

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Directorate

3 / 2010



IMO
International Maritime Organization
CONFERENCE OF PARTIES TO ADOPT AMENDMENTS TO THE 1978
INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) FOR SEAFARERS,
AS AMENDED IN 1995 AND THE SEAFARERS' TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE
June 21-25, 2010 | PCC

18 2010 Year of the Seafarer

20 Sikkerhet i fiskeflåten

44 Mannskapsskifte i åpen sjø

Revidert
8 STCW-konvensjon
sikrer hviletid



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

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

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

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

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



The New Generation
in Ship Management

The OSM Group, Svinoddveien 12, 4857 Arendal, Norway. Tel. +47 37 07 38 00, www.osm.no

Innhold

Innhold

- 4 Leder: Med ønske om forbedring/Aspiring to improve
- 8 Revidert STCW-konvensjon/Revised STCW Convention
- 18 Year of the Seafarer
- 22 Sikkerheten i fiskeflåten trenger fortsatt høyt fokus
- 26 Store forventningar til portal for fiskarar
- 44 Mannskapsskifte i åpen sjø
- 46 Hvor blir det av - reduksjonen i antall skipsulykker?
- 48 Oljekatastrofen i Mexicogulven - Vurdering av helserisiko
- 50 Sterk økning i registrering av fritidsfartøy i NOR
- 52 Bruk av flytevest. Har de gamle gutta endelig lært?
- 54 Første sommeren med obligatorisk båtførerbevis
- 56 Norske regler om ballastvann
- 58 Posidonia 2010 - Markedsførte norsk flagg
- 60 Sjøfartsdirektoratet har blitt miljøfyrtårn
- 61 ONS
- 62 Nytt fra IMO - FSI 18
- 64 Nytt fra IMO - NAV 56

Velferden/Leisure and cultural activities

- 28 Ny kontaktstasjon i Antwerpen
- 30 Ny kontaktstasjon i Hamburg
- 31 I fotsporene til Beatles
- 32 Blåmyra Open 2010
- 35 To veteraner går i land
- 36 St. Olofsløppet 2010
- 37 Idrettsuken i Aberdeen
- 38 Aktivt velferdsarbeid om bord
- 39 Velferden for 60 år siden
- 39 Øivind Jørgensen - en av de mest trofaste trimmerne i Color Line
- 40 Filmtjenesten for sjøfolk - Farlige drømmer
- 42 Film Service for Seafarers - Dangerous Dreams

Revidert STCW-konvensjon

8



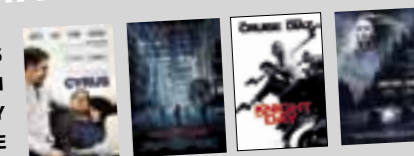
Sikkerheten i fiskeflåten
trenger fortsatt høy fokus **22**

Første sommeren med obligatorisk båtførerbevis



FILMANMELDELSER

CYRUS
INCEPTION
KNIGHT AND DAY
WINTER'S BONE



40

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



«I disse dagar startar arbeidet med ein ny strategiplan. I den prosessen vil me sjå nærare på måten direktoratet jobbar og på kva målsetjingar og prioriteringar direktoratet skal ha.»

Med ønskje om forbetring

Etter ein hektisk periode med svært høg aktivitet i den maritime næringa og samstundes vanskar med rekruttering, er no Sjøfartsdirektoratet på veg inn i ein ny fase. Aktiviteten i næringa er på eit meir normalt nivå og alle ledige stillingar i direktoratet er no besett. Det er på tide å sjå framover.

Som leiar av Sjøfartsdirektoratet, er eg opptatt av direktoratet skal vera ein positiv bidragsytar til utviklinga av dei maritime næringane. Noreg er ein av dei leiande sjøfartsnasjonane i verda – ein posisjon me etter mitt syn bør ha ambisjonar om å halda. Ein effektiv sjøfartsadministrasjon er eit viktig bidrag i så måte.

BETRE EFFEKTIVITET

Sjøfartsdirektoratet har sett i gang ei rekke interne prosessar for å betra eigen effektivitet. Gjennom eit såkalla regelverkprosjekt vil me i stor grad vise direkte til dei internasjonale konvensjonane. Regelverket for konvensjonsskip blir dermed

meir straumlinjeforma, og det vil bli færre forskrifter å forholde seg til både for næringa og oss. I arbeidet vil me omsette dei mest sentrale konvensjonane til norsk. Når me er ferdig med å omarbeida regelverket for konvensjonsskip, vil me ta fatt på dei nasjonale forskriftene og reglane. Også her er målet eit enklare og meir oversiktleg regelverk.

Gjennom store investeringar i IT- teknologi, har Sjøfartsdirektoratet teke store steg i modernisering av etaten. I desse dagar vert eit nytt tilsynssystem testa ut før det vert sett i drift seinare i år. Dette vil forenkla jobben og rapporteringa for våre tilsette, samstundes vil

dette gjera det enklare for næringa å rapportere til oss. Direktoratet har også satt i gang arbeidet med å utvikla eit nettbasert system for utskriving av sertifikat til sjøfolk og eit nytt system for handsaming av netto-lønnsordninga. Målet er at fleire av Sjøfartsdirektoratet sine tenester skal bli nettbasert, noko som vil forenkla prosessen og redusera saksbehandlingstida.

YNSKJER TILBAKEMELDINGAR

For å sikra at Sjøfartsdirektoratet brukar ressursane på best mogleg vis, er det sett i gang ei evaluering av organisasjonen der me prøver å svara på om direktoratet er rett organisert i forhold til dei oppgåvene me er sett til å løysa. I desse dagar startar også arbeidet med ein ny strategiplan. I den prosessen vil me sjå nærare på måten direktoratet jobbar og på kva målsetjingar og prioriteringar direktoratet skal ha.

For Sjøfartsdirektoratet er det viktig med tett og god dialog med brukarane av våre tenestar og med

dei ulike organisasjonane som jobbar innanfor direktoratet sitt fagfelt. For å sikra dette vil det bli faste dialog- og kontaktmøter med dei ulike reiarlags- og sjømannsorganisasjonane. Personleg legg eg vekt på å vera lett tilgjengeleg. Eg vil søka å prioritere deltaking på konferansar og samlingar der representantar frå bransjen møtast.

For å få eit oversyn over korleis Sjøfartsdirektoratet vert oppfatta av våre brukarar, vil det i løpet av 2010 bli utført ei brukarundersøking. Eg vil oppfordra alle som vert spurt, om å svara. Berre høg svarprosent kan sikra kvaliteten på og verdien av ei slik undersøking. Tilbakemeldingane vil vera viktige for Sjøfartsdirektoratet sitt vidare arbeid. Målet med dei ulike tiltaka er å gjera Sjøfartsdirektoratet betre – å forbetra arbeidsprosessar og kvaliteten på det arbeidet direktoratet utfører.

ULYKKER

Ulykkestala for første halvår viser at

Fortsetter neste side

Aspiring to improve

After a hectic period of very high activity in the maritime industry and difficulties with recruitment, the Norwegian Maritime Directorate has now turned the page to a new chapter. Activity in the industry is on a more normal level and our vacant positions are filled. It is time to look ahead.

As the leader of the Norwegian Maritime Directorate, it is my objective that the agency should contribute to the development of the maritime industries. Our country is one of the leading maritime nations in the world – a position which, in my view, we should strive to maintain. An effective maritime administration is essential in this respect.

IMPROVED EFFICIENCY

The Norwegian Maritime Directorate has initiated a series of internal processes to improve its efficiency. Through a so-called legislation project we will to a large degree point directly to international conventions. The legislation for convention ships will thereby be more streamlined and both the Directorate and the industry will have fewer rules and regulations to deal with. When we are done restating the legislation for convention ships, we will concentrate on national rules and regulations. The aim is a simpler and more transparent legislation.

Through large investments in new IT technology, the NMD has taken major steps in the modernization of the agency. Presently, a new control system is being tested before it is put into operation later this year. This will facilitate the work and reporting for our inspectors and officers, while making it easier for the industry to report to us. Meanwhile, efforts are being made to develop a new web-based system for the issuance of personnel certificates and a new system for handling the net wage scheme for seafarers. The objective is that many of the Directorate's services will be handled online, as this will simplify procedures and reduce the time it takes to process requests.

WOULD LIKE FEEDBACK

In order to ensure that the NMD uses its resources in the best possible way, we have initiated an evaluation of the organization, where we try to determine whether the agency

Continues

Fortsettelse fra forrige side

nedgangen i personulykker held fram. Det er positivt og kan tyda på at auka fokus og opplæring i sikre arbeidsmetodar om bord nyttar. Når det gjeld talet på skipsulykker er det diverre nedslående lesing. Som i fjor er det grunnstøytingar og kontaktskadar som utgjer dei store tala. Til tross for stort fokus på ulykker med ferjer som kolliderer med kai, er det inga betring. Snarare tvert om.

Sjøfartsdirektoratet har i fleire møter med ferjearlaga tatt opp dette problemet, utan at det så langt har gitt resultat. Dette er eit problemområde som fortsett vil ha stort fokus frå direktoratet si side. Blant anna i samband med inspeksjons- og sertifiseringsarbeid. Saman med næringa har direktoratet starta opp eit fagleg prosjekt med ferjearlaga i sam-

band med kontaktskadar. Prosjektet har fokusert særleg på prosedyrar for manøvrering. Eg vonar dette vil gi resultat på noko lengre sikt.

Heller ikkje når det gjeld talet på grunnstøytingar, er det noko betring å spore. Også dette eit område som vil bli prioritert av Sjøfartsdirektoratet. Eg forventar at også reiarlaga tar tak i desse problema. Det er dei som er ansvarlege for skipa sine og som har ansvaret dersom noko går galt. Diverre ser me at ikkje alle aktørane tek detta ansvaret like alvorleg.

NOREG PÅVERKAR

2010 er av IMO peika ut til å vera "Sjøfararane sitt år". Målet med året er å heidra og setja fokus på den viktige jobben dei tilsette om bord utfører. Ulike arrangement rundt om i verda skal bidra til markeringa. Her i landet vert "Sjøfararane sitt år"

markert under Sjøfartsdirektoratet sin Sjøsikkerhetskonferanse i september.

Eg synest det er flott at IMO har valt å heidra sjøfolka sin innsats på denne måten. Eit paradoks må det likevel vera at den same organisasjonen, i samband med revisjonen av STCW-konvensjon, faktisk drøfta forslag som sterkt ville svekka arbeidsvilkåra for dei same sjøfolka. Noreg var i utgangspunktet mot endringar i reglane for kviletid ombord. Dei mest ytterleggåande forslaga var ikkje berre eit angrep på sjøfolka sine arbeidsvilkår, men ville også medføra ein stor fare for tryggleiken både for mannskap og skip dersom dei vart vedtekte. For å unngå for store endringar i regelverket, engasjerte Noreg seg for å få til eit kompromiss. Eg er glad for at det arbeidet lykkast. Denne saka viser at det nyttar å engasjera seg, og at Noreg kan påverka dei internasjonale prosessane. □

is correctly organized according to its tasks. Shortly, we will also start working on a new strategy for the future. In this process, we will look more closely at the way the Directorate works and what objectives and priorities we should have.

For the NMD, it is imperative to have a good dialogue with those who employ our services and with the different organizations who work within the agency's field. To ensure this, there will be regular meetings with the various ship-owners' and seafarers' unions. Personally, I emphasize the importance of being readily available and I will try to attend conferences and meetings where representatives from the industry meet.

