

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 4-2009

## Økt sikkerhet i fiskeflåten

Side 22 – 27

## Styrmenn på sjukehuskip

Side 6 – 9

## Mannfolk utan vest

Side 10-12



Sightseeing i Schiedam

Side 36-37

Ramsalt litteratur

Side 40-41

Norsjøcup del II

Side 42-43



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 Nilssen

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



The New Generation  
in Ship Management

# innhold

- 4 Leder: Diskusjoner om sikkerhet
- 6 Styrmenn på sjukehuskip
- 10 Mannfolk utan vest
- 12 Unngå kø – ta båtførerbevis nå
- 13 Erfaringsutveksling mellom tilsynene
- 14 AIS SART – Nytt verktøy for maritim redningstjeneste
- 18 Sjøsikkerhetskonferansen 2009
- 20 Sjøfartsdirektoratet og rederiene – ISM samarbeidsprosjekt
- 22 Fiskeflåten – Må få bedre holdning til sikkerhet
- 26 Samarbeid for økt sikkerhet i fiskeflåten
- 28 ISPS fellesinspeksjoner av norske havner og skip
- 47 Erfaringsutveksling mellom tilsynene
- 48 Sjøfartens historie – del 1
- 52 Skipsmedisin – Mot en lysere framtid? / Ship medicine – Towards a brighter future?
- 56 Felles innsats mot grunnstøtinger og kontaktskader
- 58 Ulykker – per tredje kvartal 2009
- 59 Ny offshore drikkevannsveileder
- 60 Nytt fra IMO: NAV 55, MSC 85, For varmt med drakt...
- 62 Verftskonferansen 2009
- 64 Besøk fra Bangladesh



FØR OG ETTER OPERASJON. Patrick hadde ein svulst som vokste og vokste. Utan hjelp kunne den ha teke livet av han.

### Velferden/Leisure and cultural activities

- 30 Går foran for helse og velferd / Frontrunners for health and welfare
- 32 Filmtjenesten
- 36 Sightseeing i Schiedam
- 38 35 år til sjøs og favnen full av pokaler
- 40 Ramsalt litteratur
- 42 "Farstad" til topps i Nordsjøcupen II
- 44 Farstad Shipping ASA – Satser på velferd
- 46 Fotokonkurransen for sjøfolk
- 47 Velferden invitert til Bergen Maritime Skole



VERDENS STØRSTE vindmøller finnes i Schiedam.



**Utgiver/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](mailto:bente.amandussen@sjofartsdir.no)

**Øversetter/Translator:** Bjørg Rossebø  
Andrew Walls

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

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

**Sjøfartsdirektoratet:**  
Besøksadresse/Visiting address:  
Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:  
Postboks 2222, N-5509 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01

E-post: [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)

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

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Kjell Ove Storvik,  
© Norwegian Seafood Export Council

Redaksjonen avsluttet: 20.11.09

ISSN-nr 0804-4589



## Diskusjoner om sikkerhet

*I skrivende stund, og særlig når jeg ser på gradestokken om morgenen, må jeg si meg enig med dem som varslar været, at sommeren over for i år. Nå forbereder ganske mange fritidsbåteiere langs norskekysten seg på vinteropplaget 2009-2010.*

Selv om det kan synes lenge til neste års sesong, så vet vi jo at tiden går fort. Derfor minner jeg enda en gang om kravet til båtførerbevis som kommer 1. mai i 2010. En sak er at kravet bare gjelder for de som er født etter 1. januar 1980, noe helt annet er det at båtførerprøven bør så mange som mulig ta – selv om man er født før nevnte dato. Det er jo slik at man aldri blir helt utlært, og det er alltid noe som kan friskes opp igjen. Følg derfor med på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider for oppdaterte opplysninger, alternativt på hjemmesiden til Norsk Test – selskapet som på våre vegne er delegert å administrere båtførerprøvene og registeret over utstedte bevis.

En viktig sak å tenke over er at det er tusenvis som skal ha båtførerbevis 1. mai neste år, derfor er det klokt å ta prøven så fort som mulig. Venter man for lenge kan man komme bakerst i en allerede lang kø.

I september lanserte statsråd Brustad "bruk flytevest"-kampanjen. Denne kampanjen har statsråden bedt Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet om å

drive frem. Det første prosjektmøtet er for lengst avholdt og rapport fra dette med indikasjon på finansieringsbehov er sendt til statsråden.

### Internasjonalt arbeid

Møtevirksomheten i IMO er tradisjonelt i første halvdel av et kalenderår, i så måte har ikke 2009 vært annerledes enn tidligere år. Allikevel har året 2009 vært særlig preget av den pågående revisjonen av STCW-konvensjonen, et revisjonsarbeid som skal ferdigstilles med en ny konvensjon. Den nye konvensjonen skal endelig fastsettes i en diplomatkonferanse i Manila i juni 2010.

På særlig et punkt har Norge, i alle fall til å begynne med, stått ganske alene hva gjelder hviletid og unntaksparagrafen som har med skipets sikkerhet å gjøre. Vi var på ingen måte fornøyd med det opprinnelige forslaget, da det – om enn bare i teorien – kunne medføre at det var lovlig å jobbe 98 timer i et strekk uten hvile. Vår oppfatning har hele tiden vært at hviletiden måtte spesifiseres til et visst antall timer per døgn uansett, et

syn vi har hevdet i de fora hvor dette har vært diskutert utenfor og i IMO.

Påvirkning tar ofte lang tid, og det har det gjort i dette tilfellet. Derfor er det gledelig å se at mange som tidligere var imot oss nå ser ut til å falle ned på vårt syn. Vi har de beste forhåpninger til IMO's STW-møte i januar i 2010.

### Sjøsikkerhetskonferansen

Sjøfartsdirektoratets årlige sjøsikkerhetskonferanse ble holdt 23. og 24. september i Haugesund. Antall deltagere var noe lavere i år enn i fjor, til gjengjeld var det den første sjøsikkerhetskonferansen med en profesjonell møteleder. Programmet var som vanlig fokusert rundt det menneskelige element med mange interessante foredrag, og spenning var vidt. Fra sikkerhetskampanjen i fiskeflåten til overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven.

Nytt av året var fartøyene som lå langs kai under konferansen. Her var kystvaktskipet "Nornen", redningsskøyta "Bergen Kreds", losbåten "LOS 109" og Hordaland politidistrikts splitter nye og lynraske RIB av Fabio Buzzi-fabrikat.



*Kystvakten KV Tor, som låg ved kai i Haugesund under Sjøsikkerhetskonferansen 2009.*

Det var mange som ble store gutter da de suste av sted i 60 knops fart under en av de mange demonstrasjonsturene.

### Grunnstøtinger og kontaktskader mot kai

I Navigare nummer 1/2009 skrev jeg om grunnstøtinger. Mitt initiativ overfor næringen har blitt fulgt opp, i første rekke med oppmerksomheten rettet mot passasjerskipene i innenriksfarten. Sammen med næringen har vi gått gjennom det foreliggende ulykkesmaterialet for å se om det var noen fellestrekk som kunne etableres. Dette arbeidet kulminerte i et fellesmøte med ledelsene i våre største fergereederier 1. oktober.

Møtedeltagerne var skjønt enige om at nye regler ikke var rett medisin, og de var like enige om at etablerte prosedyrer må følges. Alternativt, hvis det fremkommer forslag til endring av prosedyrene så må dette føre til revisjon av gjeldende prosedyre.

For fraktestøtinger vil tilsvarende opplegg bli gjennomført når sakskomplekset er tilstrekkelig utredet. □

## Safety discussions

This year's summer is long gone, and even though it may seem like forever until next year's summer, we all know that time goes by very quickly. Therefore, I would like to remind you of the requirement for Certificate of Boatmanship applicable from 1 May 2010. This requirement applies only to those born after 1 January 1980. However, the Boatman's Exam should be taken by as many people as possible – regardless of whether one's date of birth is prior to the said date or not. The fact remains that one can never be fully educated, and that there is always something to brush up on.

### International work

Meetings in IMO are traditionally carried out during the first six months of the calendar year, and in that respect, the year 2009 has not been any different from previous years. Nevertheless, the year 2009 has been especially marked by the ongoing audit of the STCW Convention, an audit which will be concluded with a new convention. The new convention will be established at the diplomatic conference in Manila in June 2010.

Norway has, at least in the beginning, been standing more or less alone on the item of rest periods and the exemption paragraph relating to ship safety. We were by no means satisfied with the original proposal, because the result may be – if only in theory – that it will be legal to work 98 hours without rest. All along, our opinion has been that rest periods must be specified to a certain number of hours per 24 hours regardless, an opinion we have argued in all the proper forums outside as well as within IMO.

Influence often takes time, and in this case it has. It is therefore gratifying

that so many who previously were against us, now seem to land on our side. We have great expectations for the IMO STW meeting in January 2010.

### The Safety at Sea Conference

The Norwegian Maritime Directorate hosted its annual Safety at Sea Conference on the 23rd and 24th of September in Haugesund. As usual, the programme focused on the human element and many interesting lectures were given.

A novelty this year was the ships alongside the quay during the conference. Among the ships was a brand new and extremely fast RIB of the Fabio Buzzi make. Many men became big boys when racing along at a speed of 60 knots during one of the many demonstration runs.

### Ships running aground and contact damages against quay

In Navigare No 1/2009 I wrote about ships running aground. My initiative has been followed up, firstly through focusing on domestic passenger vessels. Together with the industry, we have reviewed the available accident material in order to disclose any common features. This work culminated in a joint meeting with the management of our largest ferry companies on 1 October. Participants in the meeting were all agreed that new regulations were not the right medicine, and they were just as agreed that established procedures have to be followed. Existing procedures must be revised if amendments to the procedures are proposed. An equivalent activity will be carried out also for cargo vessels when the complexity of the cases has been sufficiently reviewed. □

# Styrmenn på sjukehuskip

I år 2000 oppsto det søt musikk mellom to av elevane på skuleskipet Gann. Elise og Knut har sidan utdanna seg til dekksoffiserar medan dei budde i ein gamal taubåt, og dessutan gifta seg i ei sjømannskyrke. Etter å ha jobba på Høvforskningsinstituttet sine skip ei tid, reiste dei til eit sjukehuskip i Vest-Afrika. Her brukte dei yrket sitt til å hjelpe nokre av dei fattigaste menneska i verda.



Jone Ullenes,  
Mercy Ships Norge

Skipet som Elise og Knut Golten drog til er drive av den internasjonale organisasjonen Mercy Ships, ein kristen hjelpeorganisasjon som i over 30 år har

brukt sjukehuskip til å gi hjelp. – Då me var elevar på Skuleskipet Gann låg Mercy Ships sitt fartøy "Anastasis" i Bergen. Under eit elevtokt dit fekk me

komme ombord og sjå og høyre frå arbeidet som dei dreiv, seier Elise frå Radøy i Hordaland. – Heilt sidan den gongen har me prata om at det hadde

vore flott å reise ut med Mercy Ships, og no hadde me muligheiten. Då var det bare til å hoppe i det!

Dei to reiste til Benin i april i år, for å vere ute i tre månadar. På sjukehuskipet "Africa Mercy" bur det over 400 frivillige frå over 35 ulike nasjonar. Her skulle dei bu i ein parlugar og ha sin arbeidsplass som styrmenn. – Me visste ikkje heilt kva me skulle forvente, seier dei to. – Mercy Ships er jo annleis enn alt me har gjort før.

Men ekteparet fortel om ei gjevande tid i Afrika. – Det er utruleg å sjå kva det medisinske personellet ombord kan gjere for folk, og dette må vere den mest meningsfulle jobben ein kan ha som styrmann, seier Elise. Dei synes begge det var flott å kunne bruke sitt eige yrke til å gi denne hjelpa. – Sjølv om ikkje me kan operere folk, bidrar me likevel ved å drive båten.

Hos Mercy Ships har alle sin faste stilling ombord, og mange har lang utdanning for å kunne gi denne hjelpa. Nokon driv sjukehuset, nokon lager mat, nokon driv utviklingshjelp i land, nokon jobbar med administrasjon, medan nokon driv båten. Alle er like viktige, og dette ga Elise og Knut opplevinga av å nå ut til dei fattige, sjølv om dei begge jobba som dekksoffiserar.

## Arbeidet som styrmenn

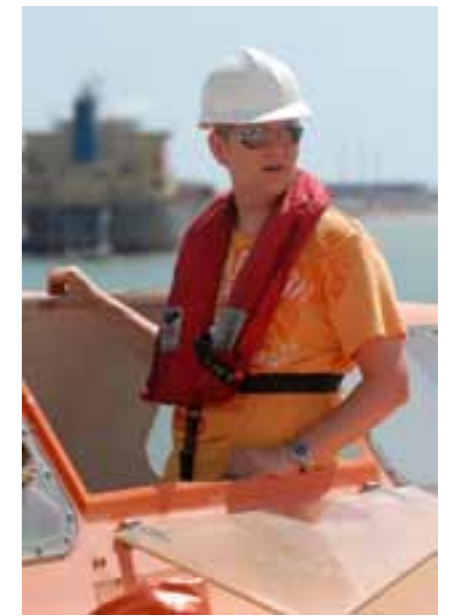
– Første dagen då me skulle båten forhalast for å bunkre, fortel Elise. – Og sidan me var styrmenn skulle me leie fortøyningsoperasjonen. Men alt var jo nytt og ingen prata norsk, så det gjekk litt over styr.

Den blide jenta ler og forteller om korleis det var å måtte snakke engelsk over internsambandet om bord. – "The Tugboat ist fast. Over!" Eg visste jo ikkje kva eg skulle seie, ler Elise. Ho meiner at radiokulturen er litt rundare i kantane i Norge enn i britisk og amerikansk tradisjon. – "Roger-Roger", ler ho.

Ein annan ting som den kvinnelege dekksoffiseren syntes var annleis var respekten ho blei møtt med frå spesiell afrikanarane ombord. – Dei har stor aktelse for autoritetar. Men eg er jo berre ei lita jente frå Radøy og var mykje yngre enn dei, flirer Elise. Ho fortel at



MADAME MATE. Elise Golten var andrestyrmann på M/S "Africa Mercy".



SIKKERHETSANSVARLIG. Knut Golten hadde blant anna ansvar for livbåtane på M/S "Africa Mercy".

ein av kollegane hennar ombord konsekvent omtalte ho som "Madame Mate". – Han var nok ikkje vant med ein kvinneleg styrmann, ler ho.

Ekteparet var begge andrestyrmenn ombord, men hadde kvar sine ansvarsområde. Elise jobba med navigasjonsutstyret, kartrettelsar og liknande,

## M/S AFRICA MERCY

"Africa Mercy" er verdas største veldedige sjukehuskip og har vore i Mercy Ships sidan 1999. Før heitte fartøyet "Dronning Ingrid" og var togferje i Danmark. "Africa Mercy" som vart bygd i 1980, er 152 meter lang og 16.000 bruttotonn. Sjukehuset ombord er på 1200 kvadratmeter og har blant anna seks operasjonssalar, sengepost for 78 pasientar, intensivavdeling og CT-scanner. "Africa Mercy" er som eit eige samfunn. Her er blant anna butikk, kafé, kontor, bank og frisør. I tillegg er det skule og barnehage for barna som bur ombord saman med familiane sin.



EKSOTISKE FARVATN. M/S "Africa Mercy" til kai i Benin i Vest-Afrika.

medan Knut hadde ansvar for sikkerhetsutstyr som til dømes livbåtar. Dei er einige om at det var mykje å gjere heile tida medan dei var ombord. – "Africa Mercy" er ein stor båt med mykje folk og utstyr, så det var alltid noko å henge fingrane i, fortel Knut.

Sjukehuskipet ligg til kai over lengre periodar for å gi hjelp. Elise og Knut gjeikk derfor ikkje sjøvakter medan dei var ombord, men styrmennene går likevel beredskapsvakt kvar fjerde døgn. Ein av dei hadde derfor vakt annankvar dag, så fritida dei hadde saman blei derfor avgrensa. – Men vanlegvis er me jo på forskjellige båtar, så bare det å kunne jobbe saman var jo veldig flott, seier dei to.

**Ein ny kultur**

Når dei ikkje hadde vakt eller arbeida som dagmann, var dei ofte i land. Hamnene som Mercy Ships besøker byr på store eventyrmuligheter, og dei var også på barneheimsbesøk i byen der skipet låg. Dei var einige om at det var veldig givande å leike med barna der.

Dei fortel dessutan at det var godt å vere to når dei kom til eit land så annleis enn det vante Norge. – Sjølv om det var

fredeleg i Benin, så var det jo veldig fattig der, så inntrykka er mange, seier Knut, og fortel også at no når dei er komne heim er det mange inntrykk som skal bearbeidast. Han ser det som ekstra fint at dei var ute saman. – Då kan ein prate om det som ein har opplevd ilag, og bearbeidinga no etter at me kom heim har gått knirkefritt, seier styrmannen frå Sotra.

Mercy Ships gir hjelp i fattige land, men opererer aldri i områder med krig eller uro. – Eg følte aldri at det var farleg å ferdast rundt i landet, seier Knut. Mannskapet er trygge ombord og bur godt. – Eg har aldri budd på ein så stor lugar, fortel han. – Her var både sofa, dobbeltseng og bad.

M/S "Africa Mercy" er nyombygd og spesiellaga for Mercy Ships sitt arbeid. Lugarane er derfor tilpassa for lange opphald ombord. Nokre av mannskapet bur og jobbar på sjukehuskipet over fleire år, andre tar eit kortare opphald, slik som Elise og Knut. Heile mannskapet jobbar frivillig.

Elise måtte søke om permisjon frå sin faste jobb hos Havforskningsinstituttet for å kunne reise ut, og ho var

spent på om ho ville få det. – Men det var aldri noko problem! Eg fekk alt eg ba om derifrå, seier Elise fornøgd. Ho trur arbeidsgivaren hennar likte det ho skulle vere med på spesielt godt, og at det bidrog til at ho fekk permisjon.

**Ein annleis jobb**

På spørsmål om kva vener og kollegaer heime tenker om det dei to gjorde, fortel Elise og Knut at nokre av kollegaene flirte og sa at dei to sikkert kunne få jobbe gratis her heime også, dersom det var det dei ville. – Men når folk fekk høyre meir om kva me skulle vere med på, virka det som om dei fleste syntes det var ein flott ting å gjere, seier Elise. – Eg trur mange i Norge kunne ha tenkt seg noko slikt, men det er eit stort skritt å ta for folk med jobb, hus, barn og så vidare.

Dei to meiner det dessutan er snakk om eit økonomisk spørsmål, og at det kjem an på kva ein prioriterer. På spørsmål om dei ville ha reist igjen, svarer Knut at ei slik oppleving går det i alle fall ikkje an å angre på. – Men neste gong vil eg ha med svigermor!, flirer han. □

**Mercy Ships**

Mercy Ships er ein internasjonal, kristen hjelpeorganisasjon, som sidan oppstarten i 1978 har brukt sjukehuskip til å gi medisinske tenester av høg kvalitet til nokon av dei fattigaste menneska i verda. Vanlege inngrep er fjerning av svulstar, leppe- og ganespalte- eller klumpfotkorreksjon, VVF-operasjonar og bidrag til betre tannhelse. Organisasjonen gir også utviklingshjelp som bygging av vegar, skuler og kyrker, samt undervisning. I samarbeid med lokal arbeidskraft blir det starta bedrifter som sikrar arbeidsplassar for lokalbefolkningen. Mercy Ships tilbyr



LEGAR I AKSJON. Mercy Ships har gjennomført 32 000 operasjonar sidan organisasjonen starta i 1978.

sine tenester gratis til alle trengande uavhengig av rase, kjønn og religion. Mercy Ships har kontor i 15 ulike land, medan hovudkontoret er i USA.

Mercy Ships Norge har kontor i Stavanger, og jobbar blant anna med å formidle nordmenn som ønskjer teneste ombord. Dette kan vere alt frå helsepersonell, reingjeringspersonell og

kokkar til resepsjonistar, lærarar og sjøfolk. Blant sistnemnte er norske maritime lærlingar. Mercy Ships Norge er medlemsreiarlag hos Maritimt Opplæringskontor i Haugesund, og tilbyr opplæring for motormann- og matroslærlingar kvart år. □

Les meir på [www.mercyships.no](http://www.mercyships.no)



FØR OG ETTER OPERASJON. Patrick hadde ein svulst som vokste og vokste. Utan hjelp kunne den ha teke livet av han.



SMIL. Ali er ein av dei mange heldige ungane som har fått korrigert open leppe- og ganespalte, medan Isabelle blei operert for medfødt klumpfot.



ØVING. Knut Golten er klar til å lære livbåten, medan kona Elise Golten løyser ut livbåt-daviten.

# Mannfolk utan vest

*Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet har fått i oppdrag frå Nærings- og handelsdepartementet å planlegge ein haldningskampanje retta mot vaksne menn. Målet er å få ned antall ulykker med vaksne menn i forbindelse med bruk av fritidsbåtar.*



Dag Inge Aarhus,  
netredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

Kampanjen vart lansert i haust av dåværande nærings- og handelsminister Sylvia Brustad. - Nå må me ta et felles krafttak for å redusere antall dødsulykker med fritidsbåtar, sa Brustad i forbindelse med ein kampanjemarkering i Oslo.

Vaksne menn over 50 år er overrepresentert på ulykkesstatistikken for

fritidsbåtar. Trenden har fortsatt også i 2009. Tall for første halvår viser at av de 16 som omkom i fritidsbåtulykker, så var ti av dei menn over 61 år.

## Atferdsendring

Innføring av obligatorisk båtførarbevis for førarar født etter 1. januar 1980 frå mai neste år, er et viktig tiltak for å

høyne kompetansen blant båtførarane. Regjeringa har foreslått at båtførarbeviset kan inndras og at køyreforbod kan ileggas alle, uansett alder.

- I tillegg til dette vil me i samarbeid med Redningsselskapet og Sjøfartsdirektoratet sette i gang ei haldningskampanje for å nå fram til gruppa som er overrepresentert på dødsstatistikken, nemlig godt vaksne menn, sa Brustad i forbindelse med pressekonferansen kor bakgrunnen for ønsket om ein slik kampanje ble presentert.

Målsettinga med kampanjen er å skape ein atferdsendring til sjøs blant vaksne menn. Det må skapast gode holdningar og informerast om de farar som er forbundet med å ferdist i fritidsbåt. Blant anna er det viktig å bruke flytevest når man er i båt.

## Ikkje klar over faren

Redningsselskapet og Sjøfartsdirektoratet har hatt dei første planleggingsmøta allereie, kor andre berørte parter også er invitert til å delta. - Foreløpig er det for tidlig i dette arbeidet til å si noe om kva konkret dette vil føre til av kampanjetiltak, men arbeidsgruppa som nå jobbar med det er alle einige om at dette skal være ein viktig satsing for å få ned antall ulykker med tragisk utfall, seier Bjørn Reppe, som er underdirektør for Sjøvett og fritidsfartøy-avdelinga i Sjøfartsdirektoratet. Han er også satt til å lede arbeidsgruppa som skal jobbe med kampanjen.



