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

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

## PERSONLIGE EGENSKAPER

**Gode samarbeids og kommunikasjonsevner**

**Evne til å arbeide selvstendig.**

**Gode evner** til kontaktskaping

**Aktuelle kandidater** vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av februar - april 2009.

**Disse kandidatene må kunne fremlegge:**

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

## I TILLEGG TIL OPPLÆRING TILBYR VI:

**Det tas sikte på at 1. deleksamen** avholdes etter ca 3-4 måneders opplæring.

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

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

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

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

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

Klikk deg inn på [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) for utfyllende stillingstekst og for å søke på stillingen

## Trenger ditt skip

# bunkerskonvensjonssertifikat?

*Norge har ratifisert den internasjonale konvensjonen om erstatning for bunkersoljesølskade, 2001 (Bunkerskonvensjonen). Konvensjonen trådte i kraft 21. november 2008. Det betyr at de skipene som ikke har et bunkerskonvensjonssertifikat står i fare for å bli tilbakeholdt. Norge har vært tidlig ute med å utarbeide slike sertifikater til både norske og utenlandske skip.*



**Simon Næsse,**  
juridisk rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Bunkerskonvensjonen introduserer et krav om forsikring som dekker skade på grunn av bunkersoljesøl. Kravet gjelder alle norske skip som har bruttotonnasje som overstiger tusen tonn, samt alle utenlandske skip med samme bruttotonnasje og som ankommer norske havner eller andre laste- eller lossesteder i Norge eller på norsk kontinentalsokkel. Kravet gjelder også skip som permanent opererer i norsk territorialvann. Dette er blitt tatt inn i norsk rett ved forskrift om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992. Denne finnes på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no) og Sjøfartsdirektoratets nettsider.

### På "White List"

Sjøfartsdirektoratet behandler søknader fra både norske og utenlandske skip. Det er allikevel verd å merke seg at norske skip vil bli prioritert, og at det er vilkår for de skipene som er registrert i en annen flaggstatt. Flaggstaten utenlandske skip tilhører må være på Paris MoU sin "White List", og flaggstaten kan ikke ha ratifisert konvensjonen selv. Ut over dette vil de utenlandske skipene som kan dokumentere at de ankommer Norsk territorium bli prioritert.

### Søk i god tid!

I samsvar med det nye kravet må søknad om bunkerssertifikat rettes til Sjøfartsdirektoratet. Rederier som trenger sertifikat, anbefales å søke i god tid før fart. Kravet trådte i kraft 21. november i år. Det betyr at alle skip over tusen tonn nå må ha et slikt sertifikat.

Videre er det slik at de fleste forsikringer gjelder for et år om gangen – omtrent alle fra og til medio februar. Det vil si at Sjøfartsdirektoratet mottar søknader om fornying av sertifikatet fra de fleste skipene i dette tidsrommet.

Både for bunkerskonvensjonssertifikat og for de fartøyene som trenger CLC-sertifikat. Skal man være sikret å få sertifikatet i tide, så bør søknaden sendes inn i god tid før ny forsikring trer i kraft.

Utenlandske skip som skal til norske havner må søke snarest og senest innen en måned før ankomst til Norge. □

## SØKNAD

### Søknadene må inneholde følgende informasjon:

1. Skipets navn
2. Identifikasjonsbokstaver eller tall (kjenningssignal)
3. IMO skipsidentifikasjonsnummer
4. Navn og fullstendig adresse til den registrerte eierens hovedforretningssted
5. En bekreftelse fra forsikrings-selskapet (blue card) som bekrefter at skipet er forsikret i tilfelle bunkersoljesølskade må være vedlagt søknaden
6. Navn og fullstendig adresse til den som skal motta bunkerskonvensjons-sertifikatet
7. Hvis skipet skal gå i norsk sone, må det informeres om når og hvor skipet skal gå.

Søknaden kan sendes elektronisk, men det originale forsikringsbeviset skal sendes Sjøfartsdirektoratet på papir. Dette kreves ikke i tilfeller hvor forsikringen er utstedt av et forsikringsselskap tilknyttet International Group of P&I Clubs og det er mulig å validere forsikringen på nettsiden til den aktuelle P&I Club.

### Sjøfartsdirektoratet godtar forsikring fra følgende selskap:

- a) Forsikringsselskap tilknyttet International Group of P&I.
- b) Forsikringsselskap innen EU/EØS som har registrert grenseoverskridende virksomhet.

Forsikringsselskap utover dette vil som utgangspunkt ikke bli godkjent. Men Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad vurdere unntak fra dette.

Det vil påløpe gebyr for utstedelse av sertifikatet. Sertifikatet blir utstedt med gyldighetstid tilsvarende forsikringsperioden. Det originale sertifikatet må til enhver tid være om bord i skipet.



*MÅ HA SERTIFIKAT. Forsyningskipet "Viking Avant", her langt nord på Snøhvit feltet, er et fartøy som må ha bunkerskonvensjons sertifikat.*

FOTO: EIDESVIK OFFSHORE



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkikasuohtkan

## Fagskolen i Troms Tromsø Maritime Skole

# Skipsoffiserutdanningen i fagskolen

Vil du bli Navigatør, sjøkaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?

Utdanning for dekk- og maskinoffisersertifikat kl 4, 3 og 1.

Kurs innen sikkerhet eller radiokommunikasjon eller andre kurs relatert til skipsfart / offshore ta kontakt med oss.