In order to get an impression of how the NMD is perceived by our users, we will shortly be conducting a user survey. I would encourage anyone who is asked, to respond. Only a high response rate can ensure the quality and value of such a survey and the feedback will be important for our continued efforts. The aim of these various measures is to make the NMD better, to improve the work processes and the quality of our performance.

ACCIDENTS

This year's statistics show that the decline in the personnel accident rate continues.

That is encouraging and may indicate that the increased focus and training in safe working methods on board is actually helping. On the other hand, when it comes to the number of accidents involving ships, the numbers are regrettably discouraging. As last year, groundings and contact damage constitute the major problem. Despite a strong focus on accidents involving ferries colliding with piers, there is no improvement, quite the contrary.

The Norwegian Maritime Directorate has raised this issue in several meetings with the ship-owners. However, so far we have seen little result. Consequently, we will continue to give priority to this problem through inspections and certification.

In cooperation with the industry, the Directorate has commenced on a project with the ferry ship-owners to reduce the number of contact damages. The project has focused particularly on the procedures for manoeuvring. I hope this will provide a long term effect.

When it comes to the number of groundings, it is possible to see some improvement. This matter will continue to be given high priority by the NMD. In addition, I expect the ship-owners to prioritize this problem as well. They are responsible for

their ships and they are also responsible if something goes wrong. Unfortunately, we see that not all take this responsibility seriously.

NORWEGIAN INFLUENCE

The IMO has designated 2010 to be "The Year of the Seafarer" and the seafarers will receive their due honour for the important work they do. Various events around the world will contribute to the celebration. In Norway the occasion will be marked at our Safety at Sea Conference in September.

I think it's great that the IMO has chosen to honour the seafarers' efforts in this way, but it is a paradox that the same organization, in connection with the revision of the STCW convention, actually discussed proposals that would severely weaken the working conditions for seafarers.

Norway opposed the proposed changes in the regulations for resting time on board. The most extreme suggestions were not only an attack on the seafarers' working conditions, but would also reduce safety for both crew and ship, had they been adopted. To avoid extensive changes in the regulations, Norway worked hard to reach a compromise. I am glad that we succeeded. This shows that it helps to fight, and that Norway can influence international processes. □

DEN NORSKE LOST



Ny
oppdatert
utgave!

Selges hos
våre forhandlere

Veiviseren for alle som ferdes på sjøen!

Boken inneholder blant annet:

Grunnleggende begreper • buemål og tidsmål • lengdemål til sjøs • fart/distanse/tid • magnetkompass • kursretting • posisjonsbesemmelser • peiling og avstand • navigering i farvann med strøm • seilas i trange farvann • seilas i havner • nattseilas • hurtiggående båter • fartsgrenser ved badeplasser • manøvrering av lite fartøy i grov sjø • fortøyning • mann over bord • førstehjelp • havari • forsikring • maritim ordliste m.m.

I tillegg til informasjon om:

Elektroniske og analoge sjøkart
Fyr og merker
Territorial- og fiskerigrenser
Den nasjonale redningstjeneste
Navigasjonssystemer
Meteorologi, geodesi, oseanografi
Miljøvernbestemmelser
Sjøveisregler
Flagg og signalering
Distanse- og omregningstabeller

For mer informasjon www.sjokart.no



STATENS KARTVERK
SJØ



Revidert STCW-konvensjon sikrer opplæring og hviletid

STCW-konvensjonen for opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk ble revidert på en diplomatkonferanse i Manila i juni i år. Det knyttet seg på forhånd stor spenning til eventuelle endringer i hviletidsbestemmelsene for sjøfolk.



Bente Amandusen
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

Store endringer i den internasjonale konvensjonen om krav for opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen), samt tilhørende kode, ble vedtatt på en diplomatkonferanse i Manila i juni. STCW-konvensjonen (Standards of

Training, Certification and Watchkeeping) ble vedtatt i 1978 og første gang revidert i 1995. Den markerte i sin tid en milepæl i IMOs historie, og var den første konvensjonen noensinne til å ta hensyn til det menneskelige element.

Revised STCW-convention ensures training and rest for seafarers

The STCW Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers was amended at a diplomatic conference in Manila in June this year. One of the most debated issues was exemption from the clause relating to hours of work.

Major revisions to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (the STCW Convention), and its associated Code have been adopted at a Diplomatic Conference in Manila in June this year.

The STCW Convention was first adopted in 1978 and revised for the first time in 1995. At the time of adoption, it marked a



ENGASJERT. Filippinenes visepresident, Noli De Castro, talte til delegatene under åpningen av konferansen i Manila. - Vi sterkt engasjert i å sikre dyktige og høyt kvalifiserte sjøfolk til den internasjonale shippingindustrien, understreket han.

COMMITTED. *The vice president of the Philippines, Noli De Castro, spoke to the delegates at the opening ceremony of the conference. "As a major source of shipboard labour, we are strongly committed in providing competent and highly qualified seafarers to the international shipping industry," he said.*

Undertegnelsen av ny revidert versjon markerer avslutningen på flere års arbeid mot å modernisere og oppdatere konvensjonen med hensyn til utviklingen i skipsfartsnæringen. Den reviderte konvensjonen vil tre i kraft 1. januar 2012, og vil gjelde for alle som er opplistet i

offisielle mannskapslistene, ikke bare vaktgående personell som tidligere

MELDING TIL VERDENS SJØFOLK

Diplomatkonferansen ble holdt i Filippinenes hovedstad Manila, fra 21. til 25. juni 2010. Mer enn 500 delegater fra 85

medlemsland deltok, så vel som observatører fra tre assosierte medlemmer, FNs arbeidsorganisasjon ILO, EU-kommisjonen og 17 NGOer (ikke-statlige organisasjoner).

Valget av vertsland for konferansen var naturlig, siden Filippinene er verdens

milestone in IMO's history as the convention was the first ever to deal with the human element.

The signing of a new revised version marks the end of several years of work toward modernizing and updating the Convention with regard to developments in the shipping industry. The revised Convention will enter into force on 1 January 2012 and will apply

to all those listed in official crew lists, not just the officers on watch.

A MESSAGE TO THE SEAFARERS

The Diplomatic Conference was held from 21 to 25 June 2010 in Manila, the Philippines and was attended by more than 500 delegates from 85 IMO Member States, as well as observers from three Associate Members, the

International Labour Organization (ILO), the European Commission (EC) and one other intergovernmental organization as well as 17 non-governmental organizations.

The Philippines was a natural choice as the host country for this conference as more than one quarter of the world's 1.5 million seafarers are from the Philippines. "The Philippines is the seafaring capital of the world,"



AMENDMENTS TO THE STCW CONVENTION AND CODE

Amongst the amendments adopted, there are a number of important changes to each chapter of the Convention and Code, including:

- Improved measures to prevent fraudulent practices associated with certificates of competency and strengthen the evaluation process (monitoring of Parties' compliance with the Convention);
- Revised requirements on hours of work and rest and new requirements for the prevention of drug and alcohol abuse, as well as updated standards relating to medical fitness standards for seafarers;
- New certification requirements for able seafarers;
- New requirements relating to training in modern technology such as electronic charts and information systems (ECDIS);
- New requirements for marine environment awareness training and training in leadership and teamwork;
- New training and certification requirements for electro-technical officers;
- Updating of competence requirements for personnel serving on board all types of tankers, including new requirements for personnel serving on liquefied gas tankers;
- New requirements for security training, as well as provisions to ensure that seafarers are properly trained to cope if their ship comes under attack by pirates;
- Introduction of modern training methodology including distance learning and web-based learning;
- New training guidance for personnel serving on board ships operating in polar waters; and
- New training guidance for personnel operating Dynamic Positioning Systems.



FORNØYD MED RESULTATET. Den reviderte STCW-konvensjonen vil skape bedre forhold for verdens sjøfolk, sa IMOs generalsekretær Efsthimios E. Mitropoulos.

PLEASED WITH THE RESULT. The revised STCW Convention will create better conditions for the seafarers of the world, said IMO's Secretary General Efsthimios E. Mitropoulos.

største leverandør av sjøfolk – mer enn en fjerdedel av verdens drøyt halvannen million sjøfolk kommer herfra.

- Filippinene er verdens sjøfolk-hovedstad, sa landets visepresident Noli De Castro som var til stede under åpningen av konferansen. - Derfor er vi sterkt engasjert i å sikre dyktige og høyt kvalifiserte sjøfolk til den internasjonale shipping-industrien, understreket han.

IMOs generalsekretær Efsthimios E. Mitropoulos fremhevet også landets bidrag i sin åpningstale til konferansen. Han takket dessuten verdens sjøfolk for deres innsats. - Sjøfolk er uhyllende helter i en uhyllt bransje, og et vellykket resultat av denne konferansen vil sende det riktige budskapet til sjøfolkene om at vi hele tiden tenker på dem og at vi virkelig bryr oss om dem, sa han. - Ved å følge med på utviklingen i næringen, og på de utfordringer og krav som møter sjøfolkene, kan vi i IMO og i den maritime bransjen som helhet, forsikre dem om at vi som lovutviklere faktisk forstår hva det vil si å ha sitt arbeid på sjøen og at vi skjønner hvilket press som følger med yrket. Vår tilnærming til oppgaven vi står overfor er en ektefølt sympati for sjøfolkenes daglige arbeid.

- Vi vil også sende en utvetydig melding til potensielle rekrutter om at

said vice president Noli De Castro in his opening address to the conference. "As a major source of shipboard labour, we are strongly committed in providing competent and highly qualified seafarers to the international shipping industry."

IMO's General Secretary Efsthimios E. Mitropoulos emphasised the Philippines contribution in his opening speech. He thanked the seafarers of the world for their efforts. "Seafarers are unsung heroes of an unsung industry. The successful outcome of our week-long deliberations will, therefore, send the right message to seafarers that we keep them constantly in our minds and do care for them.

By following, and paying due attention to, evolving trends, challenges and demands faced by those working at the sharp end of the industry, we, at IMO and in the maritime



DEN NORSKE DELEGASJONEN. Fra venstre: Rune Vikse og Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet, Terje Hernes Pettersen fra Nærings- og handelsdepartementet, Jannicke Steen fra Grieg Shipping AS og delegasjonsleder assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude.

THE NORWEGIAN DELEGATION. From left: Rune Vikse and Turid Stemre from the Norwegian Maritime Directorate, Terje Pettersen Hernes from the Ministry of Trade and Industry, Jannicke Steen from Grieg Shipping AS and Head of delegation, Deputy Director General Sigurd Gude.

industry at large, can assure them that regulators do understand the nature of seafaring and the pressures that come with the profession and that we approach our standard-setting task with a genuine sympathy for the work seafarers do daily.

In this way, we will also send an unequivocal message to potential recruits that here is an industry that takes education and career development seriously."

NEED FOR UPDATE

Revision of the STCW convention was started in 2006 and its objective was to update the Convention with regard to developments in the shipping industry - not least in relation to technological advances. There was also an aim to incorporate the Maritime Labour Convention of 2006 (MLC2006) concerning seafarers working and living conditions.

Prior to the conference it was decided not to change the articles of the Convention, and to retain the structure and goals of the 1995 revision. It was important to ensure that existing standards would not be scaled down. It would among other things address inconsistencies, interpretations and outdated provisions, along with clarifications of

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

Maritime kurs

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

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

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

Internett: maritim.hials.no

NEW PROVISIONS ON HOURS OF REST

Under the Amendments to the STCW Convention, all persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties shall be provided with a rest period of not less than:

- a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period; and
- 77 hours in any 7-day period.