ØNSKJER BETRE HALDNING. I haust lanserte dåværande statsråd Sylvia Brustad ideen om at Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet saman skal få til ein haldningskampanje retta mot vaksne menn. Her er ministeren saman med fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude og Hilde Hamre frå Redningsselskapet.



MANN OVER BORD. Sjølv under demonstrasjonen i ein stille Oslofjord, var det vanskeleg for testpersonen å kome seg om bord i båten att utan flytevest.

## Bruk vest!

Reppe får støtte frå fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude i at dette er eit tema som må ut til folk flest – ikkje minst for å redde liv. - Eg trur ikkje dei er klar over kor farlig det kan bli, om ein eksempelvis faller over bord frå ein fritidsbåt utan flytevest, seier Gude. Han påpeker at sjølv det å ta seg opp i ein liten open jolle kan være vanskelig med våte klede på. Han trur også at ein kan treffe de vaksne gjennom Vis Sjøvett – satsingsområdet i Sjøfartsdirektoratet som er retta mot barn.

- Eg trur at et barn som seier til pappa at han bør bruke flytevest, treffer betre enn om eg seier det same, seier Gude avslutningsvis. □

## DØDSULUKKER FØRSTE HALVÅR 2009

### Eldre menn toppar fortsatt statistikken

Antallet omkomne første halvår er det same som i fjor – 16 personar. Ulukkesmønsteret er også stort sett det same som fjoråret. Det var 15 menn, éi kvinne og ingen barn som omkom. I år er imidlertid antallet på godt vaksne menn enda meir markant enn tidligare. Av de 16 omkomne var ti eldre enn seksti år.

Fall over bord og kantringar var som vanlig dei hyppigaste årsakene til ulukkene. Dei to siste åra har det også vore uvanlig mange som omkommer på opent hav. Det er ofte utlendingar som driv med fiske. Positivt og overraskande er det at av dei seks som vart sjekka for promille, var alle edru.

Bruk av flyteplagg ville utvilsamt ha redda mange av de omkomne.

# Unngå kø

## - ta båtførarbevis nå

Er du født 1. januar 1980 eller seinare og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter, eller som har motor med effekt meir enn 25 HK, då må du frå 1. mai 2010 ha båtførarbevis. Rundt 100.000 personar må ta båtførarbevis innan sommeren, noe som kan bli et problem dersom alle venter til i siste liten.

### NOKRE VANLEGE SPØRSMÅL OG SVAR

#### Kven må ha båtførarbevis fra sommeren av?

Er du født 1.1.1980 eller seinare og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller som har motor med effekt meir enn 25 HK, då må du frå 1. mai 2010 ha båtførarbevis.

#### Kor kan eg ta båtførarbevis?

Det er firmaet Norsk Test AS som utsteder bevis og gjennomfører prøver. De har mange teststader rundt om i heile landet. Se [www.norsktest.no](http://www.norsktest.no) for meir informasjon.

#### Må eg ta kurs først?

Nei, ein trenger ikkje ta kurs. Men det kan være nyttig med tanke på det ein skal lære for å føre ein båt på ein trygg og sikker måte.

#### Kva kostar det å ta båtførarbevis?

Det kostar kr. 525,- å ta prøva – inkludert kostnader til produksjon av kort og utsending (Denne prisen kan verta justert frå neste år). I tillegg må ein rekne nokre hundrelappar til nødvendig litteratur. Vel ein å ta kurs, så vil prisane variere. Det er mange som annonserar med kurs i lokale aviser, så følg med der dersom du vil gå på kurs i forkant av prøven.

#### Treng eg bevis dersom båten går mindre enn 10 knop?

Det vil avhenge av størrelsen på båt og motor, i og med at fart ikkje er brukt som krav til bevis. Er båten over 8 meter eller har meir enn 25 HK, så må du ha bevis (dersom ein også er født 1.1.1980 eller seinare).



- Me kan ikkje garantere at det ikkje blir ventetid på å ta båtførarbevis dersom alle ventar til i siste lita, seier Bjørn Reppe i Sjøvett og fritidsfartøy-avdelingen i Sjøfartsdirektoratet.

Han påpekar at det er firmaet Norsk Test AS som skal stå for gjennomføring av prøver og utsteding av båtførarbevis på oppdrag frå Sjøfartsdirektoratet. Men sjølv om firmaet har opparbeida mange teststader, så kan det altså bli ventetid dersom mange nok utsetter det å ta prøva.

Etter første mai 2010 så er det ingen vei utanom for dei som omfattast av kravet til båtførarbevis. - Etter denne dato har ein ikkje lov å føre båt i henhald til krava utan å ha båtførarbeviset på plass, seier Reppe. Han trur og håper mange vil strøyme til for å ta prøva når julefeiringa er over og folk begynner å planlegge våren og sommaren.

Sjølv om det nå er eit krav om båtførarbevis for dei som omfattas av dette, så er det ikkje krav til at ein må ta kurs for å ta prøven. Her kan den enkelte velge sjølv om ein vil lese seg til det eller ta et kurs. - Det finnes mange tilbud om kurs, og for mange vil nok dette være nyttig i forhold til å lese sjølv, seier Reppe. Han påpekar at Sjøfartsdirektoratet ikkje godkjenner de enkelte kursstader i og med at det ikkje er krav til kurs for å ta båtførarprøven.

Det er mykje informasjon om båtførarprøven på Sjøfartsdirektoratets nettside. Her kan ein også finne link til Norsk Test AS, dersom ein har spørsmål knytta til kor og når ein kan ta ei slik prøve. □

## Erfaringsutveksling mellom tilsynene

Sjøfartsdirektoratet, Luftfartstilsynet, Jernbanetilsynet og Petroleums-tilsynet er i prosess med erfaringsutveksling ved tilsynsarbeid.

Bjørn Vik Mjeltebakk  
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

Målsettingen med denne faglige utvekslingen mellom tilsynene er å lære av hverandre, få nye impulser som kan påvirke og heve kvaliteten på tilsynsarbeid ved revisjoner og inspeksjoner. Når alle er i mål med utvekslingen skal erfaringene evalueres. Samarbeidet startet med møte mellom tilsynene i Oslo sommeren 2008, der tilsynenes struktur og assessorenes utsjekking av revisjonsledere sto på programmet.

Noe forsinket i forhold til ønsket kjøreplan er man nå i gang med den praktiske erfaringsutvekslingen. Forsinkelsen skyldes det merarbeidet og den vanskelige arbeidssituasjonen som både

Luftfartstilsynet og Sjøfartsdirektoratet hadde etter flyttingen til henholdsvis Bodø og Haugesund i 2006.

Sjøfartsdirektoratet har vært med på observasjonsbasis hos Luftfartstilsynets inspeksjon, her virksomhetstilsyn ved helikopterselskapet Bristow Norway AS (tidligere Norsk Helikopter AS) Hovedbase Sola, 13 og 14. oktober 2009.

Ved Luftfartstilsynets inspeksjon hos Bristow Norway AS var det påfallende mange likheter mellom de revisjonsfunn som ble avdekket ved flyselskapet og de funn som blir observert om bord i skip og hos rederier. Dette gjelder i manualer, trening, avviksbehandling, organisasjon og ledelse, operatøransvar, instruksjoner og prosedyrer, dokumentasjon, med mer.



TILSYNSSAMARBEID. Flyoperative inspektører i Luftfartstilsynet Olav Monsen, tidligere jagerflyger, flykaptein i SAS og helikopterflyger, og Knut Bjørsvik, tidligere flykaptein på ulike passasjerfly og helikopterflyger, her sammen med Bjørn Vik Mjeltebakk fra Sjøfartsdirektoratets Kontroll og Inspeksjonsavdeling, revisjonsseksjonen, foran et av Bristow Norway AS' Super Puma helikopter på Sola Hovedflystasjon.

Flyselskapets internrevisjon var imponerende god og er et positivt bidrag å ta med seg til den maritime næringen.

Neste utveksling er Luftfartstilsynet som skal være med på ISM-revisjon om bord på en passasjerferge. □

## UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

- **NYHET** Uniformsjakke i skinn.
- Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfôr gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals, nå også i sort.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

**Markom**

Besøk vår nettbutikk eller ring oss:  
[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](mailto:post@markom.no) • Org. 992 755 482

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

*MÅ KOMME RASKT PÅ PÅSS. Utfallet av en redningsaksjon avhenger i mange tilfelle av hvor raskt et redningshelikopter kan komme frem til den nødstedte. AIS SART kan i så måte gjøre redningsberedskapen bedre.*



# AIS SART

## Nytt verktøy for maritim redningstjeneste

*Ny teknologi kan bidra til å gjøre redningsarbeid til sjøs mer effektivt. Signalene kan oppdages av fly på svært lang avstand. Redningstjenesten har store forventninger til teknologien.*



**Sigmund Andreas Breivik,**  
senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Lokaliseringssender for søk og redning i det automatiske identifikasjonssystemet AIS (Automatic Identification System) er nå godkjent og likestilt med radartransponder. (SART). Senderen har internasjonalt fått betegnelsen AIS SART (Search and Rescue Transmitter), mens radartransponderen betegnes som Radar-SART (Radar Search and Rescue Transponder).FNs sjøfartsorganisasjon IMO har endret betegnelsen "radar transponder" til "search and rescue locating device". Både AIS SART og Radar-SART faller inn under denne betegnelsen og kan nå benyttes likestilt. Fra januar 2010 kan skip velge hvilket lokaliseringsutstyr de vil benytte seg av, for å tilfredsstille internasjonale bestemmelser.

Sjøfartsdirektoratet har vært en pådriver i IMO for å få fram et alternativ til radartransponderen. AIS-senderen for søk og redning er et resultat av dette og har fremkommet i samarbeid med norsk industri – i dette tilfellet Jotron AS, som har bidratt med de tekniske løsningene.

AIS-sender for søk og redning er en teknologisk nyvinning, selv om prosessen fra ide til et ferdig utprøvd og godkjent produkt har tatt nesten seks år.

### Hvordan virker en AIS SART?

– Teknologisk sett baseres AIS-senderen på følgende prinsipper, forteller Jan Erik Sæter som er produksjef hos Jotron AS. – Enheten er programmert fra fabrikant med en unik identifikasjonskode. Den mottar sin posisjon fra en innebygget posisjonsmottaker. Identitet og posisjon sendes så i det maritime VHF-båndet på de internasjonale AIS-



frekvensene AIS 1 og AIS 2 (161.975 og 162.025 MHz).

I detalj foregår dette etter et fastsatt mønster. Hvert minutt sendes en sekvens som består av åtte meldinger. Hver melding tar omlag 25 millisekunder å sende. Fire meldinger sendes på AIS 1 og fire på AIS 2. Samtlige åtte meldinger sendes innenfor en tidshorisont på 14 sekunder. Denne tidshorisonten er definert ut fra utregninger som er gjort i forbindelse med hvordan bølger beveger seg (bølgedal og bølgetopp).

– Fortreffeligheten med den nye teknologien, sier Sæter, – er at mottakere i AIS kun trenger å detektere én av de åtte meldingene. Ved at meldingene

sendes innenfor en tidshorisont på 14 sekunder, vil man med rimelig stor grad av sannsynlighet få avsendt én melding når enheten er på en bølgetopp.

Radartransponderen er, til forskjell fra AIS-sender for søk og redning, en enhet som benytter radar for detektering. Den gir ikke identifikasjon på samme måte som AIS-senderen, men svarer med 12 "sweep" når den "treffes" av en radarstråle. Helt fra begynnelsen av 1990-årene har radartransponder vært å finne om bord på skip som omfattes av SOLAS-konvensjonen. Den benytter en teknologi som i sin tid ble utviklet av Mitsubishi i Japan.

### Alle som kan motta AIS

– Alle som kan motta og detektere AIS-signaler, vil også kunne motta og detektere signaler fra en AIS-sender for søk og redning, forsikrer Jan Erik Sæter.

Signalet mottas som et nisifret identitetsnummer, hvor de tre første tallene vil være 970. De resterende seks sifrene benyttes til å angi fabrikant (to sifre) og enhetens serienummer (fire sifre). På fartøy som ikke kan avlese AIS grafisk vil informasjon om identitet og posisjon bli vist i tallformat. Dersom fartøyets AIS er koplet opp mot et elektronisk kart, vil det grafiske symbolet for AIS-sendere for søk og redning (en sirkel med et kryss), bli vist i tillegg.

### Testing av AIS SART

Som en del av prosessen i arbeidet med å lage en internasjonal standard for AIS-sendere for søk og redning, er det gjennomført til sammen tre tester i regi av IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and



Lighthouse Authorities) og IEC (International Electrotechnical Commission), hvor en sender fra Jotron AS er brukt som testobjekt. Testene viser at AIS-sender for søk og redning kan dokumentere overlegne resultater, sammenlignet med andre lokaliseringenheter, så som heiming ("homing") på frekvensen 121,5 MHz og søk etter radar-transponder. AIS-senderen gir en bedre rekkevidde og en nøyaktig posisjon, slik at man gjennom standard AIS-utstyr automatisk kan plote en havarist eller nødstedt på et elektronisk kart, eller motta posisjonen i tallformat. Den kan således bidra til å gjøre redningsarbeidet til sjøs raskere og mer effektivt, og tidsfaktoren kan som kjent være helt avgjørende for utfallet av en redningsaksjon.

Den første testen ble gjennomført i Skottland sommeren 2008. Testen gikk ut på å søke med fartøy etter AIS-sender i overflatestilling. Testresultatet viste at senderen gir nøyaktig posisjon inntil mellom åtte og ti nautiske mil. En av fordelene med denne metoden er at posisjonen kan plottes direkte i et elektronisk kart, siden AIS er et heldigitalt system.

Den andre testen ble utført i England i september 2008. Testen gikk ut på å søke etter AIS-sender med et redningshelikopter fra Maritime and Coastguard Agency. Under testen fløy helikopter i 300, 750, 1000 og 2500 fots høyde. Signalene fra AIS-senderen ble detektert på avstander mellom 26.5 og 40 nautiske mil.

Den tredje testen ble utført av den amerikanske kystvakten utenfor Key West, Florida, i januar 2009. Et redningsfly (SAR aircraft) ble brukt til å lokalisere enhetene som fløt i sjøen. Det ble foretatt søk fra 1000, 5000, 10 000 og 20 000 fots høyde. Denne testen omfattet også rekkeviddetester av radar-transponder og nødpeilesenderens frekvenser (406/121,5 MHz). AIS-sendere ble montert på forskjellige innretninger som, når de var plassert i sjøen, ga forskjellige høyder over havet – 0,1, 0,5 og 1,0 meter. Resultatene ble igjen målt til å være svært gode. Ved å plassere senderen i en høyde på én meter over havet økte rekkevidden fra 40 nautiske



**TEKNISK.** – Jo høyere man flyr, jo tidligere vil man kunne detektere signalet, forklarer produksjef Jan Erik Sæter i Jotron AS, som har bidratt med de tekniske løsningene i utviklingen av AIS SART.

mil (1000 fot) til 132 nautiske mil (20 000 fot). Nødpeilesenderens alarmeringsfrekvens (406 MHz) hadde omtrent samme rekkevidde, mens radar-transponderen oppnådde 22 – 33 nautiske mil. Signaler fra nødpeilesenderens peilefrekvens (121,5 MHz) hadde kun en rekkevidde på om lag fire til ni nautiske mil.

#### Forventninger

Redningstjenesten i Norge bør snarest mulig ta i bruk dette nye hjelpemiddelet, mener Jan Erik Sæter. – Siden signaler fra AIS-sendere for søk og redning kan detekteres fra fly på svært lang avstand, er det viktig at norske redningshelikoptre får installert utstyr som kan motta disse signalene, sier han.



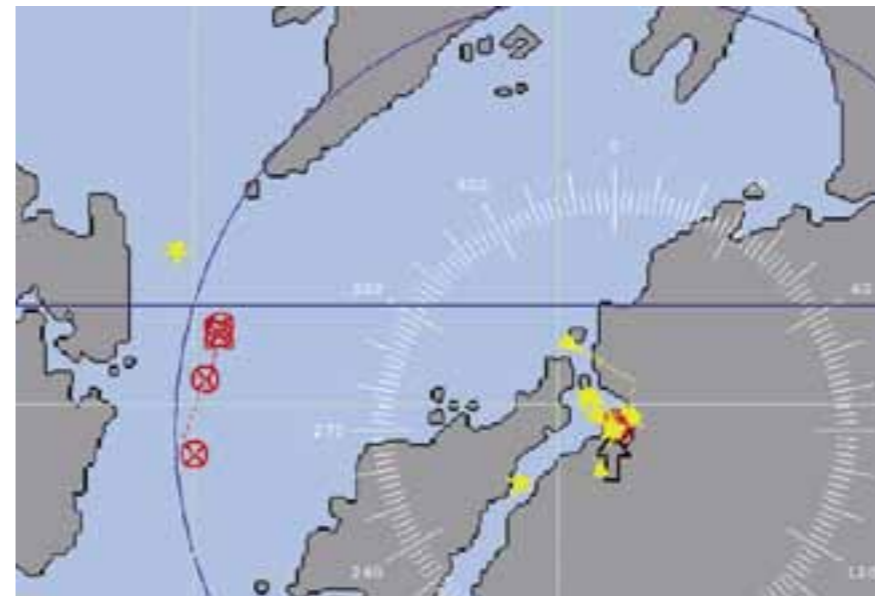
**HAR FORVENTNINGER.** Redningsinspektør Stein Solberg ved HRS-Sør mener AIS SART vil kunne bli en stor hjelp i redningsarbeidet.

Jan Erik Sæter støttes av Stein Solberg, som er redningsinspektør ved hovedredningssentralen i Sør-Norge. – Hovedredningssentralene anser AIS-sendere for søk og redning som et viktig bidrag til å forbedre sikkerheten i den maritime delen av redningstjenesten, sier han. – Testene som er gjennomført har bekreftet forventningene vi har hatt til bruken av denne teknologien. Vi hilser velkommen at teknologien tas i bruk også på andre områder enn som et rent antikollisjonssystem.

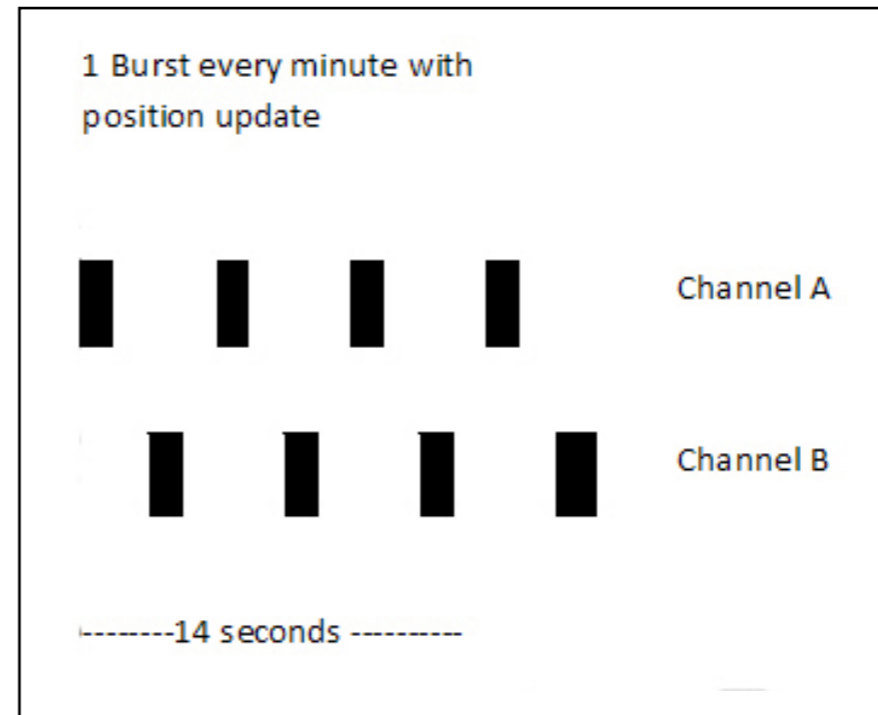
#### Flere som ser

På maritim side har man nå muligheten til et reelt valg når det gjelder utstyr om bord i overlevingsfarkoster. – Vi håper de fleste velger denne nye teknologien, som vi tror vil gi en større mulighet for å bli sett, sier Solberg. – Alle fartøy som omfattes av internasjonale bestemmelser, og etter hvert de fleste andre yrkesfartøy i kommersiell trafikk samt flere fritidsbåter, er utstyrt med AIS og vil kunne motta signaler fra en AIS-sender for søk og redning. I tillegg vil den landbaserte overvåkingen av AIS også kunne plukke opp signalene. Det betyr at det er adskillig flere øyne som ser.

– Vi ønsker ikke at utviklingen stopper her, men ser det som et naturlig neste steg at også satellittnødpeile-



**NÅR FRAM.** Det er mulig å motta signaler fra en AIS SART, selv om den befinner seg bak geografiske hindringer, som holmer og øyer.



**MELDNINGER.** Fire meldinger sendes på AIS 1 og fire på AIS 2. Ved at meldingene sendes innenfor en tidshorisont på 14 sekunder, vil man med rimelig stor grad av sannsynlighet få avsendt én melding når enbeten er på en bølgetopp.

sendere blir utstyrt med en AIS-sender, i tillegg til den peilefrekvensen som kreves i dag, fortsetter Solberg. Når en satellittnødpeilesender aktiveres og sender ut nødalarm er man avhengig av enheter med spesialutstyr for å detektere alarmsignalet. Alarmen som utløses går via satellitter til Hovedrednings-

sentralen, som igjen alarmerer og aktiverer nødvendige ressurser, så som helikoptre eller fartøy. Redningshelikoptre og spesielle fartøy som rednings-skøyter, kystvaktsskip og beredskapsfartøy har i dag utstyr for å motta og peile signaler fra nødpeilesenderens peilefrekvens (121,5 MHz).

AIS SART TEST 04	
ID:	970990004
UTC:	13:48:29
LAT:	56°24.410'N
LON:	005°37.480'W
RANGE:	4.81nm <267°

**AIS TEST.** Signalene fra en AIS-sender for søk og redning er lett å avlese.

–Hovedredningssentralen vil også be skip i det aktuelle området om umiddelbart å gå til den posisjonen som nødalarmsignalet oppgir, sier Solberg. – Men erfaringen tilsier at det kan være vanskelig å lokalisere fartøy eller nødstedte uten gode peilemuligheter i siste fase av søket. Dersom en AIS-sender for søk og redning installeres i en nødpeilesender, vil alle fartøy som har krav om AIS, samt fartøy som frivillig har installert dette utstyret, når de er innenfor dekningsområdet til systemet, kunne se utsendelsen fra den som er i nød, og kan derved gi hurtig bistand. Med andre ord, en stor forbedring, fastslår han.

Norske SeaKing redningshelikoptre er i denne sammenheng kun utstyrt med mottakere eller peilere for frekvensen 121,5 MHz. Med introduksjonen av AIS-sender for søk og redning, er dette ikke lenger tilfredsstillende. – Vi ser det som svært viktig at redningshelikoptrene raskest mulig blir utstyrt med sender og mottaker for AIS, samt å kunne peile signaler fra nødpeilesendere (406Mhz), sier Solberg. – Uten slikt utstyr i redningshelikoptrene vil ikke redningstjenesten kunne dra nytte av de forbedringer som AIS-senderen for søk og redning gir.