Informasjon om utdanning og kurs finner du på: [www.tos-mar.vgs.no](http://www.tos-mar.vgs.no)

Kontakt gjerne skolen for nærmere informasjon.

Tromsø maritime skole

Postboks 6341, 9293 Tromsø.

Telefon 77 66 62 00, Faks 77 56 63 35

e-post: [tos-mar.vgs@tromsfylke.no](mailto:tos-mar.vgs@tromsfylke.no)

# Mye krisesnakk, men ingen krisestemning

*Finanskrisen ruver truende over maritim næring, og diskusjonen gikk tidvis høyt under Verftskonferansen i Ålesund i høst. Både politikere og byråkrater måtte tåle mange spørsmål.*



FULLSATT SAL. Verftskonferansen i Ålesund samlet 400 deltakere.

- Regjeringen har mulighet til å iverksette ytterligere beredskapstiltak dersom den finansielle situasjonen for norsk verftsindustri forverres dramatisk som følge av finanskrisen, kunne nærings- og handelsminister Sylvia Brustad forsikre de rundt 400 deltakerne på Verftskonferansen i Ålesund 4.november.

Maritim næring merker godt finanskrisen. Det er 65 milliarder i ordre-reserve, men det er full stopp i nybyggingskontrakter, og dette er bekymringsfullt. Brustad sa at det er viktig for regjeringen å ha nærkontakt med de ulike bransjene, og at de finanspolitiske tiltakene

som regjeringen og Stortinget alt har vedtatt må få mulighet til å virke før myndighetene eventuelt vurderer om flere tiltak bør settes inn. Men ministeren ville ikke svare på spørsmål fra salen, noe som skuffet mange av deltakerne på konferansen.

### **Må kommunisere helhetlig tilbud**

Brustad la vekt på at regjeringen har som mål at norske maritime næringer skal være verdens mest miljøvennlige, og fortalte at de jobber aktivt med internasjonale forhandlinger, blant annet i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. - Skipene må

bygges mer miljøvennlig og ikke minst foregår skipsopphugging på dårlige premisser, sa hun, og innrømte at det er for dårlig kontroll av utslipp fra verft. Ministeren benyttet anledningen da hun hadde representanter fra hele verftsindustrien i salen, og oppfordret dem til å ta samfunnsansvar når det gjelder forurensningen.

- Innovasjon er viktig i de tider vi er inne i nå, forsatte Brustad. - Skipsfarten har gått gjennom mange små og store revolusjoner. Gjennom tidene har skipenes framdrift utviklet seg fra seil til damp og videre til motor. Vi vet ikke hva



framtiden bringer men vi kan være sikker på en ting -den vil by på store utfordringer.

Til slutt fikk Brustad overrekket omdømmeprojektet "Norsk maritim næring i utlandet", som er en omfattende analyse som er gjort av Innovasjon Norge, Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene på oppdrag Nærings- og handelsdepartementet. Undersøkelsen viser at Norge ikke er gode nok på kundeorientering og markedsføring. Stilen vår oppleves som arrogant, og vi har manglende kulturforståelse, spesielt i asiatiske land. På den andre siden mener visstnok utlendingene at Norge er best på kvalitet og teknologi, men det er viktig å kommunisere helheten i det norske tilbudet, da ikke alle er like oppmerksom på det.

### Finansieringsproblemer

- Gullalderen er over, annonserte Erik M. Andersen, administrerende direktør i R.S. Platou Economics Reseach AS. En betydelig del av dagens ordrebok på verdensbasis er ikke finansiert, og følgen av finanskrisen vil være at det nærmest blir umulig med finansieringen, mente han.

I følge ledende shippingbanker vil så mye som 25 % til 40 % av ordrene ikke bli levert. Historiske erfaringer viser at de verste økonomiske krisene er de hvor myndighetene ikke har tatt ansvar. Alle kriser har nye element i seg som gjør at de ikke kan sammenliknes med tidligere kriser. Økonomiske prognoser er vanskelig, da ingen kjenner markedet slik det er i dag.

- Vi vil komme til å se mye kanselleringer og store forsinkelser i ordremassen som er i dag. Resalget av kontraherte båter vil øke og prisen vil falle, sa Nicolai Hansteen, sjefsøkonom i Lorentzen & Steemoco AS. - Ordrebøkene ved norske verft består av syttifem prosent "oljerelevante" fartøy, og tiden vi nå er inne i vil gi gode muligheter til å bygge andre typer fartøy, mente han.

### Forventede endringer

Transport fra vei til sjø, var hovedbudskapet fra kystdirektør Kirsti Slotsvik i hennes foredrag "Havna – et viktig nav i sjøtransporten". - Sjøtransport har fortsatt stor kapasitet og kan løse mye av

kapasitetsproblemet i transportsektoren med lav offentlig ressursinnsats, mente hun. Videre presenterte hun stamnett-havnene som er et ledd i arbeidet med et felles nasjonalt transportnett. Stamnettet på sjøen vil være grunnlag for et effektivt, miljøvennlig og intermodalt transportsystem. Et av virkemidlene i forhold til havnene kan være større konsentrasjon av last om et færre antall havner. Nye og mer miljøvennlige båter vil lette konkurransen med å få transport fra vei til sjø.