The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

At the same time, in order to ensure a continued safe operation of ships in exceptional conditions, the Conference unanimously agreed to allow certain exceptions from the above requirements for the rest periods.

Under the exception clause, parties may allow exceptions from the required hours of rest provided that the rest period is not less than 70 hours in any 7 day period and on certain conditions, namely:

- such exceptional arrangements shall not be extended for more than two consecutive weeks;
- the intervals between two periods of exceptions shall not be less than twice the duration of the exception;
- the hours of rest may be divided into no more than three periods, one of which shall be at least 6 hours and none of the other two periods shall be less than one hour in length;
- the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours; and
- exceptions shall not extend beyond two 24-hour periods in any 7-day period.

Exceptions shall, as far as possible, take into account the guidance regarding prevention of fatigue in section B-VIII/1.

her er en bransje som tar utdanning og karriereutvikling på alvor, sa generalsekretæren.

BEHOV FOR OPPDATERING

Arbeidet med revisjonen har pågått siden 2006, og har hatt som mål å oppdatere konvensjonen med hensyn til utviklingen i skipsfartsnæringen – ikke minst i forhold til teknologiske fremskritt. Man skulle også innlemme hensynet til den maritime arbeidskonvensjonen fra 2006 (Maritime Labour Convention – MLC2006) som omhandler sjøfolks arbeids- og levevilkår.

På forhånd ble det besluttet at man ikke ønsket å endre artiklene i konvensjonen, og man ville beholde strukturen og målene fra 1995-revisjonen. Det var viktig å sikre at eksisterende standarder ikke ville bli redusert, og man ville blant annet ta opp uoverensstemmelser, fortolkninger, utdaterte bestemmelser, krav til effektiv kommunikasjon og sikkerhetsrelaterte spørsmål. Man ville også gi rom for fleksibilitet i forhold til tilfredsstillelse av krav til nivå på opplæring og organisering av vakthold.

Norge har vært aktivt med i det forutgående arbeidet med å forberede

revisjonen av STCW-konvensjonen. Blant sakene som har vært spesielt viktige for Norge, er å forhindre en utvanning av krav om minimum hviletid for sjøfolk samt krav til opplæring av offiserer og mannskap på ankerhåndteringsfartøy og på skip som opererer i de sårbare områdene i Arktis og Antarktis. Norge har også vært aktive for å gjøre krav til opplæring for tjenestegjøring på tankskip obligatoriske.

- I utkastet til revidert konvensjon har Norge fått gjennomslag for mange av sine forslag, men vi er svært spente på utfallet av diskusjonen rundt hviletidsbestemmelsene, sa leder av den norske delegasjonen, assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, på konferansens første dag.

STRID OM HVILETID

Ikke uventet var det hviletidsbestemmelsene som viste seg å være stridens eple på konferansen. Dagens bestemmelser innebærer at sjøfolk kan jobbe maksimalt 14 timer i døgnet og at de skal ha minimum ti timers hvile. I det reviderte utkastet til ny konvensjon var kravet til ukentlig hvile økt fra 70 til 77 timer og maksimaltiden på 14 timer



KJEMPET FOR SJØFOLKENES HVILETID. Vi ønsker ingen utvanning av de reviderte hviletidsbestemmelser, sa Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet.

FOUGHT FOR SEAFARERS' RESTING TIME. "We want no weakening of the revised resting time provisions," said Turid Stemre from the Norwegian Maritime Directorate.



MIDT UNDER FOTBALL VM. Portugals delegasjon klarte ikke å motstå fristelsen til å skryte litt av et eksepsjonelt resultat på banen.

FOOTBALL. Portugal's delegation could not resist the temptation to point out an exceptional score during the ongoing World Championship in football.

certain provisions agreed to by the Maritime Safety Committee. It would also address requirements for effective communication and security related issues and allow for flexibility in terms of compliance and for required levels of training and certification and watchkeeping arrangements.

Norway has been actively involved in the preliminary work of the revision of the STCW Convention. Among the things that have been particularly important for Norway, is to prevent a reduction of rest hours for seafarers as well as specifying training requirements for officers and crew of anchor handling vessels and vessels operating in the vulnerable areas in the Arctic and Antarctic. Norway also wanted to make training obligatory for tanker personnel.

"Norway has received support for many of its proposals, but we are most concerned about the result of the proposals concerning hours of rest", said the head of the Norwegian

delegation, Deputy Director Sigurd Gude, on the conference's first day.

Not unexpectedly, the work and rest proposals proved to be a bone of contention at the conference. The current provision means that seafarers can work a maximum of 14 hours a day and that they should have a minimum of ten hours of rest. In the revised draft of the new Convention the requirement for weekly rest was increased from 70 to 77 hours and maximum period of 14 hours continuous watch was kept. Some of the IMO member states felt that this did not provide sufficient flexibility, and there were several proposals with exemptions to this provision.

The EU proposed to break up rest periods during a two-day period into several rest periods shorter than either the current rules or the proposal for the revised Convention's rules would allow. The discussion was intense as to whether such exemptions could endanger safety at sea. Long shifts and fragmented rest

may lead to excessive tiredness of the crew members on watch, and statistics show that fatigue is the cause of most accidents at sea.

NORWEGIAN PROPOSAL

Norway opposed on principal any exemptions

to the present rules. "We want no weakening of the revised rest provisions," said Turid Stemre from the Norwegian Maritime Directorate. "But to avoid ending up in a situation where the EU's proposals would get a majority, we developed a separate proposal

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 • Web: http://www.delitek.no

sammenhengende vakt var beholdt. Enkelte av IMO's medlemsstater mente imidlertid at dette ikke ga tilstrekkelig fleksibilitet, og det forelå flere forslag om ulike unntaksbestemmelser.

Et forslag fra Liberia ville åpne for kun åtte timers hvile per døgn, uten bestemmelser om hvor mye av hviletiden som skal være sammenhengende. Med unntak av International Shipping Federation (ISF), oppnådde dette forslaget liten støtte på konferansen.

EU på sin side foreslo at man i en to-dagersperiode skal kunne stykke opp hviletiden i flere og kortere perioder enn dagens regler og forslaget til den reviderte konvensjonens regler tillater. Diskusjonen gikk heftig om hvorvidt slike unntak kan true sjøsikkerheten. Lange vakter og oppstykket hviletid kan føre til at sjøfolkene på vakt blir for trettede, og statistikken viser at såkalt "fatigue", det vil si tretthet, er årsak til de fleste ulykker til sjøs.

NORSK FORSLAG

Norge var i utgangspunktet i mot at man skulle åpne for unntak i det hele tatt. - Vi ønsker ingen utvanning av de reviderte hviletidsbestemmelser, sa Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet. - Men for å unngå å havne i en situasjon hvor vi risikerte at EUs forslag ville få flertall, utarbeidet vi et eget forslag som inne-

bærer at man kan søke om maksimalt to ukers unntak der man reduserer hviletiden fra 77 til 70 timer per uke.

«Vi har fått gjennomslag for mange av våre saker, og er godt fornøyd med utfallet av konferansen.»

Det norske forslaget oppnådde stor støtte i salen. En rekke land støttet forslaget direkte, mens en del av landene som ikke ønsket unntaksregler, sa at de ville støtte Norge sekundært, dersom valget sto mellom Norges og EUs forslag.

Konferansens ordstyrer uttrykte sterkt ønske om å oppnå enighet i salen, slik at man skulle slippe å gå til votering om saken. Diskusjonen trakk derfor i langdrag, og det ble til slutt satt ned en arbeidsgruppe som skulle se om det var mulig å komme frem til et kompromiss. Kompromissforslaget gikk ut på at det kan søkes om redusert hviletid per uke



agreed delegation leader Sigurd Gude. "The Norwegian delegation is also very pleased that we now have a binding framework for health requirements. We have received support for many of our principals and are pleased with the outcome of the conference," said Gude.

CULMINATION

Speaking at the close of the Conference, IMO Secretary General Efthimios E. Mitropoulos said he was very pleased that the Conference had agreed by consensus, on important issues such as fitness for duty and requirements on hours of work and rest. "Fatigue has been found to be a contributory factor to accidents at sea and to ensure

fra 77 til 70 timer. Reduksjonen kan maksimalt gis for to uker i strekk og etter en unntaksperiode skal normale hviletidskrav følges i minst det dobbelte av varigheten av unntaksperioden. Dette er i tråd med det norske forslaget. I tillegg åpnes det for å gi tillatelse til en oppdeling av hviletiden utover bestemmelsene for en periode på maksimum to dager i uken, forutsatt at den ene hvileperioden er på minst seks sammenhengende timer.

- Vi mener disse unntakene kan forsvares ut fra et sikkerhetsmessig synspunkt, selv om vi hadde ønsket at man ikke rørte ved oppdelingen av hviletidsperiodene, sa Turid Stemre.

- Dette er en løsning vi kan leve med, samtykket delegasjonsleder Sigurd Gude. Den norske delegasjonen var dessuten svært fornøyd med at man nå har besluttet et bindende rammeverk for helsekrav.

- Vi har fått gjennomslag for mange av våre saker, og er godt fornøyd med utfallet av konferansen, sa Gude.

ÅRETS HØYDEPUNKT

I sin avsluttende tale til konferansen uttrykte IMO's generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos at han var svært fornøyd med at man hadde oppnådd enighet om viktige ting som helsekrav og hviletid.

seafarers' rest will play an important role in preventing casualties.", he said.

"The immediate task at hand is to promulgate the standards of maritime excellence we have just come to adopt amongst those working at the sharp end of the industry and to promote their proper implementation and enforcement through the usual means of enacting legislation and introducing enabling measures in maritime administrations and training establishments," said the Secretary General. - The revision of the STCW Convention is the culmination of our efforts in this Year of the Seafarer. The world's seafarers will now be better educated and better prepared for a life at sea. □

For more information, please see www.sdir.no and www.imo.org



UNDERTEGNEELSE. Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude undertegner revidert konvensjon på vegne av Norge. SIGNING. Deputy Director General, Sigurd Gude, signs the revised Convention on behalf of Norway.

- Dette vil skape bedre forhold for sjøfolkene, sa han. - Tretthet er en sterkt medvirkende faktor i ulykker til sjøs, og å sikre sjøfolkene tilstrekkelig hvile vil spille en viktig rolle i å forebygge ulykker.

- Vår umiddelbare oppgave nå blir å kunngjøre normene vi akkurat har vedtatt og å promotere riktig implementering gjennom å vedta regelverk og innføre tiltak i maritime administrasjoner og læreinstusjoner, sa Mitropoulos og forsikret om at IMO vil jobbe videre for at sjøfolk skal ha et trygt arbeidsliv. - Revisjonen av STCW-konvensjonen er høydepunktet av vår innsats i dette som er "Sjøfolkenes år", sa generalsekretæren. - Verdens sjøfolk vil nå kunne stille bedre utdannet og forberedt for sitt liv på sjøen. □

For mer informasjon, se www.sdir.no og www.imo.org

Sertifisering av ISM revisorer

Quality Management Certification tilbyr akkreditert sertifisering av ISM revisorer. Akkreditering betyr at sertifikatene er autorisert og sertifiseringen er under overvåking av norske myndigheter ved Norsk Akkreditering. Dette gir også sertifikatene internasjonal gyldighet.

Et akkreditert sertifikat er nyttig dokumentasjon på personlig kompetanse. Quality Management Certification er alene om å kunne utstede akkrediterte ISM revisor sertifikater i Norge.