#### Oppfordrer

Sjøfartsdirektoratet hilser den nye teknologien velkommen. Når ulykken først er ute, er det viktig at redningsarbeidet blir utført så effektivt som mulig. Eiere av nye skip oppfordres derfor til å inkludere AIS-sender for søk og redning som et alternativ til radartransponder. Eiere av eksisterende skip oppfordres også til å vurdere å implementere AIS-sendere som en del av redningsutstyret og legge planer for eventuell utskifting. □

## Fokus på haldningar

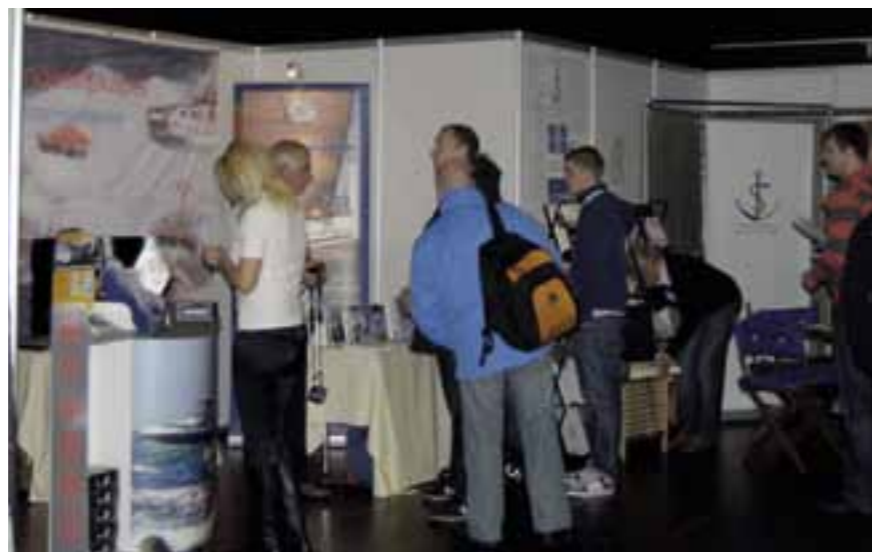
*Om lag to hundre deltakarar frå reiarlag, organisasjonar, offentlege etatar og maritim verksemd hadde i oktober to dagar med fokus på tryggleik på sjøen.*

Årets sjøsikkerhetskonferanse blei opna med eit utfordrande foredrag frå fungerande sjøfartsdirektør Sigurd Gude. – Me treng ikkje eit utvida regelverk, sa han. – Me treng etterleving av det regelverket som allereie ligg der.

Han peika på at det sidan den fyrste etableringa av Sjøfartsdirektoratet i 1903 og fram til ein fekk ein ny Skipssikkerhetslov i 2007, har skjedd mykje innan den maritime næringa. Samstundes som regelverk og teknikk har utvikla seg fortløpande, etterlyste Gude betre holdningar til tryggleik hjå den enkelte reiar og sjømann.

- Når omlag 70 prosent av våre pålegg kjem som fylgje av manglande vedlikehald, så lurar eg på om vedlikehaldssystema ombord fungerer i det heile tatt, sa Gude i ein noko oppgitt tone.

Fylgjene av manglande vedlikehald kan kosta dyrt, både i form av risiko for ulykker og i form av store overtredelsesgebyr. Gude var tydeleg på at Sjøfartsdirektoratet no var godt i gang med arbeidet med å bruka overtredelsesgebyr i dei tilfeller det trengs ein kraftig



MYKJE FOLK PÅ STAND. Mange var nysgjerrige på kva standsene hadde å by på av informasjon.

gare reaksjon. Han viste til at det fram til no var ilagt overtredelsesgebyr på opptil 350.000 kroner, men at dette ikkje var noko øvre grense.

Innleiinga til Gude var starten på to dagar med mange viktige og interessante foredrag. Oppsummeringa etter dei to dagane blei frå Sjøfartsdirektørens side



Dag Inge Aarhus, nettedaktør Sjøfartsdirektoratet

at konferansen hadde vore vellykka både faglig og sosialt. Gude etterlyste derimot fleire deltakarar frå reiarlaga, og var også innstilt på at direktoratet må gjera ein enda betre jobb for å selja konferansen inn til dei som arbeidar med tryggleik til daglig – både på reiarkontora og dei som er ute på skipa. □

## Informasjonsstrømmen på bro

*Under Sjøsikkerhetskonferansen delte Øystein Andreassen Kongsberg Maritimes tanker rundt informasjonsstrømmen på bro. Hva er den viktige informasjonen på bro, og hvordan inkluderes sikkerhetsvurderinger i design og lay-out?*

Dagens navigatører må ta stilling til enorme mengder informasjon. Sivilingeniør Øystein Andreassen fra Kongsberg Maritime har deltatt i utviklingen av kommandosystemer for skip i over tjuefem år.

Fremdeles har en bro vinduer og man observerer skip og omgivelser både

gjennom syn og hørsel. Likevel får navigatørene stadig mer informasjon gjennom instrumenter og underliggende systemer. Noen av disse er påkrevde, andre er mer bekvemmelighetsinnretninger. Systemene er ofte levert fra ulike produsenter med stor variasjon i utseende og betjening.



Helge Thime Iversen, førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

Andreassen stilte derfor spørsmålet om dette kan skape kaos i tillegg til at det ofte blir estetisk usammenhengende. Man risikerer å få inn så mye data at viktig informasjon drukner i det som er av mindre betydning. Den store datamengden kan også føre til flere unødvendige vurderinger.

Andreassen stilte så spørsmål om hva som er den viktigste informasjonen på bro, og poengterte at det ikke finnes et entydig svar på dette. Hva som er viktigst avhenger av situasjonen man er i og operasjonen man utfører til enhver tid.

Andreassen mente at det er viktig med en velorganisert bro, og at en logisk og uniform ytre oppbygging vil være til stor hjelp. Målet må være å definere hvilken informasjon som er faktisk nødvendig og organisere teknologien rundt brukernes arbeidsplass. Komprimering og reduksjon i antall paneler og instrumenter må tilstrebis. Andreassen mente at fokuset må bort fra utstyret i seg selv og over på selve informasjonen. Situation Awareness (SA) står i så måte sentralt. Dette betyr informasjons-

strømmen må gjennom tre viktige faser. Man skal fange opp informasjon, forstå den og deretter kunne bruke den.

Andreassen svarte på spørsmål fra salen og bekreftet at standardisering av utstyr er en god ide, med forbehold om at ulike fartøytyper har ulike behov. Han trodde likevel at det vil være vanskelig i praksis da det er mange kommersielle interesser i denne utviklingen. Videre sa han at det er stor variasjon i engasjementet rederier viser ved design av bro. Noen tar det man får servert fra verftet mens andre er med å påvirke ned til minste detalj.

På spørsmål om det er mulig å få til et alarmsystem uten lik lyd på de ulike alarmene svarte Andreassen at dette er en utfordring i dag ettersom mange

leverandører ofte bruker de samme underleverandørene. Dermed kan komponenter som gir alarmlyden være like i uavhengige systemer. Han påpekte at noen regelverk i klassen hadde krav til sentralt alarmsystem og at dette løste noe av problemet.

Fungerende sjøfartsdirektør, Sigurd Gude, spurte om det var gjort forsøk på å få til stemmealarmer som i flyindustrien i forhold til situasjoner der det kreves rask og drastisk handling. Andreassen sa at det er gjort en del forsøk med talt melding til navigatøren, men at dette krever at all bakenforliggende informasjon er hundre prosent pålitelig til enhver tid. Kongsberg Maritime er så langt ikke kommet til det stadiet at et slikt system trygt kan lanseres. □

## Overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven

**En rask reaksjon som skal virke preventivt**

*Karin Vedø innledet sitt foredrag på sjøsikkerhetskonferansen med litt om hva overtredelsesgebyr er og hva som er bakgrunnen for innføring av dette virkemidlet.*

Overtredelsesgebyr er en administrativ avgjørelse. Det vil si at det er et enkeltvedtak som Sjøfartsdirektoratet fatter, med klageadgang til departementet. Overtredelsesgebyr gis for regelbrudd som har skjedd. Dersom formålet er å rette opp forholdet framover, er andre forvaltningstiltak mer aktuelle, for eksempel tilbakehold eller tvangsmulkt. Overtredelsesgebyr har som formål å være en straff. Tanken er at vi skal få et mer effektivt sanksjonssystem enn tidligere. Raskere reaksjon vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

Vedø redegjorde så for reglene om overtredelsesgebyr, som finnes i skipssikkerhetsloven kapittel 9 og forskrift om overtredelsesgebyr. De overtredelsene det er aktuelt å ilegge overtredelsesgebyr

for er overtredelser som ikke anses som vesentlige. Vesentlige overtredelser følges av politiet. I vurderingen av om en overtredelse er vesentlig, ser man på omfang og virkning av overtredelsen, samt graden av utvist skyld.

Rederi er hovedpliktsubjektet etter skipssikkerhetsloven og dermed også aktuell for å bli ilagt overtredelsesgebyr for overtredelser av bestemmelser i skipssikkerhetsloven. I tillegg kan det ilegges overtredelsesgebyr til skipsfører, andre som har sitt arbeid om bord, samt personer ansatt i rederiadministrasjonen.

For fysiske personer er skyldkravet simpel uaktsomhet. Spørsmålet er om handlingen er i strid med forsvarlig oppførsel på området og om vedkommende er å bebreide. For rederi er det objektivt ansvar. Rederiet kan således ilegges straff selv om ingen enkeltperson er å bebreide.



Utmåling av overtredelsesgebyr skjer etter en konkret vurdering i hver enkelt sak. Momenter i denne vurderingen er blant annet hvor alvorlig overtredelsen er, om rederiet kunne ha forebygget overtredelsen, om rederiet har oppnådd noen fordel ved overtredelsen, samt rederiets økonomiske evne. Overtredelsesgebyret skal for rederier utgjøre minimum 0,8 folketrygdens grunnbeløp (G), som i dag utgjør kr. 58.000,-. Overtredelsesgebyr for enkeltpersoner skal utgjøre minimum 0,2 G, som er kr. 14.500,-, og maksimum 0,6 G, som er kr. 43.500,-.

Eksempler på saker direktoratet har hatt til vurdering i 2009 er brudd på reglene om sertifikat, vakthold, slepetilatelser, overlast, hviletid, samt miljø saker. Sjøfartsdirektoratets mål er at overtredelsesgebyr skal være en rask reaksjon som virker preventivt. □

# Sjøfartsdirektoratet og rederiene ISM samarbeidsprosjekt

*Færre kontaktskader ved manøvrering til kai og bedre sikkerhetsinformasjon til passasjerer er målene for samarbeidet.*



**Bjørn Vik Mjeltebakk**,  
senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet og rederiene møttes 27. mai i år for faglige samtaler om sikkerhet på ro-ro-passasjerferger. Dette ble oppstarten til et samarbeidsprosjekt innenfor ISM-sikkerhetsstyring.

På programmet sto "Manøvrerprosedyrer" og "Sikkerhetsinformasjon til passasjerer", som altså er Sjøfartsdirektoratets ekstra ISM-fokusområder resten av dette året og i 2010.

## Oppgaver og mål

En faglig bredt sammensatt gruppe av nautisk og teknisk kompetanse er valgt ut av rederiene og Sjøfartsdirektoratet, og gruppens felles hovedoppgaver og målsettinger er:

1. Merkbar nedgang i antall kontaktskader ved manøvrering til kai.
2. Forbedring av sikkerhetsinformasjon til passasjerer.

Rederienes ansvar og oppgave er å oppdatere prosedyrene for manøvrering til kai og sikkerhetsinformasjon, samt å sørge for at disse blir etterlevd hundre

prosent. Dette skal rederiene også verifisere ved internrevisjoner.

Sjøfartsdirektoratets oppgave er å verifisere at prosedyrene er oppdatert og rette ekstra fokus på dette ved ISM-revisjonene om bord, blant annet intensivere intervjuarbeidet under revisjonene.

## Etterlevelse

Det er ikke tilfeldig at nettopp disse to fokusområdene er valgt ut, og det er ikke tilfeldig at det er valgt ut en faggruppe fra både rederiene og Sjøfartsdirektoratet. Fokusområdene er valgt ut på grunnlag av resultater fra revisjoner, inspeksjoner og observasjoner om bord, samt statistisk materiale, og samarbeidsprosjektet er en nødvendighet for å komme det viktige skrittet videre, nemlig at de oppdaterte prosedyrene blir etterlevd.

At det er nedsatt en egen felles gruppe for gjennomføring og verifikasjon av dette arbeidet illustrerer alvoret som ligger bak og prioriteringen som nå er igangsatt. □

## SAMMENSETNING

Faggruppen som er nedsatt består av følgende personer:

**Arild Holmeide**  
(Tide Sjø AS),

**Svein Solheim**  
(Fjord1 Fylkesbaatane),

**Karstein Holm**  
(Fjord1 MRF),

**Reidar Johnsen**  
(repr. Torghatten Nord AS,  
Torghatten Trafikkselskap AS og  
Fosen ASA),

**Aage Rykkje og  
Bjørn Vik Mjeltebakk**  
(Sjøfartsdirektoratet, Kontroll og  
inspeksjon, revisjonsseksjonen),

**John Ramsøy**  
(Sjøfartsdirektoratets stasjon  
Bergen)

**Nils-Ivar Sørdal**  
(Sjøfartsdirektoratets stasjon  
Trondheim)



**SAILOR Bærbare  
VHF/UHF/ATEX**

**SAILOR Stasjonær  
VHF RT5022**

**LOPOLIGHT LED  
Lanterner - Full Range**

**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 • www.polaris-as.no

Informasjon  
og nærmeste  
forhandler se  
polaris-as.no

# Fiskeflåten

## Må få bedre holdning til sikkerhet

*Sjøfartsdirektoratets kampanje med økt tilsyn av fiskeflåten avslørte store mangler i sikkerhetsarbeidet. Nå går næringen sammen for å ta tak i problemet.*

Sjøfartsdirektoratet har fulgt nøye den utviklingen som har vært i fiskeflåten innenfor sikkerhet og etterlevelsen av vårt regelverk. Fiskere og redere har i alle år vist en fantastisk evne til omstilling og handlekraft, tatt i betraktning av skiftende politikk og regulering, både når det gjelder fiskeriforvaltning samt nye forskrifter og regelverk innenfor sikkerhet. Men, basert på tilbakemeldinger fra næringen og våre egne inspektører, hadde vi en følelse av at regelverket ikke ble skikkelig etterlevd og at det nok fantes en dårlig holdning til en strukturert sikkerhetstankning.

### Kampanje

Skjemaer som direktoratet sendte ut for å kartlegge tilstanden i flåten ble i liten grad besvart, og dette medførte at vi ikke kunne danne oss et godt bilde av hvordan sikkerhetskulturen var etablert. For å få oversikt over situasjonen gjennomførte vi derfor en kampanje med uanmeldte tilsyn, slik at vi kunne komme med nødvendige tiltak og retningslinjer. Kampanjen ble varslet i media, og sjekklistene våre inspektører brukte ved inspeksjon ble lagt ut på vår nettside. Vi etablerte dessuten et godt samarbeid med fiskeribladet "Fiskaren",

som fiskerne bruker som sin fremste informasjonskanal.

### Nedslående resultater

Vi startet med uanmeldte tilsyn 5. januar i år, og fortsatte hele vinteren og sensommeren. Resultatene var nedslående. Av nærmere 500 kontrollerte fartøyer har vi 50 % tilbakeholdelser basert på over 2300 pålegg. Enkeltvis og samlet er disse graverende og underbygger påstanden vår om manglende sikkerhetskultur blant redere og den enkelte fisker. Hoveddelen av påleggene gikk på navigasjonsinstrumenter; manglende og ikke oppdaterte kart for fartsområdet; mangler ved redningsflåter, redningsdrakter og vester; luker og lukkeanordninger for lufttilførsel; lasterom og brennoljesystemer; installasjon og vedlikehold av elektriske anlegg; samt manglende stabilitetsdokumentasjon og forståelse for behovet for dette for å ha en sikker drift.

### System

Samtidig må vi også berømme mange redere og fiskere for at de har tatt sikkerhet på alvor. Flere av de fartøyene vi inspiserte kunne kvitteres ut med null pålegg, og mange av dem utviste et veldig fokus på vedlikehold av utstyr og



Lars Alvestad,  
underdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

tidsfrister. Alt sikkerhetsarbeid og vedlikehold var satt i system, og man hadde gode rutiner på oppfølging.

Vi så både enkle systemer som redere selv hadde bygd opp og systemer som enkelte konsulentfirmaer hadde vært involvert i. For eksempel hadde kystnotbåten "Bernt Oskar" og konsulentfirmaet "Sirkel" satt sammen et godt system som lettet hverdagen til rederen i arbeidet med å holde fartøyet i orden.

### Arbeidsgruppe

Forut for kampanjen hadde direktoratet i september 2008 invitert til et arbeidsmøte i forbindelse med Sjøsikkerhetskonferansen i Haugesund. Formålet var å opprette en arbeidsgruppe for å forebygge ulykker i fiskeflåten. Gruppen ble etablert i november i fjor. Kystfiskarlaget og sjømannsorganisasjonene, sammen med forsikringsselskaper og andre aktører i næringen, er representert i gruppen. Norges Fiskarlag takket nei til å delta, og som et resultat av dette fikk vi aldri opp å gå det samarbeidet som hadde vært ønskelig forut for kampanjen. Men etter som tiden har gått, har vi fått med Norges Fiskarlag. Det gjør at når vi nå skal se på ulike løsninger og forskriftsendringer for å imøtekomme



ILLUSTRASJONSFOTO: ANDERS LYNGVÆR, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2007

resultatet av kampanjen, kan få til en bred medvirkning i dette arbeidet.

Norges Fiskarlag har sammen med de andre aktørene lagt ned et enormt arbeid i holdningsskapende arbeid. Det er nok en medvirkende årsak til at vi 2008 ikke hadde noen dødsulykker i fiskeflåten.

Basert på det arbeidet som alle har gjort, og som man på ulike måter tar med seg inn i arbeidsgruppen, mener vi at vi har et bredt og godt grunnlag for å klare å gjøre noe med problemene som kampanjen avdekket.

### Videre arbeid

Sjøfartsdirektoratet mener at vi i liten grad vil klare å snu en dårlig trend med nye regelverk og forskrifter alene. Den største og viktigste innsatsen vil ligge i holdningsskapende arbeid og informasjon. Arbeidsgruppen for forebygging av

ulykker har satt opp noen delprosjekter som de skal jobbe videre med. Disse er:

- Gjennomgang av utførte forskningsprosjekter som det er relevant å bygge videre på.
- Etablering av en nettportal som vil gjøre sikkerhetsinformasjon og regelverk mer tilgjengelig for yrkesfiskerne, samt være bidragsytende i opplærings- og rekrutteringsøyemed.
- Felles HMS-kampanjer som omhandler ulike HMS-aspekter for yrkesfiskere. Dette kan være kampanjer som kjøres i fellesskap på arenaer der fiskerne møtes, eksempelvis på fiskerimesser. Konkrete produkter kan være sikkerhets-DVD, informasjonsbrosjyrer, fakta-ark, annonser, messemateriell og lignende.
- Gjennomgang av fagplan og innhold i dagens sikkerhetsopplæring for fiskere, for å vurdere om denne ivaretar

arbeidstakernes sikkerhet og helse i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet.

- Gjennomgang av relevant regelverk for fiskeflåten. Vurdere endringer som vil gi sikkerhetsmessig gevinst. Det skal også foretas vurderinger om regelverket kan forenkles på enkelte områder og om det er nødvendig å utarbeide veiledningsmaterieell til deler av regelverket for å sikre forståelse og etterlevelse i næringen.
- Vurdere forsknings- og utviklingsprosjekter innenfor sikkerhet. Dette vil i tilfelle være konkrete utviklingsprosjekter som eksempelvis kan omhandle utvikling av nye typer verneutstyr, nødstoppanordninger og annet utstyr som fremmer sikkerheten om bord, trettetsproblematikk, bemanningsordninger og så videre.



ILLUSTRASJONSFOTO: ANDERS LYNGVÆR, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2007

- Se på hvordan ordningen med verne- og miljøarbeid, og opplæring av de aktørene som skal delta i dette arbeidet, fungerer innenfor de ulike fartøy- og fiskerigruppene.

Sett i lys av dette, er vi optimistiske på at vi skal få til en endring til det bedre og ulykkestallene forhåpentligvis vil gå nedover. Det er veldig viktig at vi alle er med å bidra både politisk og faglig, og ikke minst med finansiering av arbeidet som må gjøres siden dette ikke ligger innenfor de normale budsjettene til hver enkelt. Uten slik bred støtte vil arbeidsgruppen få altfor dårlige arbeidsforhold

og vil vanskelig kunne gjøre en forsvarlig jobb.

#### Vurdere regelverk

Sjøfartsdirektoratet vil også på eget initiativ jobbe videre med disse utfordringene, og vi vil prøve å få ut informasjon og veiledninger som kan hjelpe den enkelte reder og fisker til en sikrere hverdag. Samtidig vil vi se på eget regelverk og forskrifter for å kunne avdekke svakheter og ikke minst hvor vi eventuelt må gjøre skjerpelser for å få opp sikkerhetstenkingen.

Sjøfartsdirektoratet jobber nå med å forenkle og samle regelverket for fartøy fra seks til 15 meter i én forskrift. Når denne er klar vil vi legge opp til en bred dialog med næringen, slik at vi får med det som er nødvendig og ikke minst klarer å rydde av veien misforståelser og uklarheter. Allerede nå i høst skal våre fagfolk ut på reise med organisasjoner og andre aktører for å informere om det arbeidet vi gjør. Her vil vi også si noe om bakgrunnen for og hvordan vi tenker oss at opphevingen av unntaksbestemmelsen for sikkerhetsstyringsystemer i fiskeflåten skal etableres. Dette er sak som har vært ute til høring og som vi nå forbereder i forhold til innspill som er kommet.

#### Engasjere familien

Vi ser at den kampanjen vi hadde inn i mot fiskeflåten og det fokuset dette har fått både i media og næringen, har gjort at vi har fått en helt annen forståelse for det arbeidet som må gjøres. Sjøfartsdirektoratet planlegger en oppfølging av kampanjen. Både for de fartøyene som ble kontrollert i år og andre, vil vi fortsette med uanmeldte tilsyn neste år. Samtidig må alle dra lasset i lag for å endre holdninger og øke forståelsen for at sikkerhetsplanlegging er nødvendig for at hver enkelt yrkesutøver i denne gruppen skal komme trygt tilbake fra fiske. Ikke minst skal familiene til fiskerne føle seg tryggere på at de får sine kjære hjem igjen. Sjøfartsdirektoratet vil utfordre hele familien til å engasjere seg i sikkerhetsarbeidet, slik at det blir en naturlig ting å fokusere på egen og andres sikkerhet. □

## KOMPLETT TJENESTELEVERANØR INNEN BEREDSKAP OG SIKKERHETSOPPLÆRING LANGS HELE KYSTEN

Sjekk [www.resq.no](http://www.resq.no) for bestilling av kurs og opplæring, ledige stillinger og annen informasjon om oss.