Når det gjelder havnesikkerhet mente Slotsvik at vi kan vente oss endringer med nyvalgt demokratisk president i USA. Selv om ikke USA bestemmer det internasjonale regelverket alene, er det i stor grad de som legger føringene for ISPS-regelverket (The International Ship and Port Facility Security Code). Hun fortalte at Kystverket får mye kjeft fordi gjerdene som kreves rundt havnene er "idiotiske", men påpekte at Norge må følge internasjonalt regelverk. Om ikke annet er transportørene fornøyd. - Aldri har de følt at varene deres har stått tryggere, smilte Slotsvik.

### Etterlyste argumenter

- Hvorfor skal terrrorsikring nå også gjelde for reparasjonsverft? En frustrert daglig leder i Bergen Group BMV, Trygve

Aarland, hadde kystdirektøren som tilhører da han holdt et foredrag der han langet ut mot Kystverket som han mener har gjort en stor feilvurdering når de har definert reparasjonsverft som havneterminal.

I internasjonalt regelverk er det opp til den enkelte medlemsstat å definere grensene for de enkelte havner i overensstemmelse med EU-direktivet. Aarland lurte på hvor argumentet for endringen lå og hvordan verftene skal kunne gjennomføre regelverket i praksis. Han påpekte til slutt at selv amerikanerne, som vel kanskje er de ivrigste i klassen når det gjelder terrrorsikring, har gått vekk fra at ISPS skal gjelde reparasjonsverft.

Arland fikk ikke svar på spørsmålet sitt i plenum. Hvilke diskusjoner som foregikk i lunsjen, har ikke Navigares utsendte oversikt over. □



Vibeke Rasmussen,  
overingenior Sjøfartsdirektoratet



*HAR YTTERLIGERE KRISETILTAK I ERMET. Nærings- og handelsminister Sylvia Brustad sa at det er viktig for regjeringen å ha nærkontakt med maritim næring i slike krisetider, og oppfordret samtidig til å ta samfunnsansvar når det gjelder forurensning. Men deltakerne på Verftskonferansen skulle gjerne sett at hun også hadde svart på spørsmål fra salen.*

FOTO: HANS-PETTER SANDETH

# LRIT- nye regler om havovervåking fra nyttår

*Fra 31. desember i år skal alle skip kunne sende identifikasjon og posisjon, samt tiden for når posisjonen ble tatt, til en landbasert database, hver sjette time. Hensikten med å innføre dette kravet, er å etablere et globalt system for identifisering og sporing av skip.*

FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO vedtok i mai 2006 at alle konvensjonsskip i fartsområder utenfor rekkevidden til en landbasert AIS-stasjon skal kunne spores og identifiseres til enhver tid. Informasjonen lagres i et internasjonalt databasesystem, tilgjengelig for IMO-medlemsland og redningstjenester. Innføringen av kravet er et ledd i å styrke sikkerheten til sjøs, både når det gjelder hensynet til sikker navigering og det marine miljøet.

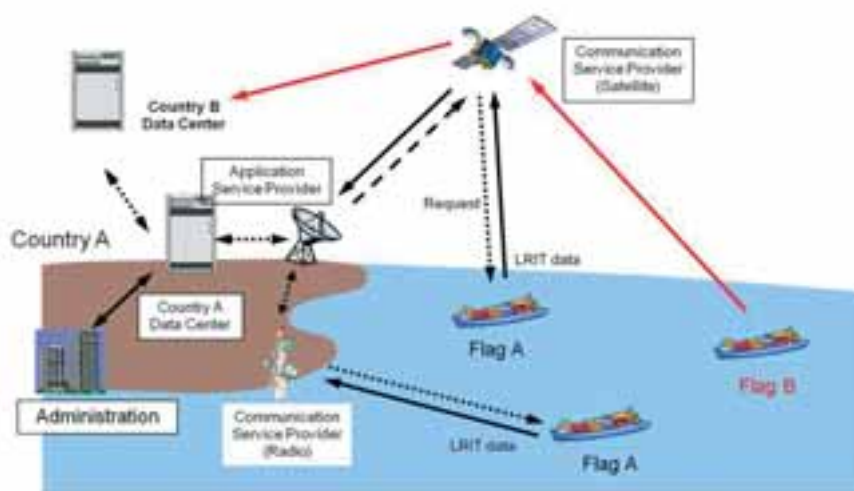
For nye skip gjelder kravet fra 31. desember 2008, mens det for eksisterende skip i radiodekningsområdene A2 og A3 er gitt en frist frem til første radiokontroll i 2009. Skip som utelukkende opererer innenfor radiodekningsområde A4, har frist til første radiokontroll etter 1. juli 2009.

## Krav

LRIT (Long-Range Identification and Tracking) er et system som er utviklet for å kunne identifisere og spore fartøy som opererer i områder utenfor dekningsområdet til landbaserte AIS-stasjoner. Sendingen foregår automatisk over satellittbaserte systemer, uten innblanding fra mannskapet om bord. Eksisterende satellittutstyr kan benyttes, forutsatt at det kan utføre den nødvendige oppgaven. Utgifter i forbindelse med bruken av LRIT vil bli belastet flaggstaten.

Ifølge ny regel i Sjø sikkerhetskonvensjonen SOLAS (Regel V/19-1), skal følgende skip ha LRIT:

- Passasjerskip, inklusive hurtigbåter (HSC),
- Lasteskip, inklusive hurtigbåter (HSC), på 300 bruttotonn og derover, og
- Offshore breenheter.



Skip som er utstyrt med AIS (automatisk identifikasjonssystem) og kun opererer innenfor radiodekningsområde A1, er unntatt fra dette kravet.