For å bli sertifisert må man ha erfaring med revisjon, ha deltatt på et godkjent revisjonslederkurs og bestå ISM revisor eksamen. Nærmere detaljer finnes på WWW.QMCE.NO.

Quality Management Academy er foreløpig den eneste i Norge som tilbyr godkjent ISM revisjonslederkurs for akkreditert sertifisering. De neste kursene går i Oslo 18.10.2010 og på Tenerife 28.03.2011. Mer informasjon finnes på WWW.QMA.NO eller ta kontakt på OFF@QMA.NO.





MØTE MED LOKAL SKIPSFARTSNÆRING. I anledning diplomatkonferansen i Manila, inviterte ambassadør Knut Solem til frokostmøte i den norske embetsboligen. Representanter fra norsk sjøfartsadministrasjon og næringsorganisasjoner fikk anledning til å møte filippinske kolleger og diskutere en rekke saker som opptok begge parter.

Fra venstre bak: Ambassadør Knut Solem; Carlos C. Salinas fra Filipino Shipowners Association; Ruben del Rosario fra Del Rosario and Del Rosario Law Office, Sturla Henriksen fra Norges Rederiforbund, Stein Eriksen fra Norwegian Training Center Manila, Terje Hernes Pettersen fra Nærings- og handelsdepartementet, Rune Vikse fra Sjøfartsdirektoratet og Nicasio A. Conti fra Marina.

Foran fra venstre: Jannicke Steen fra Grieg Shipping AS, assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og Angelo C. Verdán fra Maritime Industry Authority.

MEETING THE LOCAL SHIPPING INDUSTRY. During the Diplomatic Conference in Manila, Ambassador Knut Solem arranged a breakfast meeting at the Norwegian official residence. Representatives from the Norwegian maritime administration and shipping organizations had the opportunity to meet Philippine counterparts and discuss a number of issues.

Back row from left: Ambassador Knut Solem; Carlos C. Salinas, Chairman of the Filipino Shipowners Association; Atty. Ruben del Rosario, Del Rosario and Del Rosario Law Office; Sturla Henriksen, Director General of the Norwegian Shipowner's Association; Stein Eriksen, Managing Director of the Norwegian Training Center Manila; Terje Hernes Pettersen, Senior Advisor from the Ministry of Trade and Industry; Rune Vikse, Head of Section at the Norwegian Maritime Directorate and Atty. Nicasio A. Conti from MARINA.

Front row from left: Jannicke Steen, local representative Grieg Shipping AS; Sigurd Gude, Deputy Director General of the Norwegian Maritime Directorate and Angelo C. Verdán Administrator of the Maritime Industry Authority.



Seagull AS, located in Horten, is the recognized global leader in computer based, internet and onboard training for seafarers. Founded in 1996 Seagull has grown into a dynamic international company. Our commitment to providing powerful, leading-edge technology solutions makes Seagull the training partner of choice by the world's most successful shipping companies. Seagull has 95 employees in offices in Norway, UK, Poland, Germany, Greece, Singapore, Japan and USA. Our software products are used by 7000 vessels worldwide and we are experiencing a steady growth. Our headquarter in Horten consist of 50 employees with an excellent

An important position in a fast growing international company

Maritime Training Instructor

To our Training Center in Horten, we are looking for a qualified, experienced and motivated instructor. We are looking for a person with maritime background and experience in electronic navigation. Experience as 1st officer or Chief officer is desirable. Spoken and written use of English and one Scandinavian language is necessary.

See more details about the position at: www.seagull.no or www.odinsoye.no

Contact Anders Brunvoll, Manager Courses or Bjarke Jakobsen, Director Training Content at +47 33 03 09 10/+45 204 50 881. Send your application by email to siri@odinsoye.no as soon as possible and within September 20th 2010.



REKRUTTERING OG BEMANNINGSSTRATEGI

Dagen etter diplomatkonferansen i Manila ble avsluttet arrangerte ICSW (International Committee on Seafarers Welfare) en stor fest for sjøfolkene.

Stor fest i parken

Etter IMO's diplomatkonferanse om revisjon av STCW-konvensjonen, arrangerte ICSW (International Committee on Seafarers Welfare) et populært tiltak for filippinske sjøfolk og familiene deres. "Party in the Park" trakk mer enn 1 400 mennesker, som samlet seg i Luneta Seafarers Center på lørdag 26. juni.

- Vi hadde flere mål med festen, sa ICSW's leder, Roger Harris. - Vi skulle markere "Sjøfolkernes år", og promotere sjøfolks velferd, og ikke minst

skulle vi ha det moro sammen med sjøfolkene og familiene deres. Festen var en stor suksess og overgikk alle våre forventninger.

Over 350 koner og barn fra AMOSUP landsby for

sjøfolk deltok på festen, og bidro med kulturell dans, leker, ansiktsmaling, boklesing og en tryllekunstner for å holde publikum, og spesielt barna, underholdt under hele arrangementet. □



ALLE FOTO: ICSW

Party in the park

Over 1400 seafarers with their wives and children, as well as members of the Filipino and international shipping community packed into the Luneta Seafarers Center in Luneta Park on Saturday 26 June for the first international Party in the Park organised by the International Committee on Seafarers Welfare (ICSW).

ICSW launched the Party to celebrate the IMO-designated "Year of the Seafarer". It also neatly coincided with the designation by the IMO Diplomatic Conference, which met in Manila from 21-25 June, of Friday 25 June as the annual "Day of the Seafarer".

Speaking after the event, the ICSW Executive Director, Roger Harris, said:

"We had several clear objectives for the Party: to celebrate the "Year of the Seafarer", to promote seafarers welfare worldwide, to involve the families as well as the seafarers themselves and to have fun! The Party was a tremendous success and way beyond our expectations."

Over 350 seafarers wives and children attended the Party from the AMOSUP Seafarers Village and they provided cultural dancing, childrens' games, face painting, book reading and a magician to keep the crowd and, in particular the children, entertained throughout the event. □



2010: Sjøfolkenes år

En hyllest til verdens sjøfolk

Sjøfolk står overfor spesielle utfordringer og farer i sitt yrke, og deres innsats fortjener anerkjennelse. Samtidig gir en karriere på sjøen også enestående muligheter, noe som forhåpentligvis vil trekke flere unge fagfolk til næringen.



Bente Amandusen
Redaktør
Navigare,
Sjøfarts-
direktoratet

Verdens maritime dag, som finner sted i løpet av uken 20. til 24. september, vil bli feiret rundt om i hele verden. I Norge vil begivenheten bli markert på Sjøfartsdirektoratets sjøsikkerhetskonferanse.

OPPFORDRING

Det er FNs maritime organisasjon IMO som har bestemt at årets tema for verdens maritime dag skal være "sjøfolkenes år", etter et forslag fra IMOs generalsekretær Efthimios E. Mitropoulos.

Temaet ble valgt for å gi både IMO og den internasjonale maritime næringen mulighet til å gi sin anerkjennelse til sjøfolk – menn og kvinner fra hele verden – for deres unike bidrag til verdenssamfunnet. I sitt forslag sa generalsekretær Mitropoulos at de utfordrin-

gene verdens halvannen million sjøfolk står overfor, kombinert med den forventede mangelen på sjøoffiserer, gjør det stadig viktigere å ta umiddelbare og effektive grep for å forhindre en situasjon der fartøy ikke blir bemannet med tilstrekkelig faglært personell.

- Det viktigste vi ønsker å formidle til dere som jobber på sjøen, understreket generalsekretæren i sin melding til sjøfolkene, - er et klart budskap om at hele skipsfartsnæringen forstår og bryr seg om dere. Det viser den innsatsen vi gjør for å sikre at dere blir rettfærdig behandlet om skipet deres blir utsatt for en ulykke, at dere blir tatt vare på om dere blir forlatt i fremmede havner, at dere ikke blir nektet landlov, at dere er beskyttet når arbeidet tar dere inn i piratutsatte områder,

og at dere får hjelp om dere er i nød på havet.

MANGEL PÅ SJØFOLK

I dagens globale økonomi er folk overalt avhengige av skip for å transportere de ulike varer og produkter som vi alle consumerer. Likevel, for de fleste er skip rett og slett ute av syne og ute av sinn. Det samme kan sies om sjøfolkene, til tross for at den globale økonomien er helt avhengig av deres innsats.

Sjøfolk har en vanskelig og krevende jobb. På slutten av en lang dag kan man ikke dra hjem til familien eller gå ut med venner. Man må leve med motorduren og den endeløse vuggingen av skipet, som ikke bare er en arbeidsplass, men også ens hjem, 24 timer i døgnet, syv dager i uken, ofte i uker og måneder av gangen.



Med et mannskap som kanskje ikke teller mer enn tolv eller femten personer, er selve arbeidspresset enormt. Og med så få personer om bord, kan et skip være et ensomt sted på frivakten. Havneopphold er gjerne perioder med hektisk aktivitet. Av kommersielle grunner er det stort press på å snu og komme av gårde igjen så raskt som mulig, og det kan være liten eller ingen tid for å ta en tur i land.

På den annen side, så vil et moderne skip være en teknologisk avansert og svært komfortabel arbeidsplass. Det styres enkelt fra broen. Maskinsjefen vil sannsynligvis ha rene hender, og eventuelle træler på hans eller hennes fingre vil nok heller skyldes et tastatur enn en skift nøkkel. Lugarene er rene, lyse og luftige, maten er god, og i stadig økende grad er besetningen i stand til å holde kontakt med familien hjemme via satellittkommunikasjon.

Hvis skipsfarten skal fortsette å tjene global handel, og samtidig opprettholde og forbedre dagens standarder, har man ikke råd til å overse dagens mangel på gode kadetter. Med mindre noe blir gjort raskt, vil det rett og slett ikke være nok godt kvalifiserte sjøoffiserer for å betjene en verdensflåte som fortsetter å øke i størrelse. Det er ikke tilstrekkelig mange

unge mennesker som synes at sjøen er en god karrieremulighet. - Det er viktig at skipsfarten finner en måte å tiltrekke seg dyktige unge mennesker på, sier Mitropoulos. - Å jobbe på sjøen er ikke bare et tilfredsstillende og godt yrkesvalg i seg selv, det gjør deg også kvalifisert til en lang rekke arbeidsplasser på land.

GENERALSEKRETÆRENS BUDSKAP

- Jeg skulle gjerne kommunisert med visse deler av samfunnet – spesielt dem innenfor og i periferien av skipsfarten, sa generalsekretær Mitropoulos i sin melding før verdens maritime dag. - Dette er hva jeg ønsker å fortelle dem:

- Til skipsfartsnæringen: hold et høyt nivå; bruk anbefalt beste praksis; ta samfunnsansvar, gi sjøfolkene en ren, trygg arbeidsplass, anerkjenn og belønn dem som din fortjeneste er avhengig av;

- Til politikkerne: jobb mot ratifikasjon, ikrafttredelse og implementering av alle internasjonale konvensjoner som har betydning for sjøfolks sikkerhet og arbeids- og levevilkår, vis at dere virkelig er i kontakt med folk som jobber på gulvet;

- Til advokater og jurister: prøv å være rimelige og rettfærdige når dere jobber med saker som vedrører sjøfolk, slik at de ikke blir sittende igjen som



HOLDER HJULENE I GANG. Verdens sjøfolk gjør en stor innsats for å frakte varer og passasjerer. KEEPING THINGS MOVING. The seafarers of the world ensure the safe freight of cargo and passengers.