Sentralbord: 41 75 50 00



## KYSTVERKET

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

# STATSLOSASPIRANTER

Kystverket skal, med forbehold om uendrede lospliktbestemmelser og endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2010

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) etter 1. oktober 2009.

Søknadsfrist: 15.01.2010 Kontaktinfo: Tommy Haugsnes, seniorrådgiver. Tlf: 52 73 33 23 / 52 73 33 17

### ARBEIDSGRAVER

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

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

### KVALIFIKASJONER

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

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

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

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

### PERSONLIGE EGENSKAPER

**Gode samarbeids og kommunikasjonsevner** Disse kandidatene må kunne fremlegge:

**Evne til å arbeide selvstendig.**

**Gode evner til kontaktskaping**

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

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

# Samarbeid for økt sikkerhet i fiskeflåten

*Som et resultat av de mange tragiske ulykkene i fiskeflåten har Sjøfartsdirektoratet tatt initiativ til et samarbeidsforum som skal se på tiltak for å øke sikkerheten og forebygge personulykker. Forumet har nå fått gode innspill fra Danmark.*



Hilde Stange,  
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Arbeidet startet etter at det ble arrangert en workshop i forbindelse med fjorårets Sjøsikkerhetskonferanse for å finne nye ideer til å drive et mer effektivt sikkerhetsarbeid og nå ut med budskapet til fiskerne. Arbeidsgruppen som foruten Sjøfartsdirektoratet består av Norsk Sjømannsforbund, Norges Kystfiskarlag, Bud og Hustad forsikring, Cefor, SINTEF fiskeri og havbruk, Fiskeri- og havbruksnæringens Forskningsråd og Fiskeridirektoratet. Ole Georg Koch fra Norsk Sjømannsforbund ble valgt til leder. Gruppen har hatt fem samlinger i løpet av året som har gått, og er nå i gang med til sammen åtte delprosjekter som omhandler ulike sikkerhetstiltak for fiskeflåten. Nylig tilsluttet Norges Fiskarlag seg også til dette samarbeidet, og fiskernes interesser skal derfor være behørig ivaretatt i arbeidsgruppen.

## Dansk modell

Et av delprosjektene for arbeidsgruppen går ut på å etablere et samarbeid med Fiskeriets Arbejdsmiljøråd i Danmark, for å utveksle erfaringer og sikkerhetsrelatert informasjonsmateriell. I anledning arbeidsgruppens femte samling i september hadde man derfor invitert direktør Flemming Nygaard Christensen, for å orientere om hvordan HMS-arbeidet organiseres innenfor fiskeflåten i Danmark.

Med formål å bedre sikkerhet og arbeidsmiljø i fiskeflåten, ble den danske Søfartsstyrelsen i 1989 pålagt å opprette syv havnesikkerhetsutvalg, og i 1998 kom loven om å opprette Fiskeriets

Arbejdsmiljøråd. Havnesikkerhetsutvalgene arbeider på regionalt nivå, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd på nasjonalt. Begge steder fyller aktive fiskere og redere de styrende organer.

Driften av Fiskeriets Arbejdsmiljøråd finansieres gjennom et lovpålagt bidrag fra alle danske fiskere som driver ervervsmessig fiske. I tillegg mottar rådet støtte over Søfartsstyrelsens budsjett.

## Hjelp og råd

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd har som oppgave å informere og veilede fiskeflåten om helse, miljø og sikkerhet og forebygge arbeidsskader. De bistår med løsninger av arbeidsmiljømessig og sikkerhetsmessig art og gir tilbud om yrkeshygiene målinger. Fiskeriet Arbejdsmiljøråd bevilger hvert år midler til utvikling av produkter og hjelpemidler som gir sikkerhetsgevinst for fiskeflåten. Det er erfaringene fra ulykkeshendelser som avgjør hva som skal være prioriterte forsknings- og utviklingsprosjekter.

Rederier kan få hjelp til støymåling om bord i sine fartøy, samt få utarbeidet støymålingsrapporter og forslag til avhjelping av støyproblemer. Rådgivning ved nybygg, ombygging eller innflagging av fartøy er også en del av rådets oppgaver.

Dersom besetningen har vært utsatt for traumatiske opplevelser i forbindelse med en ulykkeshendelse, koordinerer rådet krisehjelp og er med på å sikre at de involverte får en forsvarlig oppfølging. Ved tilfeller av yrkessykdom

eller yrkesskade, bidrar rådet med hjelp og rådgivning dersom det er behov for det.

En annen viktig oppgave er å fremme forslag om regelverksendringer, uttale seg om nye regler og bidra til fortolkning av regelverket. Undervisning og informasjonsvirksomhet er også en viktig del av rådets oppgave. De utgir en rekke publikasjoner og informasjonsmateriell som fiskerne kan bestille og få tilsendt uten kostnad, eller laste ned fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråds nettside.

## Risikovurdering

Flemming Nygaard Christensen påpekte at risikovurdering er en av de viktigste ulykkesforebyggende aktivitetene om bord. Rådet har vært med på å utvikle et nettbasert system for utarbeidelse av risikovurdering. Prinsippet i systemet er at det skal være enkelt å betjene og innholdet skal være tilpasset det enkelte fiskeri, for eksempel notfiske, trål, snurrevad og så videre. Når besetningen har gått gjennom en vurdering av farene om bord og registrert resultatene, legger systemet opp til at man på en enkel måte kan skrive ut handlingsplan og arbeidsinstruks for jobben. Slik sikrer man dokumentasjon av risikogjennomgangen. Fiskeriets Arbejdsmiljøråd gir bistand til dem som ønsker opplæring og praktisk gjennomgang av risikovurdering om bord på det enkelte fartøy.

En stor fordel med den danske modellen for organisering av helse, miljø og sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten, er at den bidrar til kontinuitet i arbeidet og åpner



DANSK MODEL. Flemming Nygaard Christensen, direktør i Fiskeriets Arbejdsmiljøråd i Danmark, fortalte om suksessen med sikkerhetsarbeid i fiskeflåten.



for en tett kommunikasjon mellom den utøvende næringen og myndighetene. I Norge gjøres det mye godt arbeid innenfor sikkerhet for fiskere på ulike nivå, men utfordringen er å samordne disse ressursene slik at man kan dra lasset i fellesskap og skape kontinuitet i sikker-

hetsarbeidet og implementeringen av ulike sikkerhetstiltak.

Besøket fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd gav ny giv og inspirasjon til det videre arbeidet for å sikre liv og helse i fiskeflåten. Kanskje bør Norge se til Danmark når det gjelder fremtidig

organisering av sikkerhetsarbeidet? Ulykkesstatistikk fra Danmark viste i hvert fall en klar nedgang i antall personulykker etter innføring av denne organisasjonsmodellen. Det bør være en god indikasjon på at en slik organisering er verd å se nærmere på. □



## Fra problem til løsning:

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

www.bureauveritas.no, tlf: 24 06 91 00

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



BUREAU  
VERITAS

Move Forward with Confidence

# ISPS fellesinspeksjoner av norske havner og skip

*Dårlig adgangskontroll er en av manglene som er avdekket ved havneinspeksjoner og uanmeldte tilsyn på norske skip. Sjøfartsdirektoratet vil derfor følge opp klasseselskapene med revisjoner av deres ISPS-prosedyrer.*

ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) ble etablert som et preventivt tiltak etter terrorangrepene i USA i 2001. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen, IMO er

utsteder av regelverket. Over 160 land imøtekommer i dag kravene i koden.

ISPS-koden ble implementert med virkning fra første juli 2004, og inkludert i SOLAS kapittel XI-2 om "Special



Terje Sagebakken,  
underdirektør  
Sjøfartsdirektoratet

measures to enhance maritime security". Koden inneholder en rekke myndighetskrav og krav til konkrete sikkerhetstiltak som skal iverksettes om bord på skip i internasjonal fart og

i havneanlegg som betjener slike skip. Målet er å forhindre terroranslag mot internasjonal skipsfart. ISPS-koden består av to deler - "Part A" som er obligatoriske krav og "Part B" som er anbefalinger.

## Avdekket mangler

I henhold til direktiv 2005/65/EC skal EFTAs overvåkningsorgan ESA foreta kontroll av etterlevelse av nevnte direktiv i samme omfang som EU gjennomfører kontroll innenfor sine land og havner. I 2009 har det blitt gjennomført flere inspeksjoner i norske havner. Ved disse inspeksjonene har Sjøfartsdirektoratet deltatt. I tillegg har aktuelle norske ISPS-sertifiserte fartøyer blitt inspisert uanmeldt.

Disse uanmeldte inspeksjonene har avdekket mangler om bord i disse skipene. Spesielt en mangel går igjen og er en klar indikasjon på at ISPS ikke fungerer i henhold til kravene i koden - det er liten, eller fullstendig mangel på, adgangskontroll om bord på de skipene som har blitt inspisert.

## Revisjoner

Basert på disse avvikene har Sjøfartsdirektoratet bestemt å følge opp klasseselskapene med revisjoner av deres ISPS-prosedyrer samt sjekklister. Revisjoner utføres ved de fem godkjente klasseselskapenes (ABS, BV, DNV, GL og LR) kontorer i Norge. Direktoratet vil også delta som observatør når det foretas revisjon av ISPS-sertifikatet om bord på skip som er delegert til klasseselskapene.

Det vil bli fokusert sterkere på kontroll av hvordan ISPS fungerer om bord i norske skip ved tilsyn om bord, enten ved sertifikatbesiktelser, uanmeldte tilsyn eller under andre besøk om bord av Sjøfartsdirektoratets inspektører. Er det avvik som nevnt i en av de tolv sjekkpunktene i ISPS-sjekkliste KS-0165B, så vil skipet bli tilbakeholdt og ny revisjon skal utføres av klasseselskap som har utstedt ISPS-sertifikatet. Alle kostnader relatert til dette vil bli belastet skipet/rederiet.

Sjøfartsdirektoratet henstiller til alle norske ISPS-sertifiserte skip om å gjennomgå sine etablerte rutiner og påse at kravene i skipets godkjente SSP (Ship

Security Plan) etterleves og at det er en fungerende adgangskontroll når skipet ligger i havn. □

## ISPS SJEKKLISTE KS-0165B

1. Er et gyldig ISSC (Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat) eller et midlertidig ISSC om bord?
2. Hvis det kun foreligger et midlertidig ISSC, fremgår det at dette ble utstedt på bakgrunn av en gyldig årsak, som for eksempel skifte av flaggstat (og ikke for å unngå å oppfylle de fulle kravene i ISPS - IMOs Internasjonale kode for sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havneterminaler)?
3. Opererer skipet på inspeksjonstidspunktet på samme eller høyere beredskapsnivå enn den aktuelle havneterminal?
4. Foreligger det en liste over skipets ti siste anløp av havneterminaler, inkludert eventuelle skip-til-skip aktiviteter?
  - 4.1. Har DoS (Declaration of Security) blitt utarbeidet for de ti siste anløp? Hvem har signert for disse ombord?
5. Virker det som det er et effektivt system for kontroll av adgang til skipet?
6. Virker det som det er et effektivt system for kontroll av adgang til begrensede områder om bord, som broen, maskinrommet, etc., og er "restricted areas" merket?
7. Har skipets nøkkelpersonell evne til å kommunisere effektivt med hverandre vedrørende spørsmål om sikkerhet og terrorberedskap?
8. Foreligger det tilgjengelig dokumentasjon på at øvelser relatert til sikkerhet og terrorberedskap er blitt avviklet innenfor det riktige intervall, også med hensyn til endringer i besetningen?
9. Er det dokumentert en regelmessig gjennomgang av ISPS-manualen, og er internkontroll / revisjon utført (minst årlig)?
  - 9.1. Er det klart for SSO (Ship Security Officer) og andre, hvem som er CSO (Company Security Officer) og hvordan denne kan kontaktes?
10. Er SSAS (Ship Security Alert System) regelmessig testet, og vet SSO hvor varselknappene er lokalisert? Hvis det ikke kan dokumenteres en test eller det er mer enn tre måneder siden siste test, be om en test.
11. Finnes ISPS-relatert sikkerhetsutstyr om bord, og i så fall, er det en journal over slikt utstyr samt regelmessige sjekk/kalibrering av dette?
12. Har skipets SSO godkjent kurs i henhold til "IMO modell course", og kan de dokumenteres. (Uten denne opplæringen kan man ikke opptre som SSO)

Hvis det gis pålegg innenfor ett av de 12 områdene, så skal det klasseselskapet som er ansvarlig for utstedelse av ISSC kontaktes, og ny revisjon skal foretas før skipet kan forlate havn.



FOTO: BENTE AMANDUSSEN

## Går foran for helse og velferd

*De nordiske landene er modell når den internasjonale organisasjonen for sjømannsidrett setter i gang sin nye kampanje.*

I slutten av september ble det i India avviklet en internasjonal konferanse med fokus på sjøfolks helse og velferd. Norge deltok på konferansen med maritime myndigheter og representanter fra næringen og arbeidstakerorganisasjoner, i tillegg til sjømannsleger.

Det som slår meg, når jeg hører på andre lands representanter, er at det er stor forskjell på hvordan forholdene er om bord og hvordan sjøfolkene blir behandlet i ulike land – om arbeidsgiverne ser på sjøfolkene som en ressurs og en positiv bidragsyter eller som en kostnad.

Sammen har vi en del å være stolt av i Norge.

Norske myndigheter, redere og arbeidstakerorganisasjoner har fortsatt en vei å gå, men jeg tør påstå at vi er på rett vei og vi har et mål på hvor vi vil. Arbeidet som skjer i IMO og ILO viser at det

## Frontrunners for health and welfare

*The Nordic countries are models when the International Sport for Seafarers (ISS) committee launches its new campaign.*

At the end of September an international conference on seafarers' health and welfare was held in India. Norway was present at the conference with representatives from the government, employers and workers as well as specialists in maritime medicine.

When I listen to representatives from other countries, I'm struck by the difference in conditions onboard and how the seafarers are treated in different countries – whether the employers look upon the seafarers as resourceful and positive contributors or merely as a cost.

Together we have something to be proud of in Norway.

Norwegian maritime authorities, shipowners and seafarer organizations still have a long way to go but I maintain that we are on the right way and we know where we want to go. The

skjer positive endringer internasjonalt. Altfor langsomt mener noen, men dog.

### Ny kampanje

I nordiske land har vi en lang og god tradisjon med sjømannsidrett. Med utgangspunkt i det gode nordiske arbeidet, vil den internasjonale or-



**Torbjørn Husby,**  
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

ganisasjonen for sjømannsidrett (ISS) forsøke å overføre våre erfaringer til andre nasjoner. Vi i Norden vil være sentrale i denne kampanjen. Vi gleder oss til fortsettelsen, og Navigare skal holde dere oppdatert på hva som skjer rundt omkring i verden på idrettsfronten. □



work that takes place in the IMO and the ILO demonstrates that there are positive changes internationally. Much too slow in some peoples' opinion, but still.

### New campaign

In the Nordic countries we have long traditions for seafarers' sport. Based on

the the good Nordic efforts, the International Sport for Seafarers (ISS) committee wants to try and carry forward our experience to other nations. The Nordic countries will be instrumental in this campaign. We look forward to this and through Navigare we will keep you posted on what is happening around the world on this front. □

Norske velferdsstasjoner  
Norwegian Government  
Seamen's Service

### Branch offices

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

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

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

### Kontakter/Contacts

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

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

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

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

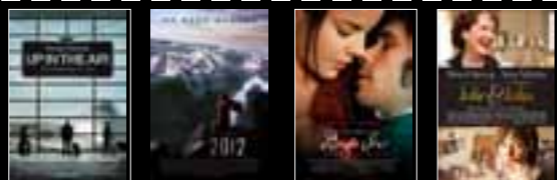
**Narvik**  
International Seamen's Centre,  
Kongensgt. 1, P.O. Box 143, 8501 Narvik  
Phone: (+47) 76 94 14 14  
Fax: (+47) 76 94 14 05  
E-mail: sjomann@online.no

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

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



# Katastrofer



## På kjøkkenet og andre steder

*I de kommende filmene får vi alle behov dekket – spenning, drama, kjærlighet og god mat.*

### Up in the Air

Dette er en tidløs odysse om Ryan Bingham (George Clooney), en nedbemanningseksperter på kontinuerlig reisefot. Han er lenge tilfreds med sitt omflakkende liv på flyplasser, hoteller og leiebiler over hele Amerika – uten andre forpliktende relasjoner eller oppgaver utover å si opp folk. Alt han trenger til enhver tid kan pakkes i én trillekoffert. Ryan er et bortskjemt elitemedlem i alle reiselojalitetsprogrammer som finnes og er svært nær å nå sitt livsmål – ti millioner bonuspoeng. Til tross for dette har Ryan ikke noen egentlige holde-

punkter i livet. Derfor rystes hele tilværelsen hans når sjefen (Jason Bateman) truer med å ta fra ham reisene og medfølgende goder for godt. Dessuten er han i ferd med å falle for den likesinnede og reisende Alex (Vera Farmiga). Møtt av den skremmende, og samtidig forfriskende, muligheten til å bli satt på bakken begynner Ryan å fundere på hva det virkelig vil si å forankres i et hjem.

### 2012

Katastrofefilmer dukker opp med jevne mellomrom. Med moderne datateknologi kan skrekkscenarier om vold-



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

somme naturkatastrofer skildres mer omfattende og spektakulært nifst enn noen gang. Filmen "2012" virker å overgå alle sine forgjengere i sjangeren. I alle fall går bølgen høyt på lerretet, faktisk langt opp i fjellheimen. Men historien starter to år før tittel-året. Et solid panel av vitenskapsmenn proklamerer overfor verdens ledere at jorden slik vi kjenner den snart vil opp-



*NY FARE TRUER.* Den ene katastrofen etter den andre rammer kloden i "2012", men John Cusack klarer på underlig vis å komme seg unna hver gang. FOTO: COLUMBIA PICTURES

høre å eksistere. Fram mot 2012 blir det i hemmelighet utarbeidet en plan for å redde så mye av menneskeheten som mulig, men det viser seg å være umulig å redde alle. Mens Jackson Curtis (John Cusack) og hans to barn er på en familietur i Yellowstone snubler de over et enormt forskningsanlegg i bunnen av en uttørket innsjø og oppdager den kommende apokalypsen regjeringen har hemmeligholdt. Jackson må ta saken i egne hender og setter i gang et kappløp for å redde både sin egen familie og seg selv mens de utsettes for jordskjelv, vulkanutbrudd, tsunamier og alle tenkelige naturkatastrofer kloden kan utsette menneskeheten for.

### Julie & Julia

Denne kulinariske gledessprederfilmen tipper vi det er flere enn sturten om bord som vil ha glede av. Ikke bare på grunn av kjærlighet til matkunsten og det franske kjøkkenet, men fordi Meryl Streep glitrer i rollen som Julia Child, fjernsynskokk "over there" med samme appell i USA som Ingrid Espelid her hjemme. Uavhengig av hvilket forhold man ellers måtte ha til Streep – man skal være passe surmaget for ikke å fryde seg over hennes hjertelige rollefigur. Filmen er basert på det selvbiografiske matlagingsprosjektet til Julie Powell (Amy Adams). Hun drømmer om å bli forfatter, men arbeider som telefonsvarer, en jobb som gjør henne nedtrykt og motløs. På leting etter en retning, eller i det minste en distraksjon fra hverdagens monotoni, bestemmer hun seg for å kokkelere seg gjennom hver eneste oppskrift i Julia Childs berømte kokebok "Å mestre den franske kokekunst". Det vil si 524 matretter på 365 dager – i et knøttlite leilighetskjøkken. Samtidig blogger hun om sine erfaringer til et stadig økende antall lesere på nettet.

### Bright Star

Jane Campion, som vant gullpalmen for "The Piano" i Cannes 1999, er tilbake med ny kritikerrost film lagt noen århundrer tilbake. Året er 1818: Et hemmelig kjærlighetsforhold starter mellom den 23 år gamle engelske poeten John Keats (Ben Whishaw) og naboenta, den for sin tid nokså frittalende Fanny Brawne



*MED HODET I SKYENE.* George Clooney lever for å sanke bonuspoeng i "Up in the Air", men flyr som vanlig etter jenter også. FOTO: PARAMOUNT PICTURES

(Abbie Cornish). Ingenting taler for at det skal oppstå noen forbindelse mellom det umake paret. Hun er lite interessert i litteratur, men Keats legger merke til Fanny når hun hjelper hans yngre og syke bror. Han blir rørt av hennes omsorg og tilbyr i gjengjeld poesitimer. Innen omgivelsene har oppfattet den gryende

forbindelsen mellom de to, har de unge elskende blitt uløselig knyttet til hverandre. "Jeg har en følelse som om jeg var oppløst", skrev Keats til henne. Sammen lar de seg rive med av en romantisk besettelse som bare vokser seg sterkere av motstanden de møter. Men Keats sykdom blir vanskeligere å overvinne. □



*À VOTRE SANTÉ.* Julia Child (Meryl Streep) var ikke bare lidenskapelig opptatt av sin mann og matlagning. Hun hadde en lidenskap for selve livet – ekte "joie de vivre". Hun elsket å leve, og det er i seg selv inspirerende. FOTO: COLUMBIA PICTURES

### FILMTJENESTEN

Skip som ønsker å være med i filmtjenesten får tilsendt en pakke med seks utvalgte filmer hver måned. Filmrepertoaret er variert med vekt på populære kinoaktuelle underholdningsfilmer. Nesten hver måned har vi så ferske filmer på programmet at Norgespremierer faktisk skjer ombord på skip tilknyttet Filmtjenesten. Månedens filmtitler og kommende filmer blir presentert på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside. Tjenesten tegnes som et abonnement. Leien beregnes etter skipets besetning og utgjør kr 12 pr. besetningsmedlem pr. film (eks. mva).

# Disasters

Filmomtaler og  
innmeldingsskjema på  
[www.sjofartsdir.no/  
velferden](http://www.sjofartsdir.no/velferden)

## In the kitchen and other places

*In the coming films we'll have all our needs covered – thrills, drama, love and good food.*

### Up in the Air

This is the timely odyssey of Ryan Bingham (George Clooney), a corporate downsizer and consummate modern business traveler who, after years of staying happily airborne, suddenly finds himself ready to make a real connection. Ryan has long been contented with his unencumbered lifestyle lived out across America in airports, hotels and rental cars. He can carry all he needs in one wheel-away case; he's a pampered, elite member of every travel loyalty program in existence; and he's close to attaining his lifetime goal of 10 million frequent

flier miles – and yet... Ryan has nothing real to hold onto. When he falls for a simpatico fellow traveler (Vera Farmiga), Ryan's boss (Jason Bateman), threatens to permanently call him in from the road. Faced with the prospect, at once terrifying and exhilarating, of being grounded, Ryan begins to contemplate what it might actually mean to have a home.