## Retten til informasjon

Informasjonen man henter fra LRIT-systemet vil i tillegg til trafikkovertvåking for eksempel kunne brukes til å lokalisere skip som er i fare og til å finne skip i nærheten som kan gå til unnsetning og bistå i en eventuell redningsaksjon. Systemet har forebyggende egenskaper ved at det er mulig å spore og identifisere skip som kan være til fare for sjøsikkerheten eller er en trussel mot en kyststat.

Retten til informasjon fordeler seg slik:

- Flaggstaten har rett til informasjon om egne skip, uansett hvor de måtte finne seg.
- En medlemsstat har rett til informasjon om skip som har indikert en intensjon om å anløpe en havn eller et annet sted under denne medlems-

statens jurisdiksjon, uavhengig av hvor skipet befinner seg, forutsatt at det ikke befinner seg i et annet medlemslands interne farvann.

- En medlemsstat har rett til informasjon om skip under andre medlemsstaters flagg, selv om disse ikke har til hensikt å anløpe en havn eller et annet sted under denne medlemsstatens jurisdiksjon, dersom skipet befinner seg innenfor en avstand på 1000 nautiske mil fra medlemsstatens kyst, forutsatt at skipet ikke befinner seg i en annen medlemsstats interne farvann.
- En medlemsstat har ikke rett til å motta informasjon om et skip som befinner seg innenfor territorialfarvannet til sin egen flaggstat.

## Utstyr

Det vil nok ta en tid før alt landbasert utstyr er på plass og kan virke etter hensikten. Men, når alt er oppe og går, vil verden ha fått et overvåkingsverktøy som

man for en generasjon siden ikke ville trodd var mulig.

Skip som tidligere ikke hadde krav om utstyr for langdistanses kommunikasjon, det vil si skip som kun opererer innenfor radiodekningsområdene A1 og A2, vil måtte installere nytt utstyr, mens skip som opererer i større områder (A1, A2, A3 og A4) kan benytte eksisterende utstyr, forutsatt at det kan utføre de påbudte LRIT-funksjonene uten konflikt med andre krav, som for eksempel, krav til GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) og SSAS (Ship Security Alert System).

LRIT-utstyr skal kunne fjernprogrammeres. Hvert land skal utpeke foretak som kan utføre slik programmering. Norske myndigheter har inngått avtaler om LRIT-testing med følgende foretak:

- Thrane & Thrane – Danmark,
- Transas Scandinavia AB, Sverige,
- Pole Star Space Application, London – England,
- Marine Trac Ltd, West Sussex – England

## RADIODEKNINGSOMRÅDER (SEA AREA)

Områdene er fastsatt ut fra rekkevidden til radiostyret som benyttes i det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet GMDSS (Global Maritime Distress and Safety system) Det skilles mellom fire radiodekningsområder som kalles: A1, A2, A3 og A4.

- A1 er et område innenfor radiodekning til minst en VHF kyststasjon hvor kontinuerlig DSC-alarmering er tilgjengelig. Rekkevidden er mellom 20 til 35 nautiske mil, avhengig av antennehøyder.
- A2 er et område utenfor A1, men innenfor radiodekning til minst en MF kyststasjon hvor kontinuerlig DSC-alarmering er tilgjengelig. Rekkevidden skip-til-skip over MF er anslått til om lag 150 nautiske mil. Kommunikasjon skip-til-land har en noe større rekkevidde.
- A3 er et område utenfor A1 og A2, men innenfor dekning av en Inmarsat geostasjonær satellitt, hvor kontinuerlig nødalarmering er tilgjengelig. Dekningsområdet er fra 70° N til 70° S. At satellittene er geostasjonære betyr at de følger jordens rotasjon. Sett fra jorden står de altså stille.
- A4 er et område utenfor A1, A2 og A3, det vil si polområdene.

- Securewest International, Devon – England,
- Fulcrum Business Solutions Limited, London – England
- FUPE systems AS, Aukra – Norge, CLS Collecte Localisation Satellites, Ramonville Saint Agne – Frankrike (avventer avtale). □



Sigmund Breivik,  
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

## ► 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





OMVISNING. Gøril Bakken og de andre deltakere på konferansen fikk en interessant omvisning hos Thome Shipping.

## Sjøfartsdirektoratet

# underviste utenriksansatte i Sydøst-Asia



Helge Thime-Iversen, førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

*For å styrke vår tjeneste i området ble det i oktober holdt et seminar for norske utestasjoner i Sydøst-Asia-regionen. Gode forberedelser fra Sjøfartsdirektoratet og vertskapet la grunnlaget for et vellykket resultat i Singapore.*

I samarbeid med Utenriksdepartementet inviterte Sjøfartsdirektoratet til seminar for representanter fra norske ambassader og generalkonsulat i Sydøst-Asia. Ambassaden i Singapore var vertskap for seminaret og sto for den praktiske tilretteleggingen. Seminaret strakte seg fra syvende til tiende oktober, og del-

tagere fra utenriksstasjoner i Singapore, Thailand, Vietnam, Sri Lanka, India, Filippinene og Kina møttes i Singapore. Disse utenriksstasjonene fungerer som Sjøfartsdirektoratets 'forlengede arm' i denne delen av verden. Sjøfartsdirektoratets delegasjon ble ledet av sjefingeniør Rune Vikse fra underav-

deling for utdanning, sertifisering og bemanning. Fra samme avdeling deltok også førstekonsulent Marina Glazkova, mens seniorrådgiver Unn C. Lem og førstekonsulent Gøril Bakken representerte underavdeling for arbeids- og levevilkår.