FOTO: FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK, GAUTE KONGSNES

2010: Year of the Seafarer A Tribute to the World's Seafarers

Seafarers face challenges and perils unique to their profession, and their efforts and contributions deserve recognition. At the same time, a career at sea also provides exceptional opportunities, which hopefully will attract more young professionals to the industry.

At this year's World Maritime Day, which takes place during the week of 20 to 24 September, there will be celebrations around the world. In Norway the event will be marked at the Norwegian Maritime Directorate's Safety at Sea Conference.

CALL FOR ACTION

The International Maritime Organization (IMO) appointed this year's theme for World Maritime Day to be "2010: Year of the Seafarer", endorsing a proposal from IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos.

The theme was selected to give IMO and the international maritime community the

opportunity to pay tribute to the seafarers - men and women from all over the globe - for their unique contribution to society and in recognition of the risks they shoulder in the execution of their duties in an often hostile environment. In proposing it, Secretary-General Mitropoulos said that "the unique hazards confronting the 1.5 million seafarers of the world - including pirate attacks, unwarranted detention and abandonment - coupled with the predicted looming shortage of ships' officers, make it ever more incumbent to take immediate and effective action to forestall a situation from developing in which ships are not manned with sufficient skilled personnel".



ENORME MENGDER VARER. Mesteparten av varene til verdenshandelen blir fraktet på kjøll. Uten sjøfolkens innsats ville det ikke vært mulig.
ENORMOUS AMOUNTS OF CARGO. Most of the world trade's cargo is carried on ships. Without the invaluable efforts of seafarers, this would not be possible.

“Most importantly, underlined, the IMO Secretary General in his message to the seafarers, “we want to convey to you a clear message that the entire shipping community understands and cares for you - as shown by the efforts we make to ensure that you are fairly treated when ships on which you serve become involved in accidents; are looked after when you are abandoned in ports; are not refused shore leave for security purposes; are protected when your work takes you into piracy-infested areas; and are not left unaided when you are in distress at sea.”

SHORTAGE OF SEAFARERS

In today's global economy, people everywhere rely on ships to transport the various commodities, fuel, foodstuffs, goods and products on which we all depend. Yet, for most people, ships are simply out of sight and out of mind. The same can be said of the seafarers that operate the world's fleet, despite the fact that the

global economy depends utterly on their presence.

Seafaring is a difficult and demanding job, with unique pressures and risks. At the end of a long day, there is no return home to the family and no evening with friends at the pub. There is just the relentless drone of the diesels and the never-ending movement of the vessel that is not only the seafarers' place of work but also their home, 24 hours a day, seven days a week, for weeks and often for months on end.

With crew numbers pared down to perhaps twelve or fifteen persons, the sheer demands of work are immense. And, with so few people on board, a ship can be a lonely place during the off-duty hours. Port stays are periods of intense activity and, for commercial reasons, the pressure is always on to turn around as quickly as possible, with little or no time available for shore leave.

On the up side, a modern ship can be a technologically advanced and highly comfortable workplace. It is likely to be controlled

by joystick and a mouse-ball in the arm of the helmsman's seat: the chief engineer will probably have clean hands and the calluses on his or her fingers will be from tapping a keyboard rather than wielding a spanner. The crew accommodation will be clean, light and airy; the food will be good; and, increasingly, crew members are able to keep in touch with their family at home via satellite communications systems.

If shipping is to continue to serve global trade, while maintaining and improving standards, it cannot afford to ignore the current shortage of good entrants to the industry. Unless something is done rapidly, there simply will not be enough properly qualified officers to run a world fleet that continues to increase in size.

Not enough young people seem to find seafaring an appealing career. - It is imperative that shipping finds a way to re-launch itself as a career of choice for the high-calibre, high-quality young people of today, says

syndebukker i kjølvannet av ulykker og hendelser, behandle dem skikkelig for de fortjener empati og medfølelse;

- Til lærere: fortell de unge om sjøfarten og dens betydning for vår velferd, fog ortell om mulighetene som ligger i maritime yrker;

- Til havne- og immigrasjonsmyndigheter: behandle sjøfolk med den respekten de fortjener, ønsk dem velkommen som gjester til ditt land og som fagfolk som tjener dine medborgeres interesser;

- Til dem som er i en posisjon til å påvirke opinionen, særlig avis- og TV-journalister: ta dere tid til å se begge sider av saken neste gang dere rapporterer om en ulykke med et skip, se ulykken i sin rette sammenheng – at millioner på millioner av tonn med last faktisk blir trygt fraktet til alle jordens kanter av høyt utdannede, høyt spesialiserte og meget dedikerte arbeidsfolk;

- Og, endelig, til verdens halvannen million sjøfolk vil jeg gjerne formidle denne meldingen: hele det maritime fellesskapet setter pris på dere og den uunnværlige innsatsen dere gjør, vi er klar over de betingelser som dere jobber under, vi setter pris på deres innsats; vi



HYLLEST. - Sjøfolkene fortjener vår respekt, anerkjennelse og takknemlighet, sier IMO generalsekretær Eftimios E. Mitropoulos.

PAYS TRIBUTE. "Seafarers deserve our respect, recognition and gratitude", says IMO Secretary-General Eftimios E. Mitropoulos.

bryr oss om dere og arbeider for å trygge deres sikkerhet. Jeg ønsker av hele mitt

hjerter at dere alltid skal ha rolig sjø, god vind og en trygg reise hjem. □

Mitropoulos. - Seafaring is not only a satisfying and worthwhile career choice in itself, it is also a passport to a huge variety of related jobs ashore for which experience at sea will make one eminently qualified.

THE SECRETARY-GENERAL'S MESSAGE

- I should like to communicate with a few segments of the community – especially those within and in the periphery of the shipping industry, said Secretary-General Mitropoulos in his message before the World Maritime Day. - This is what I would like to tell them:

- to members of the shipping industry: maintain high standards; enshrine best practices; embrace corporate social responsibility; provide a clean, safe and comforting workplace; recognize and reward those on whose labours your profits depend;

- to politicians: work towards the ratification, entry into force and implementation of all the international measures that have a bearing on seafarers' safety and security and living

and working conditions; show that you really are in touch with the people at the sharp end;

- to legislators and law enforcers: aim at striking a fair balance in all of your actions concerning seafarers so that they do not become scapegoats caught up in the aftermath of accidents and incidents; treat them fairly and decently – they deserve every empathy and compassion;

- to educators: tell the younger generations about seafaring, the debt we owe to shipping and the attractions of the maritime professions; it should not take too great a leap of the imagination to stir maritime ingredients into the pot of learning through history, geography, biology, environmental studies, economics, business studies and many more;

- to port and immigration authorities: treat seafarers with the respect they deserve; welcome them as visitors and guests to your countries –as professionals that are also serving the interests and development of your nations and fellow citizens;

- to those in a position to shape and influence public opinion, particularly newspaper and TV journalists: take the time and trouble to seek out both sides of the story next time you report on an accident involving a ship; place the accident in its proper context, that of millions upon millions of tonnes of cargo safely delivered over billions of miles to all four corners of the earth by a talented, highly trained, highly specialized and highly dedicated workforce;

- and, finally, to the 1.5 million seafarers of the world, I should like to convey this message: the entire maritime community appreciates you and your indispensable services; is aware of the conditions under which you operate; shows compassion for the sacrifices you make; does care for you; and works to ensure your safety and security, praying that you always have calm seas, fair winds and a safe return home – which it wishes you wholeheartedly. □

Sikkerheten i fiskeflåten trenger fortsatt høyt fokus

Sjøfartsdirektoratet har også i 2010 hatt en runde med uanmeldte tilsyn for å kartlegge sikkerhetsnivået i fiskeflåten. Direktoratet hadde tro på at man etter fjorårets uanmeldte tilsyn ville se en stor forandring til det bedre, men så langt er resultatene ikke helt som forventet.



Bente Amandussen
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

Fjorårets nedslående resultater, samt ytterligere fokus på sikkerhet, gjorde at Sjøfartsdirektoratet besluttet å videreføre sine kontroller av fiskeflåten i 2010. Like over nyttår i år startet man opp med uanmeldte tilsyn av fiskefartøy

som deltok på sildefisket i nord. Kort tid etter var fokuset også rettet mot flåten som deltok i torskefisket i Vesterålen og Lofoten. Kontrollen ble avsluttet 1. september med kontroll av fartøyene som deltok i årets makrellfiske i sør.

- Vi hadde håpet at vi i år skulle få se en merkbar endring i fiskernes og redernes holdning til sikkerhet, og at dette ville gi seg utslag i færre pålegg, sier underdirektør Lars Alvestad ved Sjøfartsdirektoratets underavdeling for fiskefartøy. - Men, det fikk vi ikke se før vi gjennomførte kontrollen i sør. Her kunne vi med glede konstatere en klar bedring både i oppfatningen om sikkerhetsarbeid og i antall pålegg som ble gitt.



INSPEKTØREN KOMMER. Erfaringene fra 2009 og 2010 viser at det er behov for mer fokus på sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten.

ILLUSTRASJONS FOTO: BENTE AMANDUSSEN

Kontrollerte fiskefartøy	2009	2010
Under 10,67	199 fartøy	96 fartøy
10,67-15	122 fartøy	84 fartøy
Over 15	165 fartøy	98 fartøy

KONTROLLERTE FARTØY. Sjøfartsdirektoratet hadde i 2009 uanmeldte tilsyn på totalt 486 fiskefartøy. Så langt i 2010 har direktoratet hatt tilsyn på 278 fiskefartøy.

Sjøfartsdirektoratet har i år sett på noen av de fartøyene som ble kontrollert i fjor, blant annet for å sjekke om disse hadde utbedret forhold som det da ble gitt pålegg om. Overraskende mange fartøy hadde ikke etterkommet påleggene. - Det medfører at vi er nødt til å følge opp med tiltak som sikrer at pålegg blir etterkommet i fremtiden, sier Alvestad. Slike tiltak kan være overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

SJEKKLISTER

Direktoratet reviderte i løpet av 2009 sjekklister for uanmeldte tilsyn, og disse ble tatt i bruk ved oppstart av kontrollene i 2010. Det innebærer blant annet at påleggskodene er delt opp i fire nivåer hvor man skiller mellom pålegg med alvorsgrad som "tilbakeholdelse", "før fart pålegg", "kortere tidsfrist" og "lengre tidsfrist". - Dette gjør at sjekklister er mer forutsigbare, og gir mindre rom for individuell behandling, påpeker Alvestad og kommer dermed kritikken om forskjellsbehandling i møte.

Han forteller at sjekklister knyttet til uanmeldt tilsyn for fiskefartøy er lagt ut på Sjøfartsdirektoratet nettside og har blitt sendt til fiskernes organisasjoner. Hensikten er blant annet å gi fiskerne et verktøy for selv å sjekke at viktige sikkerhetsforhold er ivarettatt.

- Vi legger vekt på samarbeid, og mener det er viktig at flest mulig forstår behovet for å tenke sikkerhet og å etterleve de kravene som stilles for å få en best mulig sikkerhetskultur, sier han.