### 2012

This film revolves around a family who goes on vacation in December 2012, just as the Mayan calendar is coming to a

close. Disaster movie maven Rolad Emmerich ("Independence Day", "The Day After Tomorrow") crafts this apocalyptic sci-fi thriller following an academic researcher who opens a portal into a parallel universe, making contact with his double in an effort to prevent the catastrophic prophecies of the ancient Mayan calendar from coming to pass. According to the Mayan calendar, the world will come to an end on December 21, 2012. When a global cataclysm thrusts the world into chaos, divorced writer and father Jackson Curtis (John Cusack) uses his knowledge of the



"PILLOW'D UPON MY FAIR LOVE'S RIPENING BREAST". The poet John Keats died young and dissolved in love after writing "Bright Star".

PHOTO: APPARITION STUDIO

*DANCES WITH TURKEYS. More than anyone else, Julia Child (Meryl Streep) steered American eaters away from the canned, the frozen and the processed and into food that was fresh, flavorful and made with unbridled joy, a wonderful metaphor for approaching life.*

PHOTO: COLUMBIA PICTURES

ancient prophecies to ensure that the human race is not completely wiped out.

### Julie & Julia

In 1948, Julia Child (Meryl Streep) was just an American woman living in France. Her husband's job has brought them to Paris, and with her indefatigable spirit, she yearned for something to do. Fifty years later, Julie Powell (Amy Adams) is stuck. Pushing 30, living in Queens and working in a cubicle as her friends achieve stunning successes, she needs something to break the monotony of her life. Julie seizes on a seemingly insane plan to focus her energies. Julie decides to spend exactly a year cooking all 524 recipes in Julia Child's Mastering the Art of French Cooking, in the span of one year - and write a blog about her experiences.

### Bright Star

London 1818: a secret love affair begins between 23 year old English poet, John Keats (Ben Whishaw), and the girl next door, Fanny Brawne (Abbey Cornish), an outspoken student of fashion. This unlikely pair started at odds; he thinking her a stylish minx, she unimpressed by literature in general. It was the illness of Keats's younger brother that drew them together. Keats was touched by Fanny's efforts to help and agreed to teach her poetry. By the time Fanny's alarmed mother and Keats's best friend Brown realized their attachment, the relationship had an unstoppable momentum. Intensely and helplessly absorbed in each other, the young lovers were swept into powerful new sensations, "I have the feeling as if I were dissolving", Keats wrote to her. Together they rode a wave of romantic obsession that deepened as their troubles mounted. Only Keats's illness proved insurmountable. □



### THE FILM SERVICE

The crew on a vessel can subscribe and thus receive each month a package with six English speaking movies on DVD - a total of 72 films annually. We have the ambition to make a selection of drama, thriller, action and comedy to give variation and relaxing entertainment. We always try to offer new and popular films that have recently been presented at cinemas, or preferably at the same time, or even before the cinema premiere in Norway. The monthly film programme is presented both in Norwegian and English at our web-site. The membership fee is calculated on the basis of the size of the basic crew, and represents NOK 12 / crew member / film / month ex VAT.

# Sightseeing i Schiedam



Per Erik Nielsen  
rådgiver Sjøfartsdirektoratet



*Velferden i Rotterdam tilbyr turer for sjøfolk som har litt tid i land. I Schiedam kan man oppleve verdens største vindmøller, pittoreske kanaler og – ikke minst – et museum som produserer genever og villig tilbyr smaksprøver.*

Velferdens mann i Rotterdam, Jan Willem, har de siste månedene arrangert sightseeingturer til Schiedam for mannskap på norske skip. Fra det nittende århundre var det mange skipsverft i byen, men på syttitallet gikk de fleste konkurs på grunn av konkurransen fra Asia. Etter mange år med forfall har denne lille byen nå blomstret opp. Etter en skikkelig oppussing kan de omlag 75 000 innbyggere vandre langs kanalene og i de små pittoreske gågatene, og kanskje ha en liten følelse av å være i Amsterdam.

## Gammel

Schiedam har faktisk hatt byrettigheter helt siden 1275. På den tiden var byen en travel handelsstad og inngangsport til resten av Nederland, takket være sitt strategiske område på Maas- og Schielvenne. Byen bærer ennå sterkt preg av sin middelalderhistorie. Her finnes for eksempel de seks høyeste og mest historiske vindmøllene i verden. Et par av disse får man se i løpet av turen til Willem. I noen av dem kan man oppleve mølleren på jobb og se utstillinger som viser hvordan livet for innbyggerne har vært opp gjennom tidene.

Her finnes også tre støpejernbroer, bygd på midten av 1800-tallet. Det er de eldste eksemplene på denne type broer i Nederland. Museene i Schiedam forteller byens historie, og gir besøkende mulighet til å oppleve gamle dager. Men som i "storebror" Rotterdam finnes det



også et utall av gallerier der kan man nyte nederlandsk moderne samtidskunst. For eksempel i Stedelijk Museum.

Schiedams sentrum med kanalene og de enorme vindmøllene gjør byen attraktiv sammenlignet med Stor-Rotterdam eller andre omkringliggende byer.

## Helgen

Et annet meget interessant landemerke er St. Liduina Basiliek. Kirken ble bygd på 1800-tallet og er dedikert til Saint Lidwina. Hun ble født i Schiedam i 1390. Da hun var 15 år falt hun på skøyter og brakk et ribbein. Såret ble infisert og ville ikke gro. Hun var for syk til å forlate sengen, men hun fikk etter hvert ry som helbreder og talsmann for de syke og fattige. Hun overlevde ulykken, og døde ikke før trettiåtte år senere. I 1890 ble hun offisielt gjort til helgen.

## Genever

Siden 1500-tallet har Schiedam vært den store geneverbyen i Nederland. Over 400 destillerier var det her på det meste rundt 1880. I dag er det dessverre bare et par igjen. Byens eget genevermuseum er et av stedene Jan Willem har på sin sightseeingrute.

Museet minner besøkende om Schiedams glansperiode. Den faste utstillingen gir en utmerket redegjørelse for geneverens historie, inkludert produksjonsprosessen. Hva som gjør et besøk på museet enda mer interessant er det faktum at det er basert på et gammelt destilleri. Museet produserer fortsatt sin egen genever – Old Schiedam. I tillegg er det flere tusen miniflasker og mange gamle plakater som viser suksessen til hollandsk genever over hele verden. Når man runder av besøket kan man få prøve-smake på de mange forskjellige sortene.

## Mat og drikke

For en oppdagelsesreisende i Schiedam er det også flere kulinariske opplevelser man ikke bør gå glipp av. Mange restauranter og kafeer ligger på spesielle

*DEN KRONEDE BRENNERIKJELEN. På genevermuseet produserer de fremdeles sin egen drikke.*



*VERDENS STØRSTE vindmøller finnes i Schiedam.*

steder som lagerskur, malthus eller møller. Fargerik kultur, historie og moderne tid møtes i samme bygning.

Med sine mange spisteder er Grote Markt et av de livligste torg i regionen. I tiden etter annen verdenskrig var det også flere barer her med bynavn fra Norge, og som over alt i Nederland har nordmenn vært populære gjester.

Schiedam er som nevnt nabobyen til Rotterdam, og ligger også sentralt i forhold til både Den Haag (30km) og Amsterdam (70km). Rotterdam flyplass ligger rett ved siden av Schiedam. Så neste gang dere ankommer Rotterdam og har litt tid til en tur i land, ring Jan Willem på Velferden og gjør en avtale. Dere vil ganske sikkert få en opplevelse dere vil huske. □

# 35 år til sjøs og favnen full av pokaler

Nylig ble supertrimmeren Grete C. Fosse hedret med rene pokal-dryss for sin lange og suksessfulle deltakelse innen sjømannsidretten. Hun kan feire 35-års jubileum med sjøen som arbeidsplass og er fremdeles i full vigør på "Oseberg A".



SPREK DAME. Grete C. Fosse har i mer enn tre åre år vært engasjert i sjømannsidretten. FOTO: GUNNAR LILAND

Veien har vært lang og omstillingene mange fra Grete C. Fosse i 1974 forlot Bergen Sjømannsskole som nyutdannet radiooffiser. Hun var første kvinne som mottok gullur fra Bergens Rederiforening som beste elev. Utnevnelsen var vel fortjent, dog var herreuret noe stort for et slankt damehåndledd.

Velrenommerte Wilh. Wilhelmsens Rederi ble arbeidsgiver, og i Gøteborg lå "Toyama", et nytt og raskt containerskip, klar for avgang til Østen. Og de behøvde ikke å vente på "førstereisen", gnista.

## Raskt godtatt

Kombinasjonen førstereis og offiser var ikke vanlig i de fleste skipssamfunn. Tvert om var oppfatningen slik at stripene skulle "fortjenes", det vil si først fartstid, deretter skole, for så å begynne på "bunn". Grete minnes hun godt den skeptiske holdningen hun først møtte, men det sterkeste inntrykket som sitter igjen er samholdet og fellesskapet. – Gjorde en jobben, ble en raskt godtatt.

Det var akseptert at gnisten kunne ferdes både midtskips og akterut. Ansvar for pengelisten medførte dessuten innblikk i de andres private sfære, noe som krevde både diskresjon og situasjonsforståelse.

## Tilrettelagt

Årene i utenriksfart på mange skip under forskjellige forhold i en intens og spennende tid, gav lære for livet. Rederiet og båtene med de to blå stripene var kjent verden over for sine godt vedlikeholdte skip, med dyktige sjøfolk som var gode representanter for den norske sjømanns-

**Knut E. Vognstølen**  
(tidligere velferdsekretær i Velferdstjenesten for handelsflåten)

standen. Wilhemsens engasjerte seg etter hvert også innen offshore og nye utfordringer fristet Grete. Flyterigggen "Treasure Scout" ble i i 1982 neste arbeidsplass. Her var hun frem til hun begynte på "Oseberg A" i 1988. På installasjonen er det godt tilrettelagt for varierte aktiviteter – Osebergmarsjen, innebandy, sykling, dart, bordtennis og fotball, samt et godt utstyrt trimrom. Med andre ord ideelle forhold for Grete som alltid har sett verdien av å holde seg i form.

## Bergenser

Grete er fra Bergen, nærmere bestemt Nordnes, en bydel med stolte maritime tradisjoner. Mangt et sjøbein har trasket i smauene her, og mang en husvert har åpnet sine dører for en maritim skoleelev. Bydelen huser også en god del pensjonerte sjøfolk. I Nordnesparken finner en Akvariet og like ved ligger huset til ballastmester Olsen. Sjøbøyen som gir inntekter fra passerende skip duver fortsatt og gir bidrag til bydelens største murbygning – "Sjøfarendes Aldershjem". Beboerne har utsikt til Skolten og Dokken, byens største havner. I likhet med resten av bydelen støtter de opp om aktivitetene til bukkorpset Nordnes Bataljon, som i mer enn hundre år har samler tjuagutter til fellesskap, lek og disiplin. I dette mangfoldige miljøet stortrives Grete. Hun er en kjent skikkelse, oftest observert i stor fart på sykkel eller turkledd med byfjellene som mål.

## Gamle venner

Ettersom artikkelforfatteren, i egenkap av velferdssekretær, har fulgt

Grete helt fra utdanningen i Bergen til en rekke skipsbesøk i Suezkanalen og Singapore, falt det enkelt å si ja til Velferdens forespørsel om å markere pokalfangsten hennes. Like ukomplisert for henne var det å bytte ut trimskoene, slå ned på farten og skritte over gaten til Sjøoffiserenes Hus hvor herværende gjesteskribent er leieboer. Proviantert med kaffe og snitter ble det en fin seilas med m/s "Mimrefjord". Ekskruisekaptein Gunnar Liland mønstret denne gang som fotograf i en hektisk seilas med gode historier fra eksotiske havner. Da det ryktes at smørbrødene skulle dekket av arrangøren av sjømannsidretten, ble pengeliste uaktuell.

## Pokaldryss

Grete ble tildelt pokaler og krystall for følgende individuelle prestasjoner: En sterk andreplass i Sjøtrimkonkurransen,



GAMMEL VELFERDSMANN. Artikkelforfatter Knut E. Vognstølen har en lang historie i Velferden og sjømannsidretten. Her overrekker han pokal til en sprek messepike i 1967.

30-årskrystall for sykkelplaketten, 15-årskrystall for sjøtrimmerket, samt 15-årskrystall for maratonmerket, pokal i idrettsmerkekonkurransen. □

## Redningsbøyle med to funksjoner:



Horisontal redning



Flyttbar redningsleider

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

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

# Ramsalt litteratur

*I tillegg til de vanlige bokpakkene som Velferden sender ut, sitter Sjøfartsdirektoratet på en stor og unik samling av sjølitteratur.*

– Vår samling av bøker om sjøfart strekker seg fra midten av førtitallet og fram til i dag, forteller Terje J. Eriksen, som gjennom en årrekke har administrert Sjøfartsdirektoratets bibliotek. – Det blir ganske mange hyllemeter til sammen.

Gjennom mange tiår har Velferden kjøpt inn bøker til boktjenesten, og har opparbeidet seg en samling som inneholder det meste av det som har kommet ut av fortellinger fra sjøen de siste

seksti årene. Alt er tilgjengelig for leselystne sjøfolk.

## Klassikere

Boksamlingen omfatter alt fra faglitteratur til biografier, og selvsagt har de store romanene fra sjøen sin plass i bokhylla. – Patrick O'Brians bøker om kaptein Jack Aubrey og skipslegen Stephen Maturin er velkjente og populære, forteller Line Myklebust, som også hjelper til med å betjene biblioteket. – Også har vi jo denne boken om Bounty, som Terje stadig anbefaler meg å lese, smiler hun.

Av de gamle klassikerne trekker Terje fram Joseph Conrad som en av de store. – Det er en forfatter som skrev masse om sjøen, sier han. – For eksempel denne; "Negeren på Narcissus" fra 1928. Man ville jo ikke brukt et slikt ord i dag, vet du, men den er et godt bilde på tidsånden den gangen.

## Sjeldenheter

Mens bøkene i de ordinære bokkassene ikke trengs og leveres tilbake til Sjøfartsdirektoratet, må utlånsbøkene naturlig nok returneres. – Dette er de eneste bøkene vi vil ha tilbake hit, sier Terje. – Det er fordi en god del av dem for lengst er ute av trykk og ikke lenger lar seg erstatte. Derfor sender vi dem heller ikke ut i bokkassene. Folk må bestille dem fra oss, og kan låne noen av gangen.

Listen over tilgjengelige bøker finnes på Sjøfartsdirektoratets nettside [www.sdir.no](http://www.sdir.no).

En av sjeldenheterne er "Norsk dampskipsfart" fra 1949, ført i pennen



Bente Amandussen, redaktør Navigare

av Kaare Petersen, som for øvrig er far til høyrepolitiker Jan Petersen. Boka er godt illustrert med masse bilder fra et stykke norsk sjøfartshistorie.

## Morsomme historier

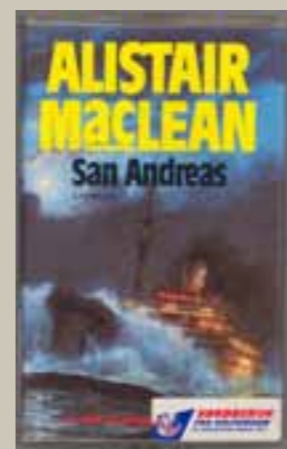
– Vi har mye annet rart også, vi. Bare se her, for eksempel, sier Terje entusiastisk og trekker den ene gamle boka etter den andre ut av bokhyllene, før han blir stående å kikke nærmere på en av dem. – Se den du, "Skipshundene"! Ja, det var jo en del av gammel skipstradisjon det, å ha en hund om bord.

Men det er ikke bare de firbentes eskapader det blir morsomme historier av. Mange er de originalene som har satt sjøbein på norske dekk, og heldigvis har noen skrevet fortellingene ned før de ble glemt. Enkelte har diktet opp sine egne historier også.

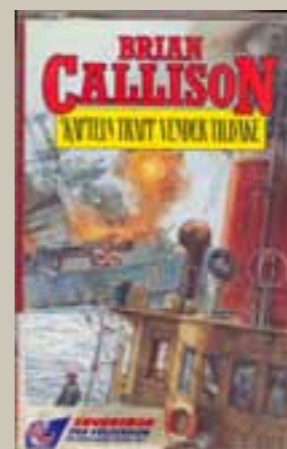
En humorist som var veldig populær for et par tiår siden er Thore Hansen, som med sin karakteristiske strek illustrerte både egne og andres tekster. – Men, hvor har han blitt av? lurer



RIKHOLDIG BIBLIOTEK. Terje J. Eriksen trekker den ene godbiten etter den andre fram fra bokhyllene.



ALISTAIR MacLEAN er nok kjent for de fleste. I Norskehavets vinterstormer må mannskapet på hospitalsskipet "San Andreas" kjempe mot både uvær og fornødere om bord.



KAPTEIN TRAPP var hovedpersonen i flere bøker, som føreren av de mest rustne og utrangerte holker Middelhavet kunne oppvise, og med et mannskap av galebuskandidater sammenrasket fra havnebylommen.



KYSTENS LASARONER. "Den eneste forskjellen på steinbitten og nordlendingen er at steinbitten ikke kan banne...", står det i denne fortellingen om det frodige mannskapet på frakteskuta Anna Louise.



RAGNAR KVAM JR. har skrevet en rekke spennende reiseskildringer fra sine mange seilaser verden rundt.

Terje og leter gjennom H i hylla. – Er han på utlån, kanskje?

– Nei, jeg satte ham i hylla for humorbøker, jeg, sier Line. – Nei, nei, protesterer Terje. – Det er jo humor, ja, men det er sjømannshumor. Den må stå her!

## Interessant for mange

Både Line og Terje har daglig kontakt med sjøfolk som vil ha lesestoff, og står gjerne til tjeneste med råd og anbefalinger. – Det er spesielt enkelte båter som er ivrige på å låne de gamle bøkene, forteller de. – Men vi skulle gjerne ønske at flere ville benytte seg av muligheten.

– Noe som jeg synes er interessant å lese er de ulike biografiene, sier Terje. – Som for eksempel de om Fred Olsen og Hilmar Reksten, mektige menn som får sine pass påskrevet av forfatterne.

– Jeg synes det er veldig kjekt å lese bøker med lokal tilknytning, jeg da, sier Line, som kommer fra Haugesund – en by som forfatteren Tor Inge Vormedal har skrevet mye om. Men man har lokalhistoriske bøker fra mange andre sjøfartsbyer i Norge også.

– Man må heller ikke glemme at vi har en stor mengde rederihistorie og, sier Terje. – Det kan jo være interessant for mange sjøfolk å lese om både eget og andre rederier. □



SKIPSHUNDER var ofte en del av mannskapet i gamle dager, og bidro til trivsel og hygge om bord. Det verserer mange historier om dem og deres mangfoldige bravader.

Alf Pettersen har mange minner om hunden Sussi. "Sussi sov på benken i min lugar, men når det slengte for mye falt hun ned. Jeg fant da ut at hun kunne sove i en skuff under køya mi. Sussi var rene værprofeten. Det kunne være fint vær da vi la oss, og Sussi lå på benken. Men det bendte at når vi hadde sovet en tid, ville Sussi ned i skuffen. Da var det bare å gå opp i byssa og se etter at alt sto trygt, for da visste jeg av erfaring at det ble dårlig vær med mye slingring."



# "Farstad" til topps i Nordsjøcupen II

Andre del av årets Nordsjøcup gikk av stabelen i september. Surt og kaldt vær la ingen demper på stemningen blant spillere og supportere.



Per Erik Nielsen, rådgiver Sjøfartsdirektoratet



FINALELAGENE "Dof United" og "Farstad Shipping" flankerer dommer Arne Njåten.

Andre delen av årets Nordsjøcup ble arrangert i Hirtshals i september. I motsetning til turneringen i mai, som



KLAR TIL Å FORSVARE MÅLET: "Deep Sea Supply" med lag fra "Sea Cougar".

foregikk i strålende og varmt vær, var det svært hustrig og vindfullt denne høstdagen. Årsaken til at Velferden lager to arrangementer er at det er uhyre vanskelig å få plass til så mange sjøfolk på en tur med "Bergensfjord" og at liggetiden kun er noen få timer. Men ivrige deltakere fant vi som alltid også denne gang. Det var mange kjente fjes å se. Enkelte har deltatt i ti år. Supportere stilte også opp for å bivåne de ulike lagene i denne tradisjonsrike turneringen, som har blitt arrangert hvert år siden 1997.

### Jevne kamper

Lag fra "Havila Shipping", "Farstad Shipping", "Fjord Line", "Gulf Offshore", "DOF Management" og "Deep Sea

Supply" var på deltakerlisten. Som før var det mange tette og jevne kamper, og til slutt stod "Farstad Shipping" og "DOF United" igjen som finalelag. "Farstad Shipping", som hadde et meget godt og jevnt lag, vant denne thrilleren med 2-0.

### Premier

Under premieutdelingen om bord etter avgang Hirtshals mottok "Farstad Shipping" både førstepremien fra Norsk Sjøoffisersforbund utdelt av Omar Jørgensen og første aksje i Hanstholms Kommunes Ærespokal. "Deep Sea Supply" vant Hjallis' (Hjalmar Andersens) Fair play trofé for sin interesse og entusiasme i forbindelse med arrangementet. "DOF United" tok andrepremie og



DE TO STØRSTE MÅLTJUVE. Sindre Flesjå fra "Stril United" og Åge Ringdal fra "DOF United".



FAIR PLAY: "Deep Sea Supply" mottar Hjallis' Fair Play Trofé av Kaare Hausken.



STILTE I HVITT: "DOF United" med lag fra "DOF Management".



VINNERE av Norsk Sjøoffisersforbunds pokal og førstepremie: "Farstad Shipping".

"Stril United" tredjepremie, som begge var pokaler fra Sjøfartsdirektoratet.

Beste spiller – der dommere og funksjonærer satt i juryen – ble gitt til Johannes Fagerbakke på "DOF United". Den beste keeperen denne gang ble Gunnar Helgeland på "Team Havila". Det å bli toppscorer henger høyt, og denne gang fikk vi to goalgettere – nemlig Sindre Flesjå fra "Stril United" og Åge Ringdal fra "DOF United", begge med fem mål.

Neste år håper vi å kunne samle de to Nordsjøcupene til ett arrangement i mai. □



DOMMERE OG FUNKSJONÆRER: Bak fra venstre: Arne Njåten, Karl Sola, Kaare Fjortoft, Omar Jørgensen, Per Erik Nielsen, Kaare Hausken og Ole Dagfinn Sky. Foran fra venstre: Ove Bjørnerud og Morten Høst.

# Farstad Shipping ASA Satser på velferd

*Under Nordsjøcupen i fotball dukket velferdskoordinatoren Liv Ingrid Ruset i Farstad Shipping ASA opp på banen som supporter og fotograf for sitt lag.*



Per Erik Nielsen,  
rådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

For oss som har arbeidet i Velferden i en årrekke er det fantastisk å oppleve at rederiet satser slik på velferdsarbeid blant sine ansatte. Farstad Shipping ASA er en pioner på dette området i Norge, men for rederiet er helse og velferd god reklame.