### Sertifikatregler

På seminarets første dag fikk deltagerne en gjennomgang av struktur og innhold i STCW-konvensjonen, som er den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakt hold for sjøfolk. Alle personer i sertifikatpliktige



FOREDRAG. Medarbeidere fra norske utenriksstasjoner i Sydøst-Asia fikk undervisning fra Sjøfartsdirektoratet om blant annet sjomannslegeordningen.

stillinger om bord skal ha sertifikater som er oppdatert i henhold til kravene i den reviderte STCW95-konvensjonen. I denne sammenhengen ble det dessuten orientert om norske kvalifikasjonskrav og sertifikatkrav for utenlandske offiserer på fartøy under norsk flagg. Fremgangsmåte og rutiner for søknad om norsk påtegning av nasjonale sertifikater ble også gjennomgått.

### Utvekslet erfaringer

Andre dagen var viet til regelverk og rutiner i tilknytning til sjømannslegeordningen, sjøfartsbøker og kontroll av maritim tjeneste som blant annet inkluderer offentlig kontroll av sjøfolks ansettelsesforhold, kvalifikasjoner i forhold til stilling, helseerklæring, id-bevis og sjøfartsbøker/fartsoppgaver. Et besøk hos Thome shippings lokale kontor sto også på programmet. Deltakerne fikk her en orientering om selskapets virksomhet og et lite innblikk i noen av de utfordringer som næringen står overfor. Det ble også tid til en omvisning i selskapets lokaler.

På kvelden ble deltakerne invitert til mottakelse hos den norske ambasadøren i Singapore, Janne Julsrud. Her møtte seminardeltakerne blant andre et utvalg lokale representanter fra den norske sjøfartsnæringen som er lokalisert i Singapore, og man kunne utveksle erfaringer og informasjon.

Siste dagen fortsatte man gjennomgang av kontroll av maritim tjeneste. Videre fikk deltakerne anledning til å komme med sine spørsmål og kommentarer i forhold til kommunikasjonen med Sjøfartsdirektoratet, og det ble også tid til et besøk hos Singapores Maritime & Port Authorities (MPA). □



*EKSAMEN. Singapores maritime myndigheter, MPA, har sitt eget simulatorsenter, der studenter var oppe til eksamen.*



*TRAVEL HAVN. Shipping og varehandel er noe av det som har gjort Singapore og andre store havnebyer i Sydøst-Asia suksessrike.*

**FURUNO®**

## **ECDIS** Electronic Chart Display and Information System

**FEA-2107/2807**  
[20.1" LCD] [23.1" LCD]



**FURUNO ECDIS FEA-2107/2807 facilitates comprehensive route-planning and route-monitoring allowing ships' operators to conduct safe and efficient navigation**



**FURUNO NORGE A/S**

Sjømannsveien 19 - N-6008 Norway  
Tel. +47 70 10 29 50 - fax +47 70 10 29 51

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

# EKSPLOSJON

## Hva skjedde?

Under rengjøring av tanker skjedde det en eksplosjon som resulterte i alvorlige skader og to dødsfall.

## Hvorfor skjedde det?

Gnister fra slippearbeid på tankbåtens gangbru forårsaket antennelse gjennom en åpen rengjøringsluke på tanken.

## Hva kan vi lære?

Sikkerhetsprosedyrer skal alltid følges og trygge arbeidsrutiner overholdes. Skjærebrenning og annet varmt arbeid skal ikke utføres samtidig med tankrengjøring, gass-lufting eller andre tankoperasjoner der eksplosjonsfarlig gass og damp kan komme ut av tankene.

## Hva skjedde?

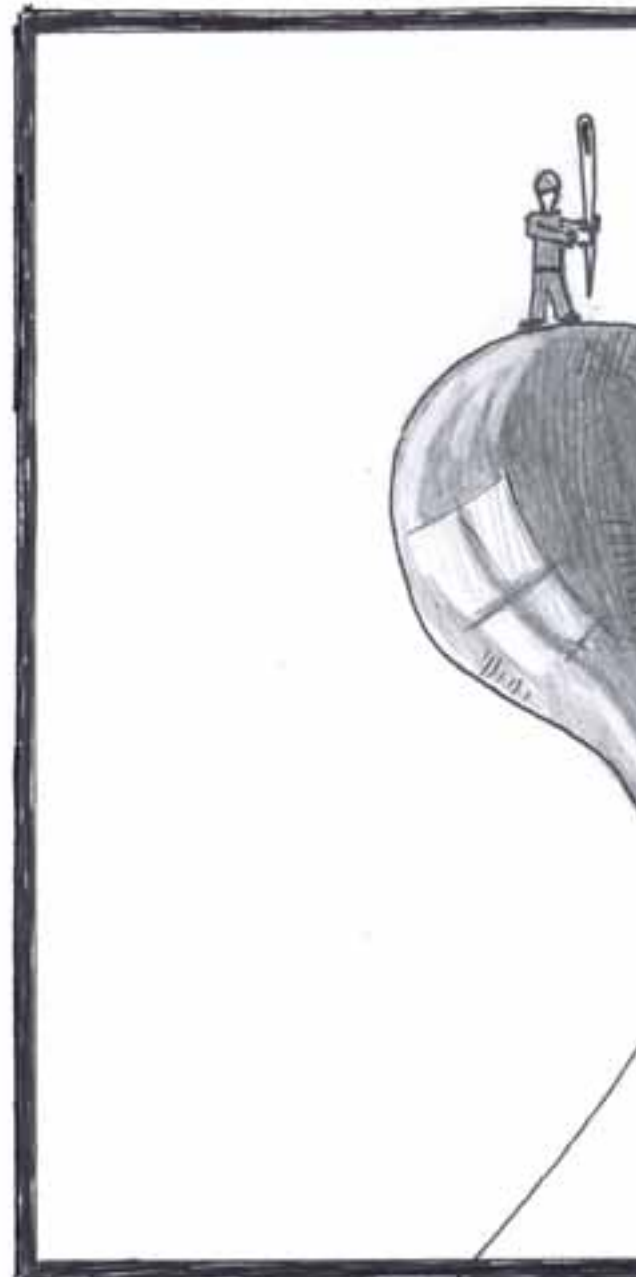
En forvarmer (dampkjele for spillvarme) på et passasjerskip sprakk under prøveturen etter en reparasjonsperiode. To mennesker omkom på grunn av brannskader forårsaket av damp og tre andre ble skadet som et resultat av denne svikten.