DOKUMENTASJON

Fokusområdene i år var noe avhengig av fartøystørrelse, men dreide seg mye om sikkerhetsutstyr, risikovurderinger av farefullt arbeid, mannskapskvalifikasjoner og fartøyt tekniske forhold. På fartøy som er mindre enn 10,67 meter, økte fokuset på forhold knyttet til stabilitet, på grunn

Funn fiskefartøy 6-10,67 m 2009 - 2010	2009	2010
Livbøyer	28 %	25 %
Kontrollbok for laste-/losseutstyr	18 %	24 %
Utestående forfalte avvik	12 %	23 %
Redningsvester	37 %	21 %
Verneutstyr	0 %	20 %
Pyroteknisk utstyr	13 %	19 %
Ikke oppdaterte kart	16 %	16 %
Redningsdrakter	18 %	16 %
Sertifikater mannskap	21 %	12 %
Sikkerhets sertifikat radio	10 %	11 %
Kompassanlegg	15 %	9 %
Brannslukningsanlegg	18 %	7 %
Nødstopp på innhalingsutstyr	16 %	6 %
Redningsflåter og montering	22 %	5 %
Tilsynserklæring DSB	16 %	2 %



VARSLER VIDERE KONTROLL. - Vi hadde håpet på bedre resultater i årets runde med uanmeldte tilsyn. Derfor må vi fortsette innsatsen til neste år, sier underdirektør Lars Alvestad ved Sjøfartsdirektoratets underavdeling for fiskefartøy.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN

av de alvorlige kantringsulykkene med mindre fiskefartøy som har skjedd i 2009. Direktoratet benyttet også kampanjen til å informere om kravet til sikkerhetsstyringssystem som trådte i kraft 1. april 2010 og som gjelder for alle fiskefartøy.

Krav til kvalifikasjonsbevis eller Fiskeskippersertifikat klasse C for å føre fiskefartøy over 10,67 meter er også et punkt på sjekklisten for fartøy mellom 10,67 og 15 meter. - Vi rådet spesielt fiskere som ikke innehar kvalifikasjonsbevis eller sertifikat, om å ha dokumentasjon på at de har vært registrert i fiskermanntallet før 1. januar 1999, sier Alvestad, - slik at de enkelt kunne påberope seg rett til å føre disse fartøyene i henhold til tidligere overgangsordning.

FREMTIDIG FOKUS

Både i 2009 og 2010 hadde halvparten av fartøyene som ble sjekket mangler som måtte utbedres før fart. - Dette er en lite hyggelig statistikk, mener Alvestad. - Vi hadde håpet på et bedre resultat i 2010, spesielt sett i lys av den oppmerksomheten dette fikk i 2009, og at direktoratet har gjort sjekklister samt tid og sted for kontrollene kjent på forhånd.

Selv om mange fartøy hadde til dels grove feil og mangler, var det også en rekke fartøy hvor alt var i skjønneste orden. - Vi ønsker å takke og berømme de fartøyene som hadde alt i orden, og der rederi og mannskap tydelig viste gode holdninger til sikkerhet, sikkerhetskultur og godt sjømannskap, sier Lars Alvestad. - Vi har også nå merket stor pågang fra fiskere som ønsker oppklaringer og råd i forbindelse med at de ønsker å få ordnet opp i sikkerhetsutstyr og krav som vi har til de forskjellige fartøygruppene.

- Erfaringen fra 2009 og 2010 viser at vi må fokusere mer på sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten, og vi går derfor gjennom tallene og vil i løpet av høsten planlegge hva og hvor vi skal fokusere på i 2011. En ting er klart, understreker Alvestad, - og det er at vi vil tilpasse sjekklister og kontroller på bestemte fokusområder for 2011. Vi håper det kan hjelpe oss til å få ned antall pålegg, og at sikkerhetsnivået kan heves i fiskeflåten. □

Funn fiskefartøy 10,67-15 m 2009-2010

	2009	2010
Tilsynserklæring el-anlegg	< 50 V 53 %	74 %
Tilsynserklæring el-anlegg	> 50 V 12 %	67 %
Innstallasjonsbevis gassfyrt anlegg	15 %	57 %
Stabilitetsveiledning/-beregning	29 %	47 %
Pyroteknisk utstyr	40 %	45 %
Lukkeanordning brennstofftilførsel	44 %	39 %
Brannslukningsapparat	44 %	38 %
Separat strøm VHF	21 %	30 %
Lukkeranordning ventilasjon maskinrom	42 %	30 %
Livbøye	47 %	28 %
Redningsflåte	28 %	27 %
Nødstop innhalingsutstyr	18 %	24 %
Redningsdrakt	24 %	20 %
Radiosertifikat	26 %	16 %
Lukke dører/luker hurtig	27 %	14 %
Adkomst fra sjø	25 %	9 %
Lanterner	20 %	4 %

Funn fiskefartøy over 15 m 2009-2010

	2009	2010
Sikkerhetsstyringssystem		78,8 %
Risikovurdering	58,0 %	61,1 %
Rednings- og brannøvelse	24,7 %	27,7 %
Redningsbåter	14,8 %	27,1 %
Kompassanlegg	19,8 %	19,4 %
Livbøyer	14,8 %	18,7 %
Kart	16,0 %	17,4 %
Helseerklæring	16,0 %	17,1 %
Redningsflåter	11,1 %	13,8 %
Brannledninger		13,5 %
Stabilitetsberegninger	12,3 %	12,0 %
Side- og hekkluker	2,5 %	11,8 %
Avfallshåndtering	4,9 %	10,3 %
Søppeldagbok	7,4 %	10,0 %
Kontrollbok	8,6 %	9,8 %
Redningsdrakter	7,4 %	9,8 %
Redningsvester	7,4 %	9,8 %
Dekksdagbok	1,2 %	9,1 %
IOPP-sertifikat	3,7 %	8,5 %
Pyroteknisk utstyr(nødbluss, raketter, o.l.)	6,2 %	7,6 %
Brann- og redningsalarm	1,2 %	7,6 %
Forfalte pålegg	85,2 %	6,9 %

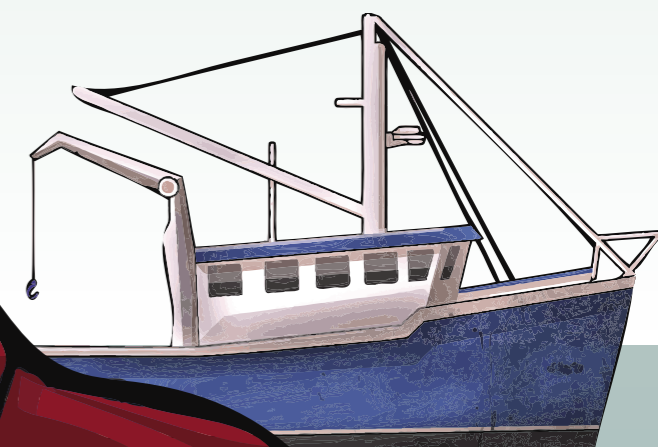


Mann over bord-alarm

REDDER LIV!

De siste årene har flere titalls fiskere omkommet som følge av ulykker til havs. Telenor Maritim Radio har derfor utviklet et varslingssystem som benytter VHF Data. Dette kan redde livet ditt om ulykken først skulle være ute.

- STOPPER FREMDRIFTSMASKINERIE
- ALARMSIGNAL SENDES TIL NÆRMESTE KYSTRADIOSTASJON
- DRIFTSSIKKERT OG EFFEKTIVT



BESTILL

Tlf: 800 888 77

vhfdata@telenor.com

www.maritimradio.no

Store forventningar til portal for fiskarar

I samband med fiskerimessa Nor-Fishing i Trondheim i august, blei nettportalen Yrkesfisker.no satt i drift. Målsetjinga med portalen er å gjera tryggleiks- og regelverksinformasjon lettare tilgjengeleg fiskarane.



Dag Inge Aarhus, nettredektor i avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt, Sjøfartsdirektoratet

På denne nettportalen vil ein finne viktig informasjon knytta til regelverk, sjekklister, ulykkesforebyggjande arbeid ombord og anna viktig sikkerhetsrelatert informasjon.

Ole Georg Koch i Norsk Sjømannsforbund er svært nøgd med at web-portalen Yrkesfisker.no er lansert. - Dette vil hjelpe yrkesfiskarane i å finna fram i regelverk, sjekklister,

HMS og anna som vedkjem deira daglege arbeid, seier Koch. Han er særskilt opptatt av at dei yngre fiskarane får veiledning innanfor dei rettigheter dei har som arbeidstakarar om bord på fiskefartøy.

SAMARBEID

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er og samd i at dette er ei riktig og viktig satsing. - Sjøfartsdirektoratet har over fleire år hatt fokus på tryggleik i fiskeflåten. Nettportalen vert eit viktig bidrag i det å gjera informasjon tilgjengeleg på ein enkel måte for yrkesfiskarane, seier Akselsen. Han trekkjer og fram det positive samarbeidet mellom fleire partar i arbeidet med portalen.

Følgjande parter har vært med i arbeidet: Fiskeridirektoratet, Sintef, Norges kystfiskarlag, Norges fiskarlag, Norsk sjømannsforbund, Cefor samt Bud og Hustad forsikring.

Ytterlegare forbetra

Yrkesfisker.no vil bli drifta av Sjøfartsdirektoratet, i tett dialog med samarbeidspartnarane. Det er Sjøfartsdirektoratet si avdeling for fiskefartøy som vil få ansvar for det faglige innhaldet på sida.

I samband med ein teknisk endring av Sjøfartsdirektoratets eigen nettportal, så vil det i løpet av hausten 2010 bli ytterlegare forbetringar og utvikling av yrkesfiskerportalen også. □

Nettportal for alle yrkesfiskere
www.yrkesfisker.no



Her finner du informasjon om:

- regelverk
- veiledninger
- sjekklister
- risikovurdering
- statistikk om ulykker i fiskeri
- erfaringer fra ulykkeshendelser
- granskningsrapporter
- resultater fra forskning innen fiskeri
- sikkerhetsmeldinger
- og mye mer...



SJØFARTSDIREKTORATET Norwegian Maritime Directorate Har utviklet www.yrkesfisker.no i samarbeid med:



STAND PÅ NOR-FISHING. Sjøfartsdirektoratet var representert på den store fiskerimessa i Trondheim i august. Hilde Stange var ei av dei som presenterte den nye nettportalen for fiskarar.

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

BESØK VÅR NYE WEBSITE

- **NYHET** Uniformsjakke i skinn.
- Cordura uniformsjakke. Røff og slitesterk.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- 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

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

Se detaljer og komplett utvalg på www.markom.no



Velferden har fått to nye kontaktstasjoner Hamburg og Antwerpen

Antwerpen – byen ved vannet

Antwerpen er et kjent navn for norske sjøfolk. Den historiske byen har mye å vise frem.



Per Erik Nielsen
rådgiver i underavdeling
for arbeids- og
levevilkår,
Sjøfartsdirektoratet

er det mange norske skipsanløp, og kirken besøker årlig over tusen norske fartøy. Dette er årsaken til at Sjøfartsdirektoratet

Antwerpen skylder sin velstand til elven Schelde. Gjennom tidene har byen ekspandert til å bli en maritim stormakt. Velferden hadde i mange år et flott anlegg her, Nordahl Grieg sjømannsklubb, med fotballbane, svømmebasseng og restaurant. Sjømannskirken, som ligger nær det gamle sentrum i byen, er den eldste i hele verden – over hundre år gammel. Fortsatt

har kjøpt inn printere på kirken, slik at sjøfolk nå har fått tilgang på dagsferske aviser hjemmefra.

NEST STØRSTE HAVN

Havnen i Antwerpen er den nest største i Europa og blant de ti største i verden. Et tett nettverk av elver og kanaler, veier og jernbaner sikrer lett tilgang til det europeiske innlandet. Antwerpen er også en av de raskest voksende cruisedestinasjonene i Europa.