Liv Ingrid forteller at stillingen hennes ble opprettet i 2007, og at hovedpoenget var å minske avstanden mellom sjø og land. Og i løpet av de vel to årene som velferdsadministrator har hun blitt en meget populær dame både blant rederiets ansatte på land og om bord på skipene.

## Informasjon til enhver tid

Liv Ingrid holder kontakten via e-post, ikke bare med de ansatte, men også deres familier. Alle blir oppdatert om hva som skjer både i rederiet og om bord. Tidligere var det en del misnøye fra skipenes side om dårlig informasjon, men nå får mannskapet også tilgang til hva som skjer når de er hjemme. Det sendes ut et nyhetsbrev som heter "What's Up in Ålesund?". Her skriver blant annet hver avdelingsleder i administrasjonen om hva som har skjedd av interesse den siste måneden.

Liv Ingrid holder også tett kontakt med både ektefelle og annen familie i situasjoner som dødsfall og sykdom, og gir dem trøst og veiledning.

## Minske sykefravær

Helse og trivsel er nøkkelord for Liv Ingrid. Den blide damen er født i jordbærbygda Valldal, men er som seg hør og bør bosatt i Ålesund. Hun er utdannet



*VELFERDSKOORDINATOREN Liv Ingrid Ruset i Farstad Shipping ASA stilte på Nordsjøcupen for å heie på sitt lag.*

fysioterapeut og har befalsutdanning fra Hærens sanitet.

Hun har ansvar for trimrommene på Farstads tre skip på Mongstad. I tillegg kommer to fysioterapeuter fra Bergen to ganger i uka ut til skipene for å behandle de av mannskapet som har fått ryggmerter eller andre plager. Målet er å minske sykefraværet, men Liv Ingrid mener det foreløpig er litt for tidlig å si om sykefraværet faktisk har gått ned.

## Tilbud til de ansatte

Farstad Shipping ASA har egne hytter og leiligheter i inn og utland, som de ansatte kan bruke både vinter og sommer.

Disse er det Liv Ingrid som administrerer. De har også en velferdskasse som mannskapet disponerer en viss sum av hvert år. Det går til velferdstilbud som bowling, konserter, turer eller bare en pizza i ny og ne.

At Liv Ingrid hadde en god effekt på fotballaget fra Farstad Shipping ASA er det ingen tvil om. Hun var med på å heie laget frem til seier i Nordsjøcupen, og de fikk to pokaler med seg hjem – nemlig Norsk Sjøoffisersforbunds pokal og Hanstholm Kommunes ærespokal.

Vi ønsker Liv Ingrid lykke til videre i sin jobb. □

# 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

# Fotokonkurransen for sjøfolk



Line Myklebust,  
førstekonsulent  
sjøfartsdirektoratet

## Fotoduell

I 2008 gjorde Sjøfartsdirektoratet en vri på Fotokonkurransen for sjøfolk. Det ble åpnet for en utvidelse for å få med de unge som er nye i det maritime miljøet, nemlig elevene på skoleskipene. "Gann" og "Sjøkurs" ble dermed oppfordret til fotoduell.

Konkurransen kom litt sent i gang og antall deltagere var heller lavt, men Velferden er villige til å gi duellen tid til å komme ordentlig på plass. Derfor inviteres det til ny duell i år også.

I fjorårets fotoduell ble en vinner plukket ut av samme jury som vurderte de øvrige bildene i den norske fotokonkurransen. Og vinneren ble Kay Honnemyr, kaptein om bord på "Sjøkurs". Han fikk en fin fotobok, mens vinnerkipet fikk en flott vandrepokal.

Vi gratulerer!



BLINKSKUDD. Kay Honnemyr på "Sjøkurs" knipset dette motivet.



VINNERBÅTEN. Kapteinen på "Sjøkurs" sikret seieren i 2008. Kanskje vil elevene selv bevise seg i år. Fra venstre: overstyrmann Steinar Langeland, elev Ida Jensen, elev Jon Henning Unbammer, kaptein Kay Honnemyr og elev Magnus Sivertsen.

## Snart innleveringsfrist

Vi vil minne om innleveringsfristen til den norske fotokonkurransen for sjøfolk som er satt til 31. desember 2009. Alle som er påmønstret et norskregistrert eller norskeiet skip kan delta med inntil ti digitale bilder. Motivet må være hentet fra det maritime miljøet – om bord, i fritid, i havn eller i arbeid.

Innsendte bidrag deltar først i en norsk konkurranse hvor jury-medlemmer fra lokalavis, fotorelatert bedrift og Maritimt forum velger ut fem vinnerbilder. Disse blir nummerert fra første til og med femteplass. Deretter blir ytterligere ti bilder valgt ut og får tittel "Hederlig omtale". Disse femten fortsetter videre til den nordiske fotokonkurransen. De nordiske landene bytter på å være verstsapsland og Island er neste land ut.

Alle som deltar får tilsendt Sjøfartsdirektoratets "Fotodiplom", og det blir fine premier til de fem vinnerbildene i den norske finalen. I tillegg kan man altså få ny vinner-sjanse i den nordiske finalen.

Sjøfartsdirektoratet forbeholder seg retten til å publisere innsendte bidrag i egne publikasjoner og ved omtale av konkurransen i andre maritime tidsskrifter.

# Velferden invitert til Bergen Maritime Skole

Nylig fikk Velferden på Sjøfartsdirektoratet en hyggelig forespørsel om vi kunne holde et foredrag for de maritime klassene ved Bergen Maritime Skole 2 TPMAP, som er blivende matroser og motormenn.

For andre år stilte vi opp for å informere de kommende sjøfolka om hva de kan forvente seg av velferdstiltak når de er om bord. Over seksti elever møtte opp, og det ble et hyggelig foredrag om blant

annet Velferdens historie, i tillegg til informasjon om avistjeneste, bibliotek og filmtjenesten. For ikke å glemme idretten. Det var mange spørsmål fra de kommende sjøfolka, som fikk hjemme-

lekse over helgen, da alle skulle sende et referat av hva som kom frem.

Vi kommer gjerne igjen neste år, og vi håper selvfølgelig at andre skoler også tar initiativet til å få besøk. □



Norsk Sjøoffisersforbund søker en resultatorientert leder til å overta ansvaret for vårt sjøikkerhetsarbeid.

## AVDELINGSLEDER SJØIKKERHET

Med ca 8.000 medlemmer er Norsk Sjøoffisersforbund Norges største fagorganisasjon for ledende maritimt personell. Vi organiserer sjøoffiserer i passasjertrafikk, på tankere og godsfartøy, i fiskeri og offshore. Foruten å ivareta medlemmenes økonomiske og sosiale interesser, arbeider Norsk Sjøoffisersforbund kontinuerlig for at sikkerheten for mennesker, skip og miljø blir forbedret i både norsk og internasjonal skipsfart.

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

Vi søker en sjøkyndig person med erfaring fra administrativt og operativt sjøikkerhetsarbeid. Søkere må ha god kunnskap om maritimt regelverk og beherske engelsk som arbeidsspråk. Vi ønsker en yngre person som er strategisk orientert, har gjennomslagskraft og er en god teambygger.

Den som ansettes får ansvar for at Norsk Sjøoffisersforbunds prioriteringer og holdninger blir vektlagt i mellomstatlige organer som IMO, ILO og ITF og i nasjonale råd og utvalg som arbeider med sjøikkerhet. Avdelingslederen skal videre følge opp sjøikkerhetsarbeidet hos norske myndigheter og i norsk skipsfartsnæring og være rådgiver for forbundets medlemmer.

Til stillingen ligger også ansvar for forbundets kompetansehevingstiltak blant medlemmene og oppsøkende virksomhet blant sjøoffiserer og studenter.

Norsk Sjøoffisersforbund har 19 ansatte, et hyggelig arbeidsmiljø og holder til sentralt i Oslo. Faglig leder rapporterer direkte til direktøren og stillingen lønnes i ltr. 71-73. Forbundet har gunstig pensjonsordning og pensjonsalder er 63 år.

Send søknad og CV til [hans.sande@sjooff.no](mailto:hans.sande@sjooff.no) innen 15. januar 2010. Har du spørsmål om stillingen, kontakt direktør, kaptein Hans Sande på tlf 91 61 69 94.



# Sjøfartens historie

del 1



BARK "EXCELSIOR" av Larvik under frisk seilas i "the roaring forties" i mai 1904. Skipet var bygget i Hollen ved Larvik i 1891 og var med sine 1433 brr det største treselskip bygget i Norge.

FOTO: NORSK SJØFARTSMUSEUM

*Det har gått opp og ned for norsk skipsfart gjennom tidene, men at et lite land som Norge er en av verdens største sjøfartsnasjoner er noe å være stolt av.*



Sigurd Gude, fungerende sjøfartsdirektor

For over 750 år siden startet Håkon Håkonsson byggingen av en kirke på Avaldsnes på Karmøy. Så i de traktene Sjøfartsdirektoratet er lokalisert i dag, må det ha vært skipsfart minst like lenge, om ikke mye lenger tilbake i tid. Det var faktisk Karmsundet som i sin tid ga navn til landet vårt. Den beskyttede vannveien mellom Karmøy og fastlandet var veien mot nord – "Nordvegen".

## Reders plikter

Vi vet litt om skipsfarten i den tiden. Blant annet drev vikingene "cruisevirksomhet". Riktignok med skip vi neppe hadde turt å sette til havs med, men det var lønn for strevet der disse barskingene dro – det var kvinner, godt drikke, fest og rare ting å få kjøpt. Så turismen er ikke en særlig ny virksomhet, den har bare endret karakter en smule.

Allerede i 1276 ble den gamle Faramannsloven tatt inn i Magnus Lagabøters landslov. Der finner man føringer for hvilke plikter og rettigheter "styresmannen" hadde. Det var betegnelsen på datidens reder. Altså hadde man allerede da klart for seg hvem som var ansvarlig, på samme måte som det er nedfelt i skipssikkerhetsloven i dag.

I Gulatingsloven, som er fra samme tidsperiode, finnes spor av krav til sjødyktighet. For som det heter i loven: Det skal ikke være nødvendig å øse båten mer enn tre ganger i døgnet.

## Livslang hyre

Så skjer det for Norges del lite på mange hundre år. Det faller selvsagt sammen i tid med at Norge ligger under Danmark. Den gang var vi et fattig utkantland. Men, helt



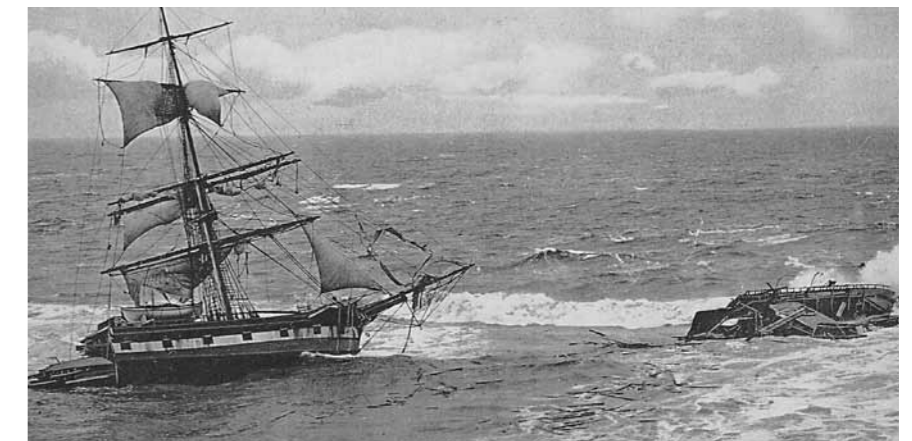
SKIPSMANNSKAP OMKRING 1880. Mannskapet på bark "Nordens dronning" av Stavanger, med unionsflagget som bakgrunn.

FOTO: STATEN SJØHISTORISKA MUSEUM

stille var det ikke. I 1670 startet den første navigasjonsopplæringen i Norge. Det var et langt lerret å bleke for den som skulle bli styrmann. For å løse patent måtte man kunne demonstrere hele sju sesongers

fartstid! Og sesongen var fra isen gikk til høststormene kom – i beste fall drøye seks måneder.

Like etter, i 1687, kom Christian Vs norske lov. Den ble stående i nesten to



FORLIS. Den norske handelsflåten opplevde på 1890-tallet en skremmende forlisstatistikk. Ikke mindre enn 2050 norske seilskip gikk tapt ved forlis i årene 1890-99 og 2716 sjøfolk mistet livet. Bark "Cappela" av Arendal som vrak ved Bovbjerg på Jyllands vestkyst høsten 1903. Skipet var på vei til Sør-Amerika med trelast, og hele besetningen på 15 omkom ved forliset.

FOTO: NORSK SJØFARTSMUSEUM

hundre år, og var sterkt førende for hvem som kunne bli reder. Det var nemlig et privilegium fra kongen. Loven hadde strenge bestemmelser om monopoler og tollgrenser. Og stakkars den som lot seg overtale til å ta hyre – det var en livslang ansettelse på en og samme båt.

I første halvdel av 1800-tallet kom den første norske navigasjonsloven. Fremdeles var det sju sesongers fartstid som var kravet, men i 1857 ble det redusert til 36 måneder etter fylte 14 år. Det lot seg altså gjøre å bli styrmann i ganske ung alder den gangen, faktisk kunne man bli det allerede som tjuetåring. Det går ikke like fort i dag.

### Forsikring

På tyttenhundretallet i London lå det et kaffehus som etter hvert ble et viktig møtested for seilende, redere og dem som finansierte og forsikret skip. Verten, Edward Lloyd, startet en klubb hvor han samlet all informasjon om skip og last. Dette ble fra 1726 publisert i shippingavisen "Lloyd's List", som fremdeles lever i beste velgående. I 1760 skjedde opprettelsen av det vi i dag kaller LROS, "Lloyd's register of Shipping", som få år etter publiserte de første tilstandsrapportene for skip.

I 1837 ble det etablert norske selskap for forsikring av skip. Allerede den gang sorterte man de gode og mindre gode skipene i et slags klassesystem; egentlig etter modell av Bureau Veritas som ble etablert i 1828.

### Ulykker og regler

Krav om fribord så dagens lys på 1800-tallet. Da skulle et skip ha tre tommers fribord for hver ti fots dybde i lasterommet.

Som så mange ganger senere er det ulykker som driver utviklingen fremover. I 1855 kolliderte to norske skip på kysten utenfor Kristiansand og 31 mennesker omkom. Kommissjonen som gransket ulykken, la frem forslag om tilsyn, kvalifikasjonskrav og styringsregler. Stortinget synes de to første sakene var for sterk inngripen i personers rettigheter, og besluttet i 1857 å bare innføre krav om vikeplikt, lanterner og tåkesignaler. I samme periode ble det

Til opslag i folkelugarerne  
i henhold til reglementets § 1.

## Uddrag af KOSTREGLEMENT for den norske handelsflaade.

§ 8. Kostliste.

(Om sygekost se medisinforskriftens tilleg.)  
En mands kost eller ration indgjør \*)

1. Bred, sauset eller spise, ved proviantering beregnet af haardt brod daglig . . . . .	500 gr.
-  blekt . . . . .	750
2. Salt kjød, hen beregnet, pr. dag, naar det gives . . . . .	625
3. Ferskt kjød, hen beregnet, pr. dag, naar det gives . . . . .	600
eller	
hermetisk kjød pr. dag, naar det gives . . . . .	350
-  eller	
hermetisk kjød . . . . .	250
og salt kjød . . . . .	200
-  eller	
torret kjød pr. dag, naar det gives . . . . .	100
4. Flesk, salt eller ferskt, som tilleg til salt kjød, hermetisk kjød eller torret kjød, pr. dag, naar det gives . . . . .	100
Se § 9, punkt 7.	
5. Fisk, salt, pr. dag, naar den gives . . . . .	350
eller torret . . . . .	300
eller fersk eller saltet fisk i tønder . . . . .	500
(Vægten af fersk fisk er beregnet i rønst til stand. Spøgesild gives i tilfælde efter skjen.)	
6. Natursmør eller margarin usøtlig . . . . .	500
eller i mængde heraf . . . . .	
Olivensolie . . . . .	1/2 liter
eller en tilstrækkelig mængde syltetoi eller marmelade i forbindelse med halvdelen af de ovennævnte mængder af smør eller olie.	
7. Sukker, usøtlig . . . . .	350 gr.
(Hvad der af smør og sukker medgaaer til madlavning er ikke beregnet i ovennævnte kvanta.)	
8. Kaffe, raa, usøtlig . . . . .	225
9. The, usøtlig . . . . .	25
(The til tilberedning af koft drikkevand er ikke medregnet heri.)	
10. Hvedemel, usøtlig . . . . .	1000
11. Poteter eller jans eller botater (særet potater) eller andre saa erstatning for poteter -skikkelige rodfænger eller zonenget frøstregt frikø, usøtlig . . . . .	2000
eller i mængde heraf torrede eller paa anden maade preservede poteter, usøtlig . . . . .	300
12. Grønsager, friske eller saltet, usøtlig . . . . .	1000
i mængde heraf hermetiske, usøtlig . . . . .	200
eller torrede . . . . .	100
13. Torret frugt til madlavning, usøtlig . . . . .	100
eller syltetoi . . . . .	200
Sunde for 23 N.B. og paa Ishavet henholdsvis . . . . .	150
og 300 . . . . .	
14. Kondenseret melk til kaffe, usøtlig pr. maad (Tilsværet af smerten.) Heri er ikke medregnet, hvad der medgaaer til madlavning. Jfr. § 9, 10. Kan melk ikke faaes til en rimelig pris, faaholtes den usøtlig -sukkerøst med 100 gr. . . . .	150
15. Erter, bonner, gryn, ris, usøtlig af hver sort . . . . .	1/2 liter
Benyttes havregrød daglig til frokost, (ved siden af kaffe og smørbrød) medgaaer hertil pr. maad usøtlig henved 500 gr. gryn.	
16. Salt, sønne, peber og edik, hvad der medgaaer til madlavning. Besøden tilføies mandskabet en passende mængde, specielt af edik, naar citronsaft ikke gives.	
17. Citronsaft (limonade) inddeles daglig, dersom de friske potater (jans, botater) sliper op eller blederes, eller dersom der udnøed optræder skjørbeg eller heri heri lignende sygdomme. I saa tilfælde gives daglig pr. maad 2 spiseskeer (en 30 gr.) med et tilsvarende kvantum sukker i 1/2 liter vand til middagen. Heri til medgaaer usøtlig pr. maad en 1/2 liter. (Citronsaft medtages i fatt sømde for 23 N.B. paa hver reise, der antages at ville vare over 1 maaned.)	

§ 9. Nærmere forskrifter angaaende de paabudte provianssorter.

- Brod. Hvis der omloerd kan lages et godt ferskt brod af passende syrlighed, ved gjæmningstid, uden raaraad, kan dette brod benyttes. Det maas dog ikke udleveres for dagen efter, at det er lagt. Løber et godt brod med ovennævnte egenskaber sig ikke fremstille, eller er der andre mangler ved det ferske brod, skal der kun udleveres haardt brod. I fatt sømde for 23 N.B. maas paa seilskibe ferskt brod kun benyttes høist 3 dage i ugen. Dette skal i tilfælde være 3 paa himanden følgende dage.
- Middagens hovedret maas for en væsentlig del bestaa af kjød eller fisk. Rationerne af kjød, fisk og fisk er beregnet paa at skulle være mere end tilstrækkelige til et ordentligt middagsmaal. Det antages derfor, at sturten afholder, hvad der ikke trænges til middag, til servering af en varm lød til aftens.
- Salt kjød gives til middag mindst 2, høist 4 gange usøtlig.
- Ferskt kjød skal, saa længe skilet ligger ved land, og det er at erholdes for en rimelig pris, gives mindst 3 gange usøtlig.
- Hermetisk kjød gives kun, naar ferskt kjød ikke kan erholdes -altsoo som regel kun i spæns. Som hovedret til middag gives det strengt. Sammen med fisk eller salt kjød kan det dog ogsaa gives koft.
- Torret eller speget kjød kan bruges istedetfor hermetisk, salt kjød eller fisk. Salt kjød maas dog ikke gives mindst 2 gange usøtlig.
- Fisk gives mindst 3 gange usøtlig sammen med det salt eller det hermetiske eller det torrede kjød. Kjødrationen nedskrives da til 150 gr. salt eller 250 gr. hermetisk eller 300 gr. torret kjød.
- Fisk maas ikke gives som hovedret til middag mere end 2 gange usøtlig, medmindre den er fersk hermetisk fisk ikke mere end 1 gang usøtlig. Spøgesild maas ikke gives mere end 1 gang usøtlig til middag og aldrig som middagsmaal i varme klimate.
- Hermetik maas i det hele ikke anvendes mere end 3 gange usøtlig som hovedret til middag.
- Melkemad skal gives mindst 1 gang usøtlig til middag. Hertil bør benyttes mindst 75 gr. kondenseret melk pr. maad pr. gang. Særlent der anskaffes frisk melk fra land, maas denne kun bruges omloerd i koft tilstand eller til madlavning.
- Melmad (pudling, frugtpræ, pølselage og lign.) skal gives mindst 1 gang usøtlig, i varme klimate 2 gange usøtlig, som tilleg til den vædige middag.
- Sødsuppe eller grød tilberedt med sukker og med frisk, presset eller torret frugt eller med saft eller vin, skal gives mindst 1 gang usøtlig.
- Justeret kibeøst skal forvædtes omloerd.

§ 10. Veiledende regler.

Med isgttagelse af de i §§ 8 og 9 givne paalud staar det skibsføret frit for at anordne forplejningen omloerd maales, som det findes tjenlig efter forholdene og klimate. Hans bor sørge for at tilvejebringe den størst mulige afveksling i kostholdet, saavel ved provianteringen som ved madens tilberedning.

\*) Nogen reglementlig styring behøves ikke at finde sted, medmindre et flertal af mandskabet forlanger det.

KOSTREGLEMENTET av 1895 stod ved kraft like til 1937, men kunne ikke hindre feilernæring for sjøfolk i langfart.

foreslått å revidere den norske sjøfartsloven. Det brukte Stortinget nærmere ti år på å utrede, for først i 1860 ble loven fastsatt.

Parallelt med dette var det noen driftige nordmenn som arbeidet med å få til et classeselskap i Norge. Først måtte de reise åtte millioner kroner – en uhyrlig sum penger den gang – men i 1864 ble Det Norske Veritas (DNV)

etablert. Skip som hadde klasssertifikat fra DNV rapporterte allerede i 1867 at disse sertifikatene var gode nok som dokumentasjon overfor fremmede havners myndigheter.

På nytt er det en hendelse til sjøs som driver frem nye krav fra myndighetene – denne gang dreier det seg om sykdom om bord. Det hadde seg slik at dødeligheten på norske emigrantskip

var høyere enn på andre skip. Så bare fem år etter at sjøfartsloven trådte i kraft, kom det krav om inspeksjoner av norske emigrantskip, men det var fortsatt ingen krav om kontroll eller tilsyn av vanlige handelskip. Riktignok kom det noen vage krav om redningsmateriell, for eksempel livbelter til fem prosent av maks passasjerantall, men ikke noe krav om redningsmidler for mannskapet.