## Hvorfor skjedde det?

Forvarmeren ombord skulle ikke brukes eller trykkesett under prøveturen. Den nødvendige dampen skulle komme fra en midlertidig installert oljefyrt dampkjele. Maskinistene besluttet at vannet ikke skulle tappes ut av forvarmerne. I stedet aktet de å ventilere dem ved å bruke en håndspak til å løfte spareventilene ut av posisjon. De var ikke klar over at sikkerhetsventilene på babord forvarmer hadde rustet fast i lukket posisjon og at de ikke ventilerende forvarmeren til tross for at indikatoren på håndspaken viste noe annet. Når da trykket økte tilstrekkelig, revnet babord forvarmer i en periferisk sveisesøm.

## Hva kan vi lære?

Besetningen i maskinen var opptatt med så vel reparasjoner ombord som prøvetur, og dette kan ha forhindret dem i å grundig vurdere følgene av å ikke drenere forvarmerne. Arbeid underveis kan også ha forhindret besetningen i maskinrommet fra å gå de nødvendige runder i maskinrommet for derved å få bekreftet at forvarmeren faktisk ble ventilert. Undersøkelsen av ulykken avslørte også mangler ved sikkerhetsstyringssystemet (SMS). SMS inneholdt ikke tilfredsstillende prosedyrer for å sikre vedlikehold og sikker drift av produksjonssystemet for damp. Tilfredsstillende risikoanalyse av sikkerhetsanordninger i dampkjelen, alarmer, kontrollmekanismer og varsling; samt streng overholdelse av prosedyrer for prøveturer kunne ha forhindret denne ulykken.



# EXPLOSION

## What happened?

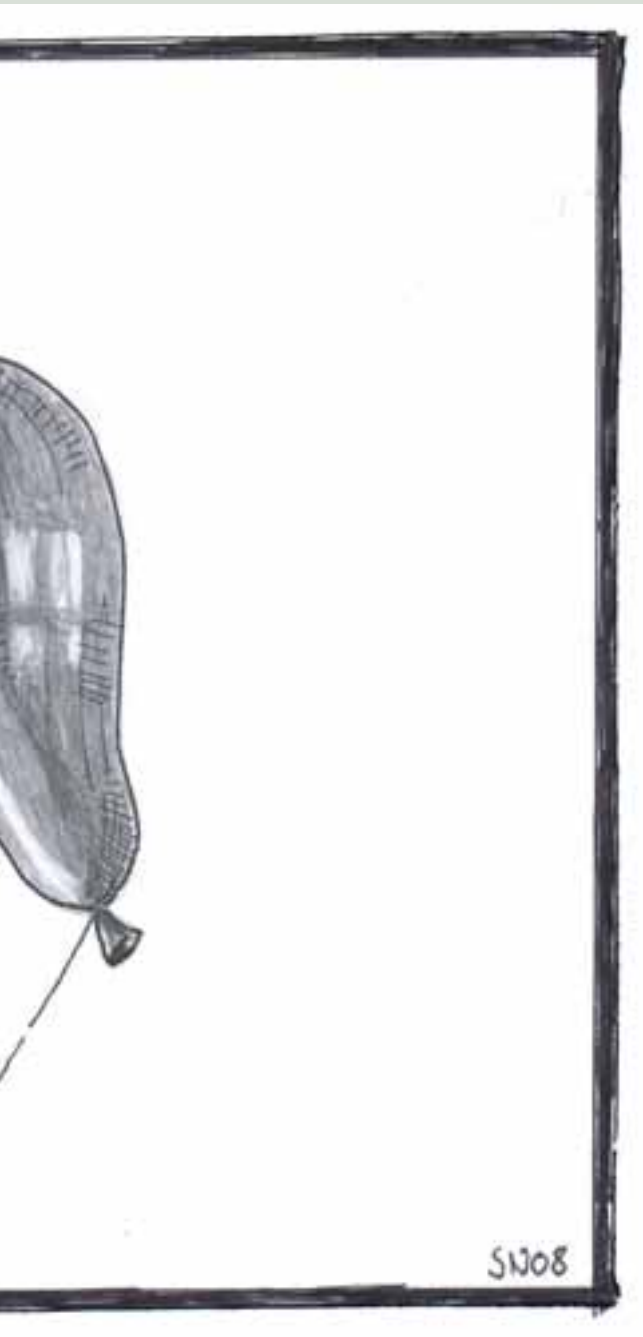
An explosion occurred during tank cleaning operations resulting in severe injuries and the death of two people.