Antwerpen er den største byen i Flandern, den nordlige delen av Belgia. Om lag seksti prosent av de ti millioner innbyggerne i Belgia er flamske og snakker hollandsk. I Antwerpen bor det i dag cirka 500 000 mennesker.

HISTORISK

Antwerpen er en gammel by med mye historie. Utgravninger har vist at folk har bodd rundt Schelde-elven siden det tredje århundret etter Kristus. Vikingene herjet her på 800-tallet, og ødela store deler av bykjernen. Det var først på fjortenhundredtallet av det kom en økonomisk oppsving, og byen ble et av de viktigste handels- og finanssentrene i Vest-Europa. Byen utviklet seg til å bli en metropol, og ble faktisk nevnt som "den vakreste by i verden". Velkjente navn fra byen er malere som Rubens, Bruegel og Van Dyck, forfatteren Plantijn og forskerne Mercator og Lipsius.

Bynavnet kommer fra en høyde utenfor byen som kaltes "Aanwerp". I det indre havneområdet, der man i gamle dager fant mange barer med navn fra byer i Norge, er det i dag moderne leiligheter og en flott marina med uterestauranter.

BEDRE ENN FRANSK

Bortsett fra avbrudd under de to verdenskrigene, opplevde Antwerpen en jevn økonomisk vekst i det tjuende århundre. I motsetning til den andre store havnebyen i Europa, Rotterdam som for det meste består av nyere bygninger og er berømt for sin arkitektur, har Antwerpen mye kultur og gamle bygninger. Dette gav opphav til internasjonal prestisje i 1993, da



GODE RESTAURANTER. Man kan spise godt i Antwerpen, og nyte vakre omgivelser samtidig.



GODSAKER. Hvorvidt det belgiske kjøkkenet er bedre enn det franske lar seg diskutere, men når det gjelder sjokolade er Belgia utvilsomt på topp. Har man landlov, er en tur i sjokoladebutikken obligatorisk.

byen ble nominert som kulturhovedstad i Europa. Men den er også Belgias moteby nummer en, og har et vell av restauranter. Mange mener faktisk at det belgiske kjøkken har passert det franske

når det gjelder kvalitet. Byen er også kalt verdens diamantsentrum.

Antwerpen er vel verdt et besøk. For dem som har tid og mulighet, stiller sjømannskirken opp med mange opplysninger. □

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
Schiehavenkade 198
3024 EZ 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

Antwerpen
Noorse Zeemanskerk
Italielei 8, 2000 Antwerpen, Belgia
Tel: (+32) 32 01 19 90
E-mail: Antwerpen@sjomannskirken.no

Hamburg
Die Norwegische Seemannskirche
Ditmar Koel Strasse 4
D-20459 Hamburg, Tyskland
Tel: (+49) 40 3609 780
E-mail: Hamburg@sjomannskirken.no

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

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

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

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

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

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

KJENNER BYEN GODT. Fra venstre: Tidligere sjømann Kjell Roald Håvardsholm fra Stavanger har bodd i Antwerpen i 30 år. Mary Ann Skretteberg som er sekretær og Mait Radziejewski som er svensk husmor på sjømannskirken, har bodd henholdsvis tolv og ni år i Antwerpen. Geir Gundersen Grøtberg er sjømannsprest på kirka. Tidligere sjømann Thorfinn Munkvold, og tidligere styrmann og harstadværing, Kjell Arne Larsen, har bodd 46 og 28 år i Antwerpen, men setter likevel pris på ferske norske aviser.



Ny kontaktstasjon i Hamburg

Sjømannskirken i Hamburg er blitt ny kontaktstasjon for Velferden. De printer ut dagsferske aviser til norske skip, og i tillegg formidler de bokbytter og annen informasjon.

Noen mener at Hamburg er den vakreste byen i Tyskland. Med sine 1,8 millioner innbyggere er den Tysklands nest største by, etter Berlin. For norske sjøfolk har byen vært et kjent og kjært sted i mange år.

Det fullstendige navnet på byen er "Freie und Hansestadt Hamburg". Byens historie kan spores tilbake til 700-tallet da de første bosetningene slo seg ned i området der Alster renner ut i Elben. Navnet stammer fra "Ham", som er gammelsaksisk for elvebredd, og "burg" som ganske enkelt betyr borg. I middelalderen var byen den viktigste havnen mot Nordsjøen, og varer som trelast, metaller, korn, krydder, pels og ikke minst byens berømte øl, ble omsatt i stor skala.

Gjennom århundrene har byen vært okkupert, store branner har herjet, og under andre verdenskrig ble byen totalrasert som hevn for Luftwaffes blitzkrieg

over England. Over 40 000 mennesker mistet livet.

FOTBALL

Mer enn 13000 skip anløper Hamburg årlig. Mange av disse er norske. Velferden hadde i mange år både klubb og kontor her, samt Hotel Norge. Idrettsanlegget ble drevet av den tyske velferden og mang en sjømann har spilt fotball der.

De fotballinteresserte kan i dag sette kursen mot den store AOL Arena, der byens lag, Hamburger Sportsverein, spiller sine hjemmekamper. De har spilt i den tyske bundesligaen kontinuerlig siden 1963. Stjernespillere som Kevin Keegan og Franz Beckenbauer har begge stått på lagets lønnsliste.

RICKMER RICKMERS

Kun fem minutters spasertur fra sjømannskirken ligger den tremastede

barken "Rickmer Rickmers" permanent fortøyd som museumsskip. Seilskipet ble bygd i 1896 ved Rickmersverftet i Bremerhaven, derav navnet. Skipet ble først brukt på Hong Kong-rute med last som ris og bambus. I 1912 ble hun solgt og omdøpt til "Max" og gikk inn i rute mellom Hamburg og Chile.

I første verdenskrig ble "Max" tatt av portugiserne, og deretter utlånt til Storbritannia til å frakte krigsutstyr. Hun seilte med britisk flagg, og fikk nok en gang nytt navn: "Flores". Men portugiserne ønsket henne tilbake, og hun ble portugisisk marineskoleskip under navnet "NRP Sagres". I 1958 vant hun Tall Ships Race.

Skipet ble senere lagt opp og tilbrakte mange år på et verft i Tyskland. Men entusiaster i organisasjonen "Windjammer für Hamburg" ville det annerledes. De kjøpte skipet og døpte henne om for siste gang til "Rickmer Rickmers". I Hamburg havn ligger hun som museumsskip, og blir besøkt av et stort antall mennesker hver eneste dag.

SØR-ATLANTERENS HVITE SVANE

Ved siden av "Rickmer Rickmers", ligger et annet museumsskip – bulkskipet "Cap San Diego". Fartøyet var den siste i en serie på seks skip som gikk under navnet "De Hvite Svaner i Sør-Atlanteren". Disse markerte toppen av tyskbygde bulkskip. Skipet ble bygd av Deutsche Werft i 1961 og er på 10 000 dwt. Hun fullførte 120 rundturer mellom Tyskland og Sør Amerika frem til 1981. I de neste fem årene seilte hun under flere flagg.

I 1986 ble hun sendt til Hamburg for opphugging, men byen ville det annerledes og kjøpte skipet. Entusiaster og verftsarbeidere la ned mye arbeid i restaureringen, og i 2003 ble skipet erklært som beskyttet.

Hun ligger mesteparten av tiden fortøyd i Hamburg havn, der besøkende har tilgang til nesten hele skipet. Ellers forlater skipet i blant havnen for egen maskin, for det meste for kortere turer på elven Elbe eller til Cuxhaven. Passasjerlugarene kan bestilles for overnatting.

GRØNN BY

Det er korte avstander mellom de ulike attraksjonene i Hamburg. Utenom det maritime er det mange kjente steder å besøke, som dyreparken Hagenbeck og det berømte fisketorget. Parker er det nesten overalt, og Hamburg har fått tilleggsnavnet "Den Grønne by". Tysk-



SØR-ATLANTERENS HVITE SVANE. "Cap San Diego" er et museumsskip på havna i Hamburg. Her kan man også overnatte i en av lugarene.

lands statsminister Angela Merkel og moteskaperen Karl Lagerfeld er blant de mest kjente bysbarna.

Sjømannskirken er behjelpelig med mer informasjon til dem som ønsker

en tur rundt i byen. Til de fartøyene som anløper Hamburg vil vi igjen minne om at dere på forhånd bør sende en e-post med hvilke aviser dere ønsker om bord. □

I fotsporene til Beatles

Femti år etter Liverpoolguttenes store gjennombrudd, har The Beatles igjen inntatt Hamburg.

Noen ildsjeler har bestemt seg for å vise frem historien som utløste det største popfenomenet verden noensinne har sett, for det var i Hamburg at eventyret startet. I 1960 gjorde Alan Williams, deres daværende manager, en avtale med en klubb i Hamburg om faste spillejobber hver kveld. Mot foreldrenes vilje, avsluttet guttene utdannelsen, og dro hjemmefra. Det første oppholdet varte i over et halvt år. Medlemmene på denne tiden var John Lennon, George Harrison, Pete Best, Paul McCartney og Stuart Sutcliffe.

De levde et kummerlig liv, og var nødt til å bo på en kino rett ved klubben, men etter en vanskelig begynnelse tok besøkstallene seg kraftig opp etter hvert. Etter et halvt år ble imidlertid alle sammen utvist på grunn av at George Harrison og Paul McCartney var under 18 år. Men de dro snart tilbake til Tyskland, hvor de i løpet av et år holdt 292 konserter på Star Club.

I 1962 døde Stuart Sutcliffe av hjerneblødning, og Paul McCartney overtok som bassist. Sutcliffes siste kjæreste, Astrid, er den som får æren for den berømte "Beatles-sveisen". Da Sutcliffe hadde litt store ører, fant hun på å dekke ørene med hår... og resten av gruppen tok snart etter.

De kledde seg i brune lærjakker og jeans, men da de skiftet manager til legendariske Brian Epstein gikk bandet over til skreddersydde dresser. Bandet begynte sin karriere som The Quarrymen, men byttet senere navn flere ganger, før de til sist endte opp som The Beatles.

MINNESMERKE

The Beatles har nå fått sin egen plass på Reeperbahn i Hamburg. I dette området spilte de på flere klubber som fremdeles finnes, blant annet Top Ten Club, hvor de bodde ovenpå noen måneder.

Kaiserkeller, som ligger i 38 Grosse Freiheit, er den mest kjente klubben de spilte i.

The Beatles Platz er formet som en LP-plate, og i utkanten står silhuetter av gruppens medlemmer i form av metallfigurer. Rett ved siden er det bygd et "Beatlemania" femetasjers museum. Her finnes bilder og minner fra gruppens tidlige historie, som viser hvor viktig byen var for gruppens utvikling.

GJORDE OPP FOR SEG

Det var trange tider og mye lediggang mellom spillejobbene i begynnelsen. Tiden ble ofte tilbrakt på strøkets mange kneiper, og det var i blant nødvendig å

krite øl både her og der. Paul McCartney etterlot en regning på kneipen "Gretel & Alfons" på noen få tyske mark. Men han glemte aldri denne regningen, og mange år senere, under hans World Tour i Hamburg, stakk han innom puben og gjorde endelig opp for seg.

Avtalen mellom puben og Paul henger i dag på veggen i puben som et synlig bevis på at regningen er gjort opp i sin helhet. "Gretel & Alfons" har ikke forandret seg nevneverdig de siste femti årene, så om man ønsker å oppleve litt av stemningen fra svunne tider, har man muligheten her. □



KAN BY PÅ NYTT LESESTOFF. Fra venstre: Per Erik Nielsen fra Sjøfartsdirektoratet, sjømannsprest Terje Østebø og ansatte ved sjømannskirka, Reidun Stokke Drews, Kari-Anne Bergkåsa Skarpaas og havneansvarlig Gunn Kristin Bartels.



THE BEATLES PLATZ. Hamburg gjør ære på verdens største popgruppe som fikk sitt gjennomslag i nettopp denne byen.



Blåmyra Open 2010

Etter to turneringer på forskjellige baner i Haugesundsdistriktet, valgte vi i år å legge arrangementet tilbake til Østlandet igjen. Den relativt nye Sandefjord Golfklubb ville gjerne ta imot oss, på en bane som hadde fått mye ros etter fjorårets sesong. Allerede tidlig merket vi at interessen var uvanlig stor, og at vi kanskje ville nærme oss rekorddeltakelse. Været satte en stopper for rekorden, men arrangementet trakk masse folk likevel.



Kaare Hausken, rådgiver i underavdeling for arbeids- og levevilkår, Sjøfartsdirektoratet

FREDAG 18. JUNI - BLÅMYRA SCRAMBLE

Det spilles med tomannslag, og summen av tildelte slag deles på to. Deretter gis paret 60 % av tildelte slag. Laget må benytte minst seks utslag fra nest beste spiller. Ellers slår spillerne hele tiden fra beste ball. Ballen spilles som den ligger, mens den andre spilleren må droppe ballen innen en køllelengde.

Spillerne storkoste seg i det fine sommerværet da de første startet golfunden sin i ti-tiden på formiddagen. Den siste flighten gikk ut halv tre, men da hadde allerede været skiftet karakter. Korte men kraftige regnbyger satte sitt preg på banen, ikke minst de kraftige haglbygene som gjorde greenene så hvite at spillerne hadde vansker med å få øye på ballen sin. Kjølign ble det også, og når lyn og tordenvær satte inn var det flere som måtte avslutte golfunden sin etter omlag 15 hull.



VINNER. Asbjørn Corneliusen har fått mer tid til golf etter at han ble tidligpensjonert, og vant klasse 1 med stil.

Til tross for værproblemene var alle fornøyde med både spillet sitt og baneforholdene.

VÆRET ER DET JO IKKE NOE Å GJØRE MED

70 spillere stilte til start, og resultatene var meget gode i den tette og spennende konkurransen. Flere av lagene var så fornøyd med sitt eget storspill at de trodde de hadde vunnet. Hele sju par slo den tidligere rekorden.

LØRDAG 19. JUNI

Været var fremdeles meget dårlig med både vind og regnbyger da 87 spillere stilte til start i morgentimene. Dermed står Kongsberg GK fremdeles med rekorden på 89 deltakere i 2002.

Dessverre hadde gårsdagens dårlige vær forårsaket et par influensatilfeller som gjorde at fremmøtet ikke ble over hundre, slik som påmeldingene skulle tilsi.

LAGMESTERSKAPET

Denne konkurransen ble gjennomført for tredje gang, og etter den foreløpige interessen tyder alt på at dette er en konkurranse som stadig flere vil fokusere på.

Flere påmeldte lag gikk dessverre ut av konkurransen når tredjemann ikke dukket opp. Det er bare å skjerpe seg til neste gang. Den nye og litt spesielle vandrepemien gikk denne gang til "Color Fantasy"s reservelag. Vi gratulerer. Nå får de finne en egnet plass om bord til trofeet "Tee for Three".

EVIGVANDRENDE PREMIE FRA NORSK SEILSKUTE-KLUBB

Tildeles beste pensjonist over 70 år. Vinner i 2010 ble Ole Christian Myhre, tidligere Anders Wilhelmsen, med 33 poeng.

KRYSTALL VANDREPREMIE FRA NORSK SJØOFFISERSFORBUND

Tildeles beste medlem. Skal vinnes to ganger. Vinner i 2010 ble Kjell Kvernvik, fra "Siem Molly", med 39 poeng.

KRYSTALL GAVEPREMIE FRA DET NORSKE MASKINISTFORBUND

Tildeles beste medlem. Skal vinnes to ganger. Vinner i 2010 ble Per A. Fuglevik, fra "Island Commander", med 28 poeng.



TIL ODEL OG EIE. Pensjonert kaptein Per Hermansen mottar Norsk Sjøoffisersforbunds vandretrofé til odel og eie etter at han har vunnet den i både 2008 og 2009. Vi gratulerer.



SCOREN SKAL SJEKKES. Kokka på "Color Fantasy", Grethe Nilsen, sjekker her scoren sammen med Kjell Kvernvik fra "Siem Molly". Han fikk andreplass i klasse II, samtidig som han også fikk sin første aksje i krystalltrofeet fra Norsk Sjøoffisersforbund.

DE TI BESTE:

		Netto slag	Tildelte slag
1.	Tom Lindahl John Klevstad	ex. Color Line FMC Technologies	62 slag 12
2.	Jahn Cato Bakken Frank Johnny Holth	Color Viking Superspeed 2	62 slag 16
3.	Anne Vaaga Ellen Hausken	Familieklubben Velferden	63 slag 15
4.	Svein I. Dalevold Osma Suorsa	ex. Gotaas Larsen ex. Lennart	64 slag 7
5.	Thor W. Eriksen Kåre O. Kristiansen	ex. Kronprins Harald Kameratklubben	64slag 8
6.	Sverre Carlsen Carl-Bjørn Carlsen	ex. Boa Hercules Gassco	64 slag 19
7.	Per Hermansen Johnny Solbakken	ex. Bow Eagle ex. Bow Cedar	64 slag 21
8.	Richard Buch Per Arne Tønnessen	Kameratklubben ex. Sørlandet	65 slag 14
9.	Vidar Hoksrød Kjell Hoksrød	Color Magic ex. Anders Wilhelmsen	65 slag 15
10.	Truls Wergeland Emil Gundersen	Color Fantasy Color Fantasy	66 slag 8



KORREKT ANTRUKKET. Kenneth Espeli fra "Color Fantasy" var en overraskende og suverent vinner av klasse II Shotgun-start med 43 poeng.

KLASSE I - HANDIKAP 0,0 - 21,9 - DE TI BESTE

		handikap	poeng
1.	Asbjørn Corneliusen	ex. Peter Wessel	20,2 39
2.	Johan A. Klevstad	FMC Tecknologies	13,2 38
3.	Biørn Borger	Color Fantasy	15,4 35
4.	Arild Henriksen	ex. Color Line	15,8 34
5.	Thor Willy Eriksen	ex. Kronprins Harald	10,2 33
6.	Ole Christian Myhre	ex. Anders Wilhelmsen	12,1 33
7.	Geir Wingsternes	Kr. Gerhard Jepsen	17,8 32
8.	Rolf Andersen	ex. Skaubay	18,6 32
9.	Tor Markussen	Seadrill	19,4 32
10.	Kjell Anders Rød	ex. Wilh. Wilhelmsen	9,2 31



TAKK

Vi takker Sandefjord Golfklubb for all støtte og hjelp under turneringen. Ikke bare hadde de preparert banen til alles tilfredshet, men de var meget behjelpelige og serviceinnstilt begge golfdagene. Alle spillerne ble lagt inn på golf-box, og etter at scoren var lagt inn ble resultatlistene produsert på rekordtid.

Ser vi bort fra været, hadde vi et knirkfritt arrangement. Lørdagens shotgunstart ble avvirket i løpet av fire og en halv time, og med rask resultatservice fikk vi unna premieutdelingen før alle som ikke fikk plass i teltet ble søkkvåte.

Rederiene stilte velvillig opp når det gjaldt premiebidrag til turneringen, og som vanlig kunne alle deltakerne ta med seg premier hjem. Disse kom i tillegg til krystallpremiene som Sjøfartsdirektoratet gir til de beste i hver klasse.

Vi takker selvfølgelig alle deltakerne som var med på å gjøre dette til en minnerik sammenkomst. Dessuten takker vi for velvillige og gavmilde bidrag til vårt imponerende premiebord fra: Color Line, Kristiansand; Color Line, Sandefjord; Color Line, Oslo; Deep Ocean ASA; DOF Management AS; Eidesvik AS; Høegh Autoliners AS; Knutsen OAS Shipping AS; Kr. Gerh. Jebsen Skipsrederi AS; Moss Maritime AS og Wilhelmsen Ship Management AS. □



TITTAN I FORM. Ole Christian Myhre fikk navnet sitt på trofeet fra Norsk Seilskuteklubb. Han innarbeidet sin fremragende svingteknikk i St. Croix, Virgin Islands, hvor han var Port Captain i ni år. Han er fremdeles vår store ressursperson ved Blåmyras golfkurs.

KLASSE II - HANDIKAP 22,0 – 36,0 DE TI BESTE

		handikap	poeng	
1.	Kenneth Espeli	Color Fantasy	28,5	43
2.	Kjell Kvernvik	Siem Molly	22,8	39
3.	Johnny Solbakken	ex. Bow Cedar	30,1	37
4.	Ronald Sørensen	ex. Velferden	24,5	35
5.	Leif Arne Larsen	DOF Management	24,1	34
6.	Bjarte Roven	Color Viking	26,7	32
7.	Per Gunnar Aasebø	Superspeed 2	30,1	32
8.	Jens Otto Borhaug	Aker Drilling	30,9	32
9.	Bernhard Clausen	ex. Knutsen OAS	27,9	31
10.	Bjørn Bolstad	Kr. Gerh. Jebsen	31,2	31

GJESTE - SPONSORKLASSE DE ÅTTE BESTE

		handikap	poeng	
1.	Hanne Rød	ex. Velferden	22,6	36
2.	Kåre O. Kristiansen	Kameratklubben	12,1	35
3.	Margareta Fredriksson	Color Line, Strømstad	23,6	35
4.	Erik Karlsen	Color Line, Sandefjord	13,8	32
5.	Elin Hammersland	Koneklubben	28,8	31
6.	Mariann Hansson	Color Line, Strømstad	23,8	30
7.	Frank Christensen	Color Line, Sandefjord	8,0	28
8.	Tove Johansen	Koneklubben	20,3	28

NÆRMEST FLAGGET - HULL 10

Svein Bratthammer,	Seadrill	- 1,18 m
--------------------	----------	----------

3-mannslag fra samme skip/rederi eller andre godkjente konstellasjoner

		handikap	poeng	poeng
1. Color Fantasy – lag 2	Per Gunnar Magnussen	29,6	32	90
	Camilla Andresen	12,5	30	
	Marianne Magnussen	32,8	28	
2. DOF Management	Leif Arne Larsen	24,1	34	89
	Svein Sandve	22,9	28	
	Nils Baadnes	15,8	27	
3. Color Fantasy – lag 1	Biørn Borger	15,4	35	80
	Truls Wergeland	14,7	27	
	Emil Gundersen	6,9	18	
4. Color Line Seniorklubb	Thor Willy Eriksen	10,2	33	77
	Gunnar Jan Halvorsen	14,0	22	
	Øivind Grønn	25,2	22	
5. Aker Drilling	Jens Otto Borhaug	30,9	32	75
	Johan Gjerde	22,5	23	
	Svein Gunnar Hansen	35,5	20	
6. Arendal Sjøm.forening	Thore Thomassen	16,1	31	73
	John R. Johnsen	16,8	22	
	Svein I. Dalevold