### Mannskapets rett

Noen ganger er det standhaftige politikere som vinner frem. En sanna person står bak "the Plimsoll Act", som ble vedtatt i England i 1876. Denne loven er viktig skipsfartspolitisk. Samuel Plimsoll, britisk parlamentsmedlem som levde fra 1824 til 1898, fikk innført at det skulle være et merke på skutesiden om nedlasting, og at mannskapet kunne sette frem krav om inspeksjon av skip før det la ut på en sjøreise. Om ikke alt var slik det skulle, kunne de nekte å seile med skipet. Noen slik rettighet hadde ikke norske sjøfolk den gangen. For dem var seilingsnekt jevngodt med fengselsstraff.

Sent på 1880-tallet begynte revisjonen av sjøloven fra 1860. Det ble en langvarig kamp med mye politikk innblandet, men den nye loven, som blant annet innførte deler av Plimsoll-loven, ble vedtatt i 1893.

### Uanmeldte tilsyn

Hva så med sjøfolkene? I løpet av 25 år, fra 1850 til 1875, økte antallet sjømenn på norske skip fra 20 000 til 60 000 mann, og i alle havner vrimlet det av sjøfolk. Noen var på rømmen fra sitt siste skip, noen ventet på neste hyre, mens andre brukte sine siste dalere til å drukne sine sorger. Enkelte syntes det var for galt med all denne drikkingen, så i Bergen i 1864 ble det dannet en forening som vi i dag kjenner som "Den Norske Sjømannsmisjon"

Det var først på samme tid at man i England begynte å sette søkelyset på sjøfolks rettigheter. Dette materialiserte seg gjennom "the Merchant Shipping Act", som ble vedtatt i 1854. Med denne loven i hånd brukte "Board of Trade", det som i datidens England tilsvarer vårt Nærings- og handelsdepartement,



LOKALT. Fremveksten av skipsarten var forankret i et integrert lokalt næringsmiljø, basert på partierskap, lokale skipsbyggere og lokal tilgang på materialer, bemannet av sjøfolk rekruttert lokalt og assurert i lokale foreninger. Bark "Folkvang" av Porsgrunn ligger hjemme på Frednes for reparasjon. Den var bygget i 1866 i Drammen.

FOTO: NORSK SJØFARTSMUSEUM

inspektørene fra LROS til å finne de dårlige skipene som så ble nektet brukt – en variant av uanmeldte tilsyn og tilbakehold som Sjøfartsdirektoratet driver med i dag.

### En fæl tid

Sykdommen beriberi florerte på norske skip, og kostholdsreglementet av 1895 gjorde vondt verre på grunn av økt omfang av preservert mat. Da dampskipene kom, og de lange sjøreisene med seilskip ble borte, ble det en bedring. Men problemet forsvant ikke helt, det var først i 1910 at en hollandsk lege kunne påvise at det var mangel på vitamin B som var årsaken. Det hadde sin årsak i elendig oppbevaring, som førte til at maten fikk høyt innhold av toksiner. Hadde norske sjøfolk gjort som de engelske og drukket litt sitronsaft hver dag, hadde ikke så mange dødd av beriberi.

Slutten av 1800-tallet var en fæl tid for norsk skipsfart. Norske seilskuter tapte kampen mot dampskipene, og de tapte kampen mot værgudene. I tiåret

fra 1890 til 1900 forsvant over to tusen norske skip, og over 2 700 sjøfolk mistet livet i disse ulykkene. Det verste tapsåret var 1894. Da forliste 308 skip, og 567 sjømenn mistet livet.

### Loven på plass

Slike hendelser førte frem til at det ble etablert en lastelinjekommisjon i Norge på slutten av 1800-tallet. Det var full krig i aviser, blant menigmann og politikere – de sistnevnte hadde ofte egne interesser på spill som redere.

Denne kommisjonen jobbet ikke spesielt raskt. Det tok dem fire år å få frem et forslag som ikke var enstemmig. Da Stortinget fikk saken til behandling gikk debatten over syv dager. Krav om lastelinje røk ut, likeledes forslaget om bemanningsskala, men sjødyktighetsloven ble fastsatt 9. juni 1903. Den skulle bli norsk skipsfarts bibel i over hundre år.

Les del 2 om sjøfartens historie i neste utgave av Navigare. □

Kilde: "Sjøfartsdirektoratet 1903-2003" av Dag Bakka jr.

## Skipsmedisin

# Mot en lysere framtid?

*Medisinsk behandling om bord skal så langt som mulig være sammenlignbar med det som er tilgjengelig for arbeidere i land, heter det i MLC 2006 (Maritime Labour Convention). Det krever kunnskap hos ansvarlige om bord.*

MLC er ennå ikke trådt i kraft, men Norge har ratifisert, og det råder liten tvil om at konvensjonen vil trå i kraft i løpet av et år eller to. Allerede i dag har

vi ILO-konvensjon 164 som forteller oss noe om de rettigheter sjøfolk har til medisinsk behandling ombord, til å søke lege i neste havn, og til evakuering



**Alf Magne Horneland**  
leder, Norsk senter for  
maritim medisin.  
Director, Norwegian Centre  
for Maritime Medicine

og innleggelse på sykehus dersom det skulle være nødvendig, uansett hvilket territorialfarvann man befinner seg i. Men er virkeligheten i pakt med disse erklæringene og de vedtatte normene?

### Ikke entydig

Det finnes ikke noen entydig oppfatning av hvordan skipsmedisinkisten skal være sammensatt. Det finnes retningslinjer fra verdens helseorganisasjon

WHO og EU, samt fra mange store skipsfartsnasjoner. Disse samsvarer ikke alltid. Listene er organisert på ulike vis, og det anvendes ikke entydige internasjonale klassifikasjoner som gjør at listene kan sammenlignes. Mange land har ikke egne lister, men stoler på WHO-listen som blir publisert i "International Medical Guide for Ships". Det har imidlertid vist seg at det ikke alltid er samsvar mellom anbefalte medisiner i boken, og innholdet i listen.

### Internasjonal arbeidsgruppe

Mangelen på entydig og omforent skipsmedisinliste globalt, har fått den internasjonale maritime helseorganisasjonen (International Maritime Health Association – IMHA) til å engasjere seg. De har oppnevnt en arbeidsgruppe som skal se på internasjonale retningslinjer for medisinkister. Gruppen ledes fra "Norsk senter for maritim medisin" i Bergen, og skal arbeide til problemet er løst – uansett hvor kort eller lang tid det tar.

*MODULBASERT MEDISINSKAP. Det er viktig med orden og oversikt over medisinerne som finnes om bord.*

Gruppen skal også se på muligheten for å produsere en praktisk manual som med utgangspunkt i symptom eller hendelse kan lede fram til praktisk handling, uten at man skal være alt for opphengt i diagnostisk tankegang. Boken skal være en prosessorientert manual, ikke en lærebok delt opp i diagnoseområder.

### Skal inspiseres av fagfolk

Når Radio Medico blir kontaktet fra et skip i havet, er det ikke uvanlig at den som er ansvarlig for medisinkisten ikke klarer å finne ut av hvilke medisiner han har ombord, eller finne den medisinen som legen ordinerer. Det er riktignok

levert medisiner i henhold til et data-program hos et apotek i land, der det klart går fram at skipet må etterforsynes. Selv om det følger med et flott sertifikat som viser at skipet nå er oppdatert med alle medisiner det skal ha og at disse har tilstrekkelig holdbarhet, kan man oppleve at kartongen ikke en gang er åpnet eller at medisinerne ligger i et eneste rot.

Inspektørene, både i Norge og i andre land, har alt for ofte trodd at slike sertifikater betyr at skipsmedisinkisten er inspisert i henhold til gjeldende retningslinjer. Så viser det seg at det sertifikatet egentlig ikke er mer enn en pakkeseddel for tilsendt medisin.



they are organized differently and as there are no agreements about the classification of medicines, this makes comparison of the various lists difficult. Some countries do not have their own list but use the WHO list published in the "International medical guide for ships". However, the advice given in the book itself and the list of medicines in the appendix do not coincide.

### International working group

This absence of a standard list for the contents of a ship's medicine chest has led to the International Maritime Health Association appointing a "Working group on International Guidelines for Ships Medicine Chest", led by the Norwegian Centre for Maritime Medicine in Bergen. The working group does not have a deadline to produce a recommended list of medicines – they will use as long as they require. The working

group will also examine the possibility of producing a practical manual which begins with the symptoms of illness or accident, and guides the reader towards appropriate actions. This is not intended to be a manual of diagnosis but be more oriented towards treatment.

### Inspection by professionals

When the telemedical maritime assistance service is contacted by a ship, it is not unusual that the officer in charge

of the medicine chest does not know which medicines are available on board, or how to find the medicine prescribed by the doctor. Medicines are often shipped from a pharmacist according to a program in that pharmacy listing all the medicines the ship has received from them with the expiry dates. Although the accompanying certificate states that the ship now is now supplied with all the necessary medicines, and that these have an acceptable shelf life,

## Ship medicine

# Towards a brighter future?

*Medical care on board shall be "as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore" according to MLC 2006 (Maritime Labour Convention). This demands some knowledge of medical care among those on board.*

MLC has not yet entered into force, but Norway has ratified the convention, and there is little doubt that the convention will enter into force within a year or two. Until then, the ILO Convention 164

describes the rights of seafarers to medical care on board, to see a doctor in the next port of call and to medevac and hospitalization, regardless of which territorial waters in which the vessel is

sailing. However, are these declarations and agreed standards actually in use?

### Unclear

The requirements for the contents of the ship's medical chest vary considerably. We have guidelines from the World's Health Organization as well as the directives from EU and independent legislation from many of the major seafaring nations. These do not always coincide, and because

Skipsføreren er ansvarlig for at skipsmedisinkisten er holdt i orden, brukes riktig og vedlikeholdes. Farmasøyt eller lege skal inspisere medisinkisten minst hver tolvte måned – hvert tredje år hvis skipet har et sikkerhetsstyrings sertifikat som etterleves.

Sjøfartsdirektoratet vil øke fokus på dette framover. Inspektorene vil ikke nøye seg med pakkesedler fra andre lands apotek, men kontrollere at riktig etter-syn og vedlikehold faktisk har skjedd.

#### Skipsmedisinforskriften blir revidert

I den tiden skipsmedisinforskriften har vært i funksjon, er det samlet erfaringer som gjør at vi nå vet hvordan den behøver å justeres for å bli vanntett. Helse- og omsorgsdepartementet og Helsedirektoratet er klar over behovet, og har signalisert en justering av forskriften.

På det overnasjonale planet har vi EUs Council Directive 92/29/EEC som er bindende for Norge. Her ligger føringer for både innholdet i medisinkisten, medisinsk rådgivning til skip, og nødvendig utdanning for sjøfolk som skal ha ansvaret for kisten.

it sometimes happens that the package containing the medicines is not opened until it is needed, or that the medicines are all in a shambles.

Ship inspectors in Norway, as well as in other countries, usually believe these “certificates” mean that the ship’s medicines have been inspected by professionals. Then it turns out that this “certificate” is no more than a list of contents of the shipment.

The ships master is responsible for the ship’s medicine chest being maintained and used correctly. A pharmacist or a medical doctor shall inspect the medicine chest every 12 months (or every 3 years if the ship holds a safety management certificate).

The Norwegian Maritime Directorate will inspect the ship’s medicine chest with special emphasis in the future, not only checking a listing of the contents,

## Satsningsområder

### Viktige bidrag til bedret medisinsk behandling ombord vil være:

- Gjeninnføring av repetisjonskurs i medisinsk behandling ombord
- Praktisk veileder for sjøfolk med medisinsk behandlingsansvar
- Bedret inspeksjon med skipsmedisin ombord
- Internasjonal konsensus om skipsmedisinkistens innhold



MEDICINE CABINETS. Medicines should be kept in a tidy and orderly manner.

but also that regular maintenance and inspection has been carried out.

#### Regulation of Ships’ Medicine to be revised

Experience obtained since the Regulation of Ships Medicine entered into force make it possible to revise and improve the regulation. The Ministry of Health and Care Services, together with the Norwegian Directorate of Health, have notified a revision of the regulation.

The EU Council Directive 92/29/EEC also applies to Norway. This directive regulates the content of the medical chest, medical advice to ships, and the necessary education and training for seafarers in charge of medical care on board.

On the international level, the ILO Convention 164 and the STCW Convention regulates the same topics. The ongoing STCW revision process will probably lead to a more explicit obligation to arrange refresher courses for the IMO Model Course 1.15 – Medical Care on Board.

Internasjonalt har vi de råd som er gitt i ILO-konvensjon 164 og i STCW-konvensjonen. Sistnevnte revideres nå, og blant annet tror vi at det vil komme et eksplisitt krav om at kurset i medisinsk behandling ombord, det såkalte IMO40-kurset, eller modellkurs 1.15, må repeteres.

#### Repetisjon med kvalitet

Det gir oss anledning til å kommentere det grunnleggende faktum at det ikke hjelper med medikamenter i medisinkisten, dersom den som har ansvaret har glemt hva han har lært for mange år siden – og ikke repetert siden.

Sjømannen med ansvar for medisinkisten er legens øyne, ører og hender ombord. Han skal observere, registrere, undersøke, formidle, ta i mot råd og gjennomføre behandling etter veiledning fra land. Men medisinsk behandling er ikke noe han foretar daglig. Derfor må kunnskapen og ferdighetene vedlikeholdes ved repetisjon.

Det er derfor med stor forventning at vi som arbeider med medisinsk behandling ser fram til at STCW-konvensjonen skal bli helt klar på dette punktet, og at dette skal kunne omsettes i endrede krav, også i Norge.

#### Maintaining standards through a refresher course

It is a fundamental fact that the content of the medical chest alone is of little or no importance if the person responsible for the chest does not know how to use it or has forgotten what he learned many years ago because he has never been on a refresher course.

The seafarer responsible for the medical chest is the doctor’s eyes, ears and hands on board. He shall observe, register, examine and carry out treatment based on medical advice from ashore. Medical care is not carried out on a regular basis. This is why knowledge and skills must be maintained through refresher courses.

We are eagerly awaiting the STCW revision, and are looking forward to the convention being explicit on this point, and expect that this will

Repetisjon ombord er neppe mulig å få til med ønsket kvalitet, siden man ikke kan påregne kvalifiserte instruktører, og etter vårt syn ved ”Norsk senter for maritim medisin” er det tvingende nødvendig med kvalifisert

instruksjon for å oppnå god nok kvalitet på repetisjonen.

Det er gode utsikter til at vi kan gjøre ting bedre på disse områdene. Det som skjer nå, både nasjonalt og internasjonalt, lover godt. □



**ET ARNESTED FOR MARITIM KOMPETANSE**

**Vil du bli navigator, sjokaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?  
Vi gir utdanning for dekk- og maskinoffiserssertifikat.**

**Vi gir også kurs for personell til skip og offshore næringen på  
vårt Havarivernsenter og Sikkerhetsopplæring for fiskere med  
vårt ambulerende kursfartøy.**

**Nærmere informasjon om våre tilbud finner du på  
[www.tos-mar.vgs.no](http://www.tos-mar.vgs.no) eller kontakt oss på tlf 777 88 710**

lead to a change in the Norwegian regulations.

Refresher courses on medical care cannot be carried out on board and still give the necessary standard due to the difficulties of obtaining qualified instructors. The Norwegian Centre for

Maritime Medicine strongly believes that qualified instruction is essential for a satisfactory refresher course.

We aim to be better in the future in these areas and changes to the national and international regulations are regarded as highly promising. □

## Priority areas

### The most important contributions to better medical care on board are:

- The reintroduction of refresher courses in medical care
- Issuing a practical guide for the seafarers responsible for medical care
- Inspection of a ship’s medicine chest in greater detail
- International agreement on the content of the ship’s medical chest

# Felles innsats mot grunnstøtinger og kontaktskader

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av det siste året fokusert spesielt på at antall grunnstøtinger og kontaktskader eller kollisjoner med kai fortsetter å være urovekkende høyt. Rederiernes Landsforening avholdt en egen konferanse om problemet.



Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektor  
Sjøfartsdirektoratet

I mars i år innkalte fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude næringen til et åpent debattmøte om situasjonen. Møtet ble avholdt på Gardermoen med god oppslutning fra næringen sammen med flere representanter fra Sjøfartsdirektoratet. Flere problemstillinger ble diskutert.

Ettersom det er store ulikheter mellom de enkelte deler av næringen – fra fergetrafikk, hurtigbåter og fraktestøttinger, til internasjonal sjøfart – ønsket de enkelte organisasjonene å ta problemstillingen opp med sine medlemmer for å adressere relevante tiltak. En av organisasjonene, Rederiernes Landsforening (RLF), bestemte tidlig at de ville organisere en egen konferanse med sine medlemmer, hvor erfaringer skulle utveksles og tiltak drøftes. I forkant av konferansen ble det avholdt et eget møte mellom enkelte av medlemmene og Sjøfartsdirektoratet, hvor ulykkesstatistikker og ulykkesanalyser ble gjennomgått for å identifisere relevante årsaksområder. Disse ble videre

kommunisert til alle medlemmene som et grunnlag for konferansen.

## Sørg for ISM

Konferansen ble avholdt 1. oktober på Gardermoen, med god oppslutning fra RLFs medlemmer. Fra Sjøfartsdirektoratet deltok fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, avdelingsdirektør Bjørn Pedersen og teknisk direktør Lasse Karlsen.

I tillegg til presentasjoner fra Sjøfartsdirektoratet, ble flere av presentasjonene holdt av representanter fra næringen, som delte sine erfaringer med ulike tiltak for å redusere antall ulykker. Sjøfartsdirektoratet la i sine presentasjoner vekt på rederienes utfordring og forpliktelse til å sørge for at ISM-systemet både er levende og fungerende. Dette baseres blant annet på de mange pålegg som er gitt på mangler ved

ULYKKEUTSATT SITUASJON. Det er altfor mange kollisjoner med kai.



(ILLUSTRASJONSFOTO)

## FORBEDRINGSOMRÅDER FOR Å REDUSERE ANTALL GRUNNSTØTINGER OG KOLLISJONER MED KAI

1. For sen innkopling eller igangsetting av prosedyrer (timing). Bakenforliggende årsaker til dette er forhold som monotoni/rutine, manglende oppmerksomhet/fokus på oppgaven, avslappet holdning til oppgaven og feilhandling.
2. Feil bruk av maskin/ror. Knyttet til feilvurdering av fartøyets bevegelse, manglende kjennskap til fergen (manøvreringsegenskaper), farvannskunnskap (spesielt med hensyn til strøm), kontroll med fergens bevegelse, mye rom for skjønn i prosedyrene.
3. Brudd på prosedyrer ved ankomst. Rutinemessige eller enkeltstående brudd på etablerte prosedyrer, rutiner på bro.
4. Teknisk svikt eller ytelsesforstyrrelser ved ankomst. Komplekse årsaksforhold som varierer mye fra ferge til ferge. Mye knyttet til svikt i elektrisk anlegg og styringssystemer. Ofte utvikler tap av styring/fremdrift seg til en ulykke fordi man ikke har fulgt prosedyre og unnlater å iverksette rette tiltak (nødmanøvrering eller andre beredskapstiltak). Sistnevnte antas å ha sammenheng med systemkunnskap og lite øving på beredskapssituasjoner.
5. Samspill mellom menneske og maskin. I denne sammenheng

- vises det til uhell hvor ergonomiske forhold knyttet til design øker risiko for feilhandling.
6. Hviletid og kvalitetshvile. Hvordan oppnå god hvile? (Uoppmerksom/ukonsentrert/sliten) Reise til og fra kontra hvile om bord. Ansvar for å tilrettelegge for hvile – ansvar for å benytte anledning til hvile.
  7. Vedlikeholdssystem og bruk av historiske data. Oppdatering av systemet ved reparasjoner og uventede feil kan være mangelfull. Hyppighet av vedlikehold må vurderes i forhold til komponenters/systemers kritikalitet. Grad av kritikalitet må fastsettes blant annet i forhold til konsekvenser ved enkeltkomponentfeil.



ERFARINGSUTVEKSLING. Rederiene delte sine erfaringer med ulykkesforebygging.

sikkerhetsutstyr og rekningsmateriell. I tillegg viste direktoratet til en svært varierende bruk av risikoanalyser som har til hensikt å kartlegge og kontrollere risiko.

## Må ha prosedyrer

RLF hadde også invitert flykaptein Jarle Gimmestad til å delta med sine erfaringer

fra luftfarten. Selv om det er en del klare forskjeller mellom luftfart og sjøfart, viste Gimmestad med all tydelighet at det er flerlikheter enn ulikheter. Ett av kjernepunktene i denne sammenhengen var folks forhold til prosedyrer. – Jeg ville ikke flydde en centimeter uten å ha en prosedyre å forholde meg til, sa Gimmestad.

Han poengterte videre at et systems robusthet vises gjennom evnen til å hindre at feil fører til alvorlige konsekvenser. – Folk gjør feil, ikke fordi de ønsker det, men fordi de er folk, poengterte han. – Prosedyrene må derfor være så gode at feil ikke kan føre til alvorlige hendelser.

## Etterlevelse

Foruten kvaliteten på prosedyrer, ble det inngående diskutert hvordan man skal møte problemet med manglende implementering om bord, – med andre etterlevelse av prosedyrer. I den sammenheng ble det understreket fra Sjøfartsdirektoratet at dette er en kjerneoppgave for rederiets ledelse og rederiets interne tilsynsaktivitet.

Konferansen var nyttig med gode og relevante temaer. I den videre oppfølgingen forventer Sjøfartsdirektoratet at næringen nå tar med seg erfaringene og tiltakene som er diskutert, og aktivt jobber for å få ned ulykkesantallet. □

# KOMPLETT SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM



## FOR FARTØYER

Forebyggende vedlikeholdsplan og oppfølging av denne.

Kontroll og evaluering av utført arbeid.

Løpende korrigerende av arbeidsrutiner

Dokumentstyring av manualer.

**SIRKEL:** Besøksadresse: Solstrand 9020 Tromsdalen

Telefon: 47 45 42 00 - Mobil: 90 02 15 38 - Fax: 77 61 10 80 - post@sirkel-vs.no

# Ulykker per tredje kvartal 2009



Håvard Gåseidnes,  
senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Innrapporterte ulykker på norske skip per tredje kvartal 2009 viser totalt sett en nedgang sammenlignet med samme tidspunkt i 2007 og 2008. Skipsulykker øker fortsatt.

Det er fortsatt hovedsakelig blant personulykkene vi har registrert en positiv utvikling. Antall skipsulykker har de senere år vist en økende trend og denne synes per tredje kvartal å fortsette i 2009. Det er spesielt ulykkestypen kontaktskade (kollisjon med kai) som har økt i 2009.

Antall omkomne per tredje kvartal har økt sammenlignet med tidligere år. Antall personskader viser derimot en positiv trend. Både i forbindelse med personulykker og skipsulykker.

Per tredje kvartal var det registrert 13 forlis (tap av fartøy). Dette tilsvarer gjennomsnitt for siste tre år. I tillegg ble det rapportert om 89 tilfeller av havari, noe som er en økning i forhold til tidligere år.