## Why did it happen?

Sparks from grinding work on the tanker's catwalk caused the ignition through an open tank cleaning hatch.

## What can we learn?

Always follow strictly the safety procedures and adhere to safe working practices. Cutting and other hot works should not be conducted while tank cleaning, gas-freeing and other tank operation where flammable gas and vapour may come out from the tanks.



## What happened?

An economizer (waste heat boiler) on a passenger ship ruptured during sea trials after a repair period. Two people died from steam burns and three others were injured as a result of the failure.

## Why did it happen?

The shipboard economizers were not to be used, or be pressurized, during the sea trials. The necessary steam was to be provided by a temporarily installed oil fired boiler. The engineers decided not to drain the water from the economizers. Instead, they intended to vent them by using the hand easing gear to lift the economizer safety valves from their seats. They did not realize that the safety valves on the port economizer had corroded in the closed position and that they were not venting the economizer despite the position of the indicators on the hand easing gear. When sufficient pressure developed, the port economizer ruptured in way of a circumferential welded joint.

## What can we learn?

The pre-occupation of the engineering staff with the shipboard repairs and sea trials may have prevented them from thoroughly considering the consequences of not draining the economizers. The work underway may also have interfered with the engine room staff making appropriate engine room rounds to verify that the economizer was actually being vented. The investigation into the casualty also revealed inadequacies in the Safety Management System (SMS). The SMS did not contain adequate procedures to ensure the maintenance and safe operation of the steam generating plant. Adequate risk assessment of boiler safety devices, alarms, means of control and indication; and strict adherence to sea trials procedures may have prevented this accident.

# Norskekysten har blitt tryggere

*Det omfattende nymålingsprogrammet for norskekysten er i mål. Hele norskekysten er nå dekket med elektroniske sjøkart basert på tidsmessige målinger.*

Med over 11 000 nymålte kvadratkilometer er dette den mest omfattende oppgraderingen av kartsituasjonen langs kysten gjennom tidene, melder Statens kartverk. Det er nå vesentlig tryggere å ferdes langs norskekysten.

Samtlige farvann sjømålt før 1960 er nymålt, og alle hovedleder er nå dekket med moderne elektroniske sjøkart og papirkart. Nærmere 1200 skip seiler nå langs norskekysten med moderne elektroniske sjøkart. I tillegg bruker 330 losere i Kystverket slike kart som støtte. Men selv om hovedledene nå er godt dekket, gjenstår områder i randsonene av hovedledene. Oppgradering av dem vil blant annet komme fiskerne til gode. Dette er områder som vil bli sjømålt over noe tid. □



Flere studieplasser



## 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**

Fagskolen i Vestfold tlf 33 07 90 00



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

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



#### Region sør

##### 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

##### 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

##### 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

#### Region nord

##### 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

##### Stasjon Bodø

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

##### 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

##### Båtsfjord

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



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

**Internett: [maritim.hials.no](http://maritim.hials.no)**

## Beredskapstelefon

Ringer man Sjøfartsdirektoratet, 52 74 50 00, utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det **at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid.**

**Denne er som følger:**

**Fra 15.09 til 15.05: 0800 til 1545**

**Fra 15.05 til 15.09: 0800 til 1500.**

## Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate, tel.no. 52 74 50 00, outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized **that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours.**

**These are as follows:**

**From 15th of September to 15th of May:**

**0800 hrs. to 1545 hrs. (l/t)**

**From 15th of May to 15th of September:**

**0800 hrs. to 1500 hrs. (l/t)**

# Vi fo Mennes

## SRM-KURS:

**SRM, Ship Resource Management**, er et kurs som imøtekommer kravene i **STCW - 95** tabell A-II/4, tabell A-V/2 som resulterer i kursbevis/diplom.

Kursets innhold og gjennomføring er bygget opp for å få et system der vi lærer og repeterer viktige element innen **MYB** (Menneskelige Ytelser og Begrensninger) for å unngå å gjøre "enkle", men godt kjente menneskelige feil. Alt dreier seg om sikkerhet!



**Sikkerhetssenteret Rørvik** har egen Human factor avdeling med svært dyktige medarbeidere. Svern Dahle (t.h.), offiser med lang erfaring fra Forsvaret og med mange år i internasjonale FN og NATO operasjoner. Spesialområde innen human factor, ledelse og krisehåndtering. Svein Kristian Garnes (t.v.), er tidligere flykaptein med stor kompetanse innen SRM (Ship Resource Management). Sammen har de "marinisert" det beste for å gi en optimal opplæring til den maritime næringen så vel til små som store enheter. Vi har hatt et nært samarbeid med Redningsselskapet med svært gode resultater.

SRM-kurset har en varighet på 3 dager og inneholder:

- Menneskelig atferd og reaksjonsmønstre
- Krisehåndtering og beredskapsplaner
- Optimalisering av bruken av ressurser ombord (den maritime "MCC-SHELL" modellen)
- Ledelse
- Takling av stress
- Kommunikasjon
- Problemløsning og beslutningstaking
- Prosedyrer og sjekklister
- Gruppeoppgaver og "case studies"
- Simulatorøvelser med oppgaveløsning

Historisk sett kjenner vi best til begrepet **BRM** (Bridge Resource Management) i den maritime verden. Disse kursene har vært på markedet lenge og ofte uten revisjon. På SRM kurset bygger vi videre på grunnprinsippene i BRM.

## Sikkerhetssenteret Rørvik

ble etablert i 1994, og har gradvis utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi innehar i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW – 95 konvensjonen. Vi har i den senere tid lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkelsninger som kan være av interesse. Vi er med på utvikling av nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi holder kurs der det passer best for rederiene. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.

# kuserer på MYB

## kelige Ytelser og Begrensninger

Modellen er utvidet med erfaringer fra menneskelige reaksjoner når situasjonen er et faktum. Da er det tatt hensyn til den moderne teknologien/instrumenteringen om bord, fordeler og ulemper som dette medfører, samt fokus på prosedyrer, kunnskap og kjennskap til eget skip. Kort sagt samspill og lagånd med fokus på sikkerhet.

**Ulykker skapes ikke - de forårsakes:** Statistikken viser at menneskelige feil og feilvurdering av situasjoner forårsaker de fleste ulykkene til sjøs. Sikkerhetssenteret Rørvik har tatt utfordringen med å redusere denne statistikken gjennom fokus på kvalitet og ved å bygge opp et spisskompetansesenter rundt **MYB**. Vi har satt fokus på menneskets ytelser og begrensninger i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Vi kan tilby kunden spesialtilpassede kurs i forhold til fartøystype og operasjon. Vi ser fram til å dele vår kunnskap innen **MYB** med våre kursdeltagere. Kortversjon av kurset er egnet som tema på rederikonferanser eller sikkerhetskonferanser for land og sjø.

**Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.**

## Andre kurstilbud

### VINTER / VÅR 2009:

**RETRENING FOR NAVIGATØRER/MASKINISTER som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år:**

**Oppstart:** Uke 11/12, 17/18 og 24/25

**NB! Repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene.**

Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell i uke 12 og 21.

### ASSESSORKURS:

**Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.**

### HURTIGBÅTKURS:

**Oppstart:** Uke 10 og 16

### RETRENING HURTIGBÅT:

**Oppstart:** Uke 6, 14, 18, 20 og 22

### KONFLIKTHÅNDTERING.

### KURS OG PROSESSVEILEDNING

- Ledelse av små og mellomstore enheter
- Konflikthåndtering i små og mellomstore enheter
- Interne HMS-kartlegginger på land- og sjøenheter

**Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.**

### ANDRE KURS, VINTEREN/VÅREN 2009:

IMO 60 - Grunnleggende sikkerhetskurs, IMO 80 - Advanced sikkerhetskurs, IMO 90, Medisinsk behandling, Redningsfarkoster, Hurtiggående mob-båt, Crowd & Crisis, GOC - kurs, ROC - kurs, ASH - kurs (HMS - kurs), H-båt kurs.

**For fullstendig kursoversikt viser vi til våre nettsider: [sikkerhetssenteret.ntfk.no](http://sikkerhetssenteret.ntfk.no)**

## Nyhet i 2009!

### TO NYE KURS:

Sikkerhetssenteret Rørvik har fått godkjent to nye kurs som vi tenker å starte opp i løpet av 1. halvår 2009.

- Det første er et **retreningskurs for matros/motormann** som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.
- Det andre er et kurs for **yrkesaktive uten fartstid** som ønsker å skifte yrke til matros/motormann.

**For mer informasjon om kursene og tidspunkt for oppstart, ta kontakt med oss.**

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE  
**Sikkerhetssenteret**

Ytre Namdal videregående skole



7900 RØRVIK • Telefon 74 12 64 10 • Mobil 975 20 305 • E-POST [sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no](mailto:sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no)

# HOLD KONTAKTEN . . . . .



SP3510



SP3515



SP3520



SP3550



## HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

SP3550 inngår i en serie radioer fra Thrane & Thrane som bla.a inneholder påbudt GMDSS VHF og to andre VHF modeller. Felles for alle disse radioene er at de bruker samme tilleggsutstyr. GMDSS radioen har i tillegg Litium batteri.

SAILOR SP3550 inkluderer bla.a:

- Vanntett utførelse (IP67).
- Standard programmering, 6 kanaler + "nye" 12,5 KHz kanaler + repeaterkanaler.
- Robust og godt grep.
- PL tone for bruk sammen med repeater.
- Innebygget scrambler for privat samband.
- Scanning av to eller flere kanaler
- Valg av høy/lav effekt.
- Bordlader med oppbevaringsplass for ekstra batteri.



**NAVYkjedeleverandør**

## SATELITT TERMINAL

Thrane & Thrane har lansert sin nyeste Inmarsat satellitt terminal - SAILOR FleetBroadband. En kan godt si at dette er den maritime utgaven av BGAN systemet som har vært på markedet et par år, og som har gitt særlig media og statlige brukere tilgang til stor kapasitet og kontinuerlig oppkopling over satellitt med terminaler som er små, enkle og rimelige.

SAILOR FleetBroadband gir brukere til sjøs en helt ny hverdag med kontinuerlig global\* Internett oppkopling, e-post og telefonforbindelse - samtidig!

SAILOR FleetBroadband har følgende spesifikasjoner:

- 432kbps (FB500) / 264kbps (FB250) standard IP
- 32, 64, 128, 256 (kun FB500)kbps streaming IP
- 64 kbps ISDN
- 4 kbps tale og digital 3,1 kHz audio
- Gruppe 3 fax via 3,1 kHz audio
- Standard 3G SMS (opp til 160 karakterer)



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



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

**Eneren i Maritim Elektronikk**