## Utenlandske skip i norsk farvann

Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykker med utenlandsk skip i norsk farvann. Per tredje kvartal 2009 hadde man regi-

strert 30 ulykker med utenlandske skip i norsk farvann. Dette er en økning på omlag 10 % fra 2007 og 2008.

Over halvparten av disse ulykkene er grunnstøtinger. Det har de siste tre årene ikke vært registrert dødsfall i forbindelse med ulykker på utenlandsk skip i norsk farvann. Det har derimot vært flere tilfeller av alvorlig miljøfare, sist var "Full City"s grunnstøting ved Såsteinen. □

	2007	2008	2009	Totalt
<b>Personulykker</b>	<b>377</b>	<b>358</b>	<b>199</b>	<b>934</b>
1. kvartal	142	144	88	374
2. kvartal	118	113	53	284
3. kvartal	117	101	58	276
<b>Skipsulykker</b>	<b>129</b>	<b>131</b>	<b>154</b>	<b>414</b>
1. kvartal	35	46	66	147
2. kvartal	50	39	33	122
3. kvartal	44	46	55	145
<b>Totalt</b>	<b>506</b>	<b>489</b>	<b>353</b>	<b>1348</b>

PERSON- OG SKIPSULYKKER på norske skip i 3. kvartal perioden 2007-2009.

	2007	2008	2009	Totalt
Personulykker	7	3	12	22
Skipsulykker	9	1	10	20
<b>Totalt</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>42</b>

OMKOMNE OG SAVNEDE på norske skip i per 3. kvartal perioden 2007-2009.



"Full City"s grunnstøting ved Såsteinen.

FOTO: THORE KIBSGAARD

# Ny offshore drikkevannsveileder

Folkehelseinstituttets veileder "Nok, godt og sikkert drikkevann offshore - en veileder i utforming og drift av drikkevannsanlegg på offshoreinnretninger" har nå kommet i 2. utgave, både på norsk og på engelsk. Veilederen er anbefalt norm på drikkevannsområdet i henhold til HMS-regelverket, og er også basert på krav i drikkevannsforskriften for flyttbare innretninger.

Veilederen, som på engelsk heter "Sufficient, Safe and Good Potable Water Offshore", erstatter forrige utgave fra 2005. De viktigste endringene er:

- Det anbefalte vannanalyseprogrammet i vedlegg 4 er oppdatert. Fargemåling anbefales ved bunkring, og for de årlige analysene er natrium og klorid fjernet, mens analysen hydrokarboner, mineralolje er ny. Noen innretninger må også måle glykoler.
- Kapittel 6.1.1 beskriver drifts- og vannprøvetrutiner når sjøvannsinntak elektroklorineres.
- Kapittel 8.3 om UV-desinfeksjon er oppdatert, både fordi man bør fase ut bruken av anlegg som er typegodkjent etter gammel metode, og fordi det har vært en del misforståelser omkring hvilken vannkvalitet anleggene bør dimensjoneres for.
- Eksempelanlegget i kapittel 5.1 er endret noe med hensyn til tankdesign, styring av vannstrømmer og sikring mot forurensninger.
- Avsnitt 9.1.4, samt vedlegg 1 og 13 har nytt stoff om dokumentasjon i forbindelse med maling av tanker.
- Avsnitt 9.2.5 om sikring mot forurensninger av ledningsnett er nytt.
- Avsnitt 9.2.7 om legionellabekjempelse er nytt, og er basert på stoff fra forrige utgave av veilederen, supplert med informasjon fra ny legionella-veileder.

Endringene er gjort som en følge av erfaringer med hvilke deler av veilederen som har vært vanskelige å forstå, samt som en følge av nye erfaringer og innspill fra offshoremiljøet. Aktuelt regelverk har



FOTO: ISLAND OFFSHORE

ikke vært endret i denne perioden, og endringene i veilederen er derfor ikke nye krav, men inneholder Folkehelseinstituttets tolkninger av regelverket samt råd for øvrig. Veilederen samler Folkehelseinstituttets råd for hvordan man utformer og driver drikkevannsanlegg på

offshoreinnretninger, og er basert på krav i gjeldende norsk regelverk for offshoreinnretninger.

Veilederne er gratis tilgjengelige på Folkehelseinstituttets offshoresider: [www.fhi.no/offshore](http://www.fhi.no/offshore) □

**Green ship**  
Waste Handling Systems

Waste handling solutions for ships and offshore installations. Indoor and outdoor waste compactors, balers, shredders etc. DnV unit certification & EeX versions available

We can help you customize your onboard waste handling system. Please contact us for more information

 **Delitek as**

Moloveien 1 • N-8432 Alsvaag • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77  
E-mail: [mail@delitek.no](mailto:mail@delitek.no) • Web: <http://www.delitek.no>





# NAV 55

*Underkomiteen Safety of Navigation hadde sin 55. sesjon i juli. De viktigste sakene for Norge denne gang var e-navigasjon, årlig testing av AIS og retningslinjer for overføring av los.*

E-navigasjon ("enhanced navigation") er enda litt i startgropa, men formennene i underkomiteene for navigasjon (NAV), kommunikasjon og søk og redning (COMSAR) samt opplæring og vakt-hold (STW), har utarbeidet en velstrukturert plan for arbeidet, og arbeidsgruppen under ledelse av Norge er kommet godt i gang. Norge leder også korrespondansegruppen som ble ned-satt på møtet for å fortsette arbeidet mellom sesjonene.

Norge møtte uventet lite motstand mot forslaget om å gjøre årlig testing av automatiske identifikasjonssystemer (AIS) obligatorisk, og utkast til SOLAS-endringer ble utarbeidet og vil bli over-

sendt MSC 87 for godkjenning. Endringene forventes endelig vedtatt på MSC 88.

Revisjonen av retningslinjene for overføring av los ble avsluttet på møtet, og reviderte retningslinjer legges fram for A 27 for godkjenning. Endringer i SOLAS regel V/23 ble ferdigstilt, og legges fram for MSC 87 for godkjenning og deretter MSC 88 for vedtakelse. Norge, ved Kystverket, har deltatt i arbeidet fra det startet og er godt fornøyd med resultatet.

Underkomiteen "Standards for training and watchkeeping" (STW) hadde et arbeidsmøte i september. Møtet tar ingen endelige beslutninger,



**Turid Stemre,**  
seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

men det skal mye til at blir endringer på områder der gruppen var enig. Norge fikk gjennomslag for at det skal tas inn retningslinjer for opplæring av offiserer på offshore supply skip som er involvert i ankerhåndteringsoperasjoner. Forslaget er en oppfølging av etterforskningen av "Bourbon Dolphin"-ulykken.

Norge fikk også delvis gjennomslag for sitt forslag om å innføre obligatorisk tilleggsopplæring for offiserer om bord på skip som opererer i Arktis og Antarktis. Foreløpig blir det bare retningslinjer, men når arbeidet med utvikling av Polarkoden avsluttes, skal tilleggsopplæringen gjøres obligatorisk. □

# MSC 85

*IMOs sjøsikkerhetskomité vedtok nylig et nytt sirkulære MSC.1/Circ.1293 av 10. desember 2008, som oppfordrer skip til å delta i det såkalte "Voluntary Observing Ships" (VOS) Scheme.*

VOS drives av Verdens meteorologiske organisasjon (WMO) som er en særorganisasjon innenfor FN-systemet. Viktigheten av VOS for sikkerheten til sjøs ble påpekt blant annet i rapporten etter MV "Derbyshire"s forlis i 1980.

Dessverre har man de senere årene sett en reduksjon i antall deltagende skip i VOS. I desember 2004 var cirka 6 500 skip, fra 53 deltagende land, med i ordningen. Tallet ble redusert til mindre enn 6 000 skip i 2005. Imidlertid er



**Haakon Storhaug,**  
seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

antall skip som aktivt rapporterer enda mindre. Rapporten fra første halvår 2005 viser at bare rundt 3025 skip over hele verden rapporterte om trykk, og bare 2652 rapporterte om havoverflatens temperatur.

VOS meteorologiske rapporter gir tilbakemelding i sanntid vedrørende værforholdene til havs til meteorologer som bruker dataene til å bedre kvaliteten på værmeldingene og advarsler som utgis gjennom SafetyNET Maritime Safety Information (MSI) og NAVTEX tjenester. VOS-rapportene er derfor meget viktige elementer for sikkerheten til sjøfolk, skip og last. Havene

spiller en viktig rolle i klimaforandringene, og derfor gir VOS rapportene et potensielt viktig bidrag i så måte.

Deltakelse i VOS-ordningen er frivillig, og ingen avgifter eller gebyrer tilløper verken skipet eller rederiet ettersom meteorologiske instrumenter, og i de fleste tilfeller kostnadene ved sending, dekkes av de nasjonale meteorologiske instituttene. For norske skip bør det

imidlertid tas kontakt med Meteorologisk Institutt for mer informasjon.

**Les mer:**

- MSC-sirkulæret er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettside.
- VOS har en egen nettside som drives av det australske meteorologiske institutt: [www.bom.gov.au/jcomm/vos](http://www.bom.gov.au/jcomm/vos) □

## For varmt med drakt – risiko for overoppheting og dehydrering ved bruk av overlevelsesdrakter i overbygde livbåter

*FNs sjøfartsorganisasjon IMO har sendt ut en ny veiledning fra vedrørende bruk av overlevelsesdrakter i helt overbygde livbåter.*



**Haakon Storhaug,**  
seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

Erfaringen fra evakueringen fra MSC Napoli i januar 2007 i vinterstorm viste de potensielle farene med overlevelsesdrakter i helt overbygde livbåter. Selv om temperaturen ute var meget lav, led mannskapet av overoppheting og uttørking. Republikken Korea har også meldt om problemer under livbåtøvelser hvor sjøfolk opplevde samme type problemer. IMOs sjøsikkerhetskomité har derfor vedtatt sirkulære MSC.1/Circ.1278.

Helt overbygde livbåter har i lang tid vært vurdert å gi tilstrekkelig beskyttelse mot nedkjøling, uten at det er

nødvendig å ha på seg overlevelsesdrakter. Den nye SOLAS regel III/32 krever at det skal være overlevelsesdrakter for alle om bord på lasteskip, uansett om det er helt overbygde livbåter om bord, fordi man hadde fått rapporter om ulykker der mannskapet ikke rakk frem til livbåtene i tide før skipet sank. Overlevelsesdrakter er påkrevd for å sikre beskyttelse mot nedkjøling for medlemmer av mannskapet som ikke klarer å komme seg om bord i livbåt.

Generelt bør man ikke ha på seg overlevelsesdrakter når man går om bord på helt overbygde livbåter. Selv om

livbåtøvelser er en god mulighet til å demonstrere bruken av overlevelsesdrakter, bør opplæringen av mannskapet i slike øvelser legge vekt på at overlevelsesdrakter er ment å gi beskyttelse mot nedkjøling i de tilfeller man ikke kommer seg om bord i en helt overbygget livbåt. □

# Verftskonferansen 2009

*Det er innenfor den høyteknologiske verftsneringen Norge er best, mente vår nye nærings- og handelsminister, Trond Giske, som oppfordret til nytenkning og satsning på kompetanse for å unngå for store tilbakeslag i kjølvannet av finanskrisa.*



**Hans-Petter Sandseth**  
senioringenior  
Sjøfartsdirektoratet

Årets verftskonferanse som ble avholdt tredje og fjerde november i år, samlet 372 personer fra den maritime næringen i Norge. Det er ny rekord.

Lodve Solholm, nyvalgt fylkesmann i Møre og Romsdal, åpnet årets konferanse som bar preg av finanskrisa og fare for nedskjæringer med tap av kompetanse for verftsindustrien i Norge.

- Det er viktig å se fremover, å tenke nytt og ta vare på kompetansen som ligger på hvert nes, sa Solholm, og lovet at han skulle være med å bidra med det han kunne for å få fortgang i å snu den negative trenden som verftsneringen var inne i.

## Driftig

Trond Giske, nærings- og handelsminister med kun fjorten dager i stolen, var konferansens høydepunkt. Det var en svært engasjert og oppdatert minister som møtte verftsneringen. Han fortalte om sitt slektskap til Sunnmøre og hvor stolt han var over å komme fra et slikt produktivt distrikt. At kystbefolkningen er driftig illustrerte han med tall. Den maritime næringen er nest størst i landet, bare olje og gass ligger foran. Verdiskapningen i 2007 var på 100 milliarder kroner med flere enn hundretusen personer involvert. - Cirka halvparten av denne verdiskapningen skjer i Møre og Romsdal, sa Giske, og utløste spontan applaus fra salen da han kom med følgende spørsmål: - Har vi råd til Oslo?

## Nytenkning

Det er flere verdensledende nisjebedrifter innen den maritime industri i Norge. - Det er her, innenfor den høyteknologiske verftsneringen vi er best,



*PÅ Plass. Overingenior Per Jostein Breivik (f.v.) og stasjonssjef Kjell Drabløs fra Sjøfartsdirektoratets stasjon i Ålesund deltok på konferansen sammen med fungerende Sjøfartsdirektør Sigurd Gude. ALLE FOTO: HANS-PETTER SANDSETH*

mente næringsministeren, som la vekt på at krisetid er omstillingstid og at næringen bør skifte fokus. Kompetanse, forskning og innovasjon må til for å



*NY MINISTER. Sjøfartsdirektoratet sorterer under Nærings- og handelsdepartementet, og fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude slo av en prat med den ferske ministeren, Trond Giske.*

bevare gamle arbeidsplasser samt for å skape nye.

Stikkord som ble gitt i forbindelse med utsteking av veien fremover var satsing i polare strøk, spesielt da i nord-områdene med utvinning av resursene som finnes der; sterkere prioritering av nye miljøvennlige løsninger; og satsing på ny utvidet kompetanse for sjøfolk, samt landbasert personale, for å møte den nye tiden.

Giske fortalte at Rolls Royce-konsernet har valgt å legge sitt nye kurs- og opplæringscenter til Ålesund. Senteret skal åpnes i 2011.

## Vil legge til rette

Til tross for finanskrisen har Norge klart seg bedre enn de fleste andre land. Skipsindustrien vil gjøre det godt i år, men krisen er ikke i takt med denne delen av næringslivet, så det er først fra 2010 at det blir vanskelig, mente Giske.

Men samtidig som næringsministeren beklaget at industrien går mot tomme ordrebøker, ble det opplyst at Per Sævik hadde kontrahert et nytt fartøy som skal bygges hos SIMEK, Kristiansand, for levering i 2010.

- Det vil, sa Giske, - bli lagt til rette for mer fleksible permitteringsregler, og vi har nå styrket mulighetene for bedriftsintern opplæring. Det vil bli jobbet for en regjeringsspolitikk som legger til rette for et kunnskapsbasert og miljøvennlig næringsliv. Det viktigste er å bidra til å sikre og skape arbeidsplasser, jobbe for like konkurransevilkår, og ha en trygg økonomisk politikk.

Norges skal delta i Expo 2010 i Shanghai neste år for å vise fram den norske spisskompetansen. Verftsneringen ble invitert til å se mulighetene i dette. - Dette er en næring som har opplevd bølgedaler før, men den har alltid landet på beina, sa Giske som ønsker å delta i dialog med næringen fremover for sammen prøve å finne gode løsninger. □



*TEORI. Nicolai Hansteen, chief economist i Lorentzen & Stemco AS fortalte om sin teori: På grunn av den store omsetningen av nye biler i Kina vil oljeprisene stige til nye høyder. Dette vil igjen stimulere næringen til å bygge fartøy som kan operere på dypt vann, samt igjen åpne "tomme" brønner for å ta ut mer olje. Han ser også for seg at på grunn av stor etterspørsel av denne tonnasjen og at verftene ikke kan levere fort nok, så vil prisene bli ganske høye.*



*UTFORDRINGER I POLARE STRØK og hva som skjer i IMO var tema for Sigurd Gudes innlegg. Han fortalte at Norge har vært en pådriver for forbud mot å ha om bord tungoljer på fartøy i dette området, og fra 1. januar 2011 blir det forbudt å ha med seg tungoljer til Antarktis*



*UTFORDRET SJØFARTSDIREKTORATET. Trygve O. Johannesen, senior vice president Aon Grieg AS, utfordret Sjøfartsdirektoratet på utstedelse av fartstillatelse til utenlandske fartøy som bygges ved norske verft. Forsikringsselskapene vil ikke forsikre fartøy som skal på prøvetur før det foreligger en slik fartstillatelse fra direktoratet eller klassen. Næringen mente at det var noe uklare regler for fartøy som skulle bygges for utenlandsk flagg.*

*Bør kanskje si kort hva Gude svarte på dette. Fungerende Sjøfartsdirektør Sigurd Gude - svarte Trygve O. Johannesen på spørsmålet om fartstillatelse for utenlandske fartøy: Sjekklister for prøvetur (KS-0168B) skal fylles ut av klassen og sendes Sdir. Dette har tidligere vært praksisen for klassede NOR og NIS flaggede fartøy. Ordningen videreføres til også å gjelde for klassede utenlandske fartøy som bygges ved norske verft. Sjekklisten - ligger på [www.sdir.no](http://www.sdir.no).*



# Besøk fra Bangladesh

I september fikk Sjøfartsdirektoratet besøk fra sjøfartsmyndighetene i Bangladesh. Besøket til Norge var en studietur for å se hvordan våre offentlige myndigheter implementerer maritimt regelverk og hvordan vi har organisert vårt internasjonale engasjement.



Hedda Grip  
førstekonsulent  
Sjøfartsdirektoratet

Delegasjonen på sju personer besto av representanter fra Ministry of Shipping, Department of Shipping og Bangladesh Trade Support Programme (BTSP). Bangladesh er rådsmedlem i FNs maritime organisasjon IMO og har underskrevet 24 IMO-konvensjoner. For at de skal kunne følge disse konvensjonene holder de nå på å revidere sitt eksisterende maritime regelverk. Sjøfartsdirektoratet deltar aktivt i IMO for å fremme Norges syn på skipsfartspolitik og skipsfartslovgivning, derfor var Norge en spennende nasjon å besøke. I tillegg til Norge har de tidligere besøkt Singapore, USA, Australia og Hongkong, som også er store maritime nasjoner.

Besøket var et fem dagers opphold som begynte hos Miljøverndepartementet i Oslo. Her fikk de lære hvordan Norge organiserer oljevernberedskapen. Dagen etter kom delegasjonen til Haugesund og Sjøfartsdirektoratet, hvor de fikk en grundig presentasjon om direktoratet og hvordan vi har organisert vårt internasjonale engasjement samt hvordan vi driver regelverksarbeid og havnestatskontroller. Turen gikk deretter videre til Kystverket i Haugesund, der de fikk en gjennomgang av merking av farleder, lostjenesten og hvordan sikkerhet er ivarettatt i havnene. De fikk også en presentasjon av Safe-SeaNet og Clean Sea Net som er to av EUs overvåkningssystemer. Til slutt returnerte delegasjonen til Oslo hvor de avsluttet studiereisen hos maritime interessenter i den private sektor, før de reiste hjem igjen til Bangladesh med ny kunnskap og mange nye inntrykk. □



VELKOMMEN. Delegasjonen fra sjøfartsmyndighetene i Bangladesh ble hilst velkommen til Haugesund av fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. De ansatte i Sjøfartsdirektoratet ble svært begeistret for de vakre tradisjonelle draktene som damene fra Bangladesh stilte i.

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

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:  
11/01-15/01: Risk Manager kurs, Tenerife, sertifisering  
25/01-26/01: Grunnkurs i kvalitet, Oslo  
27/01-29/01: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo  
15/03-19/03: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, Sertifisering  
22/03-26/03: ISM revisjonslederkurs, Tenerife, Sertifisering  
21/04, 22/04: Oppdateringsdager hhv. Revisjon og Risk, Oslo  
26/04-30/04: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering  
03/05-07/05: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering  
01/06-03/06: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo

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



### 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 Bodo

Postboks 325, 8001 Bodo  
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

## Lite land – stor maritim historie



[www.norsk-sjofartsmuseum.no](http://www.norsk-sjofartsmuseum.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)

# Har du ditt på det tørre?

Ta et kurs på Sikkerhetscenteret og få dine nødvendige sertifikater!

*Sikkerhetscenteret Rørvik (SSR) ble etablert i 1994, og har utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi har i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW-95 konvensjonen og vi er ISO 9001-godkjent av Bureau Veritas. Vi har lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi utvikler 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.*

## Nyheter fra Sikkerhetscenteret Rørvik:

### Har du tatt utdanning, men ikke løst ut sertifikat?

Har du bestått eksamen på VKII/VKIII-nivå, Teknisk fagskole Maritime fag (D4, D3 eller D1) eller bestått nautikk ved høgskole og ikke løst ut sertifikat etter endt utdanning, har du nå muligheten til å få aktivisert ditt navigasjonssertifikat ved å komme til oss på kurs.

- Kursets varighet: 188 timer
- Kursinnhold: Navigasjon. Undervisning i lasting og lossing. Styringssystem, ISM og revisjon. Human factor, ledelse og krisehåndtering. ISPS
- Oppstart: 18. januar 2010

### Rederier og privatpersoner (Matros/motormannkurs)

Har dere lange lister med yrkesaktive, voksne ansvarlige mennesker som har erfaring fra byggebransjen, verkstedsindustrien osv., som dere ikke kan mønstre grunnet mangel på fartstid? Da bør dere ta kontakt med SSR, for i høst vil vi starte opp et nytt kurs for denne gruppen. På denne måten prøver vi å imøtekomme det store behovet som er tilstede i enkelte deler av næringen.

- Kursets varighet: 3 måneder
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Oppstart: 1. mars 2010

### Er du navigatør med Kystskippersertifikat klasse B?

Da vil vi informere om at vi starter et nytt oppgraderingskurs i mars 2010. Bestått kurs fører til D3 sertifikat. Er det noen som er interessert, hører vi gjerne fra dere.

- Kursets varighet: 4 måneder
- Kursinnhold : Ta kontakt med SSR
- Kursstart: Mars 2010



## Kurs 2009/2010:

### RETRENING for navigatører og maskinister som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år.

Repetisjon av sikkerhetskurs i forkant av kursene. Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell.

- Tidspunkt: 1. februar 2010

### ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

### RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 7 og uke 11

### HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: Uke 50 (2009), uke 9 og uke 15

IMO 60 • IMO 80 • IMO 68 • Medisinsk behandling Rednings-farkoster • Hurtiggående mob-båt • Crowd & Crisis • GOC • ROC • ASH (HMS - kurs), H-båt kurs.

- Tidspunkt: Se fullstendig kursoversikt på våre nettsider: [ssr.ntfk.no](http://ssr.ntfk.no)

SIKKERHETSSENTERET  
RØRVIK

Tel: +47 74 12 64 10  
Mobil: +47 97 52 03 05  
E-post: [ssr@ntfk.no](mailto:ssr@ntfk.no)  
Nett: [ssr.ntfk.no](http://ssr.ntfk.no)

STCW-95  
CONVENTION

- et ansvar for FYLKESTINGET  
i Nord-Trøndelag

SIKKERHETSSENTERET  
RØRVIK

Adresse: YNVS  
7900 Rørvik  
Norway



# HOLD KONTAKTEN . . . . .



## 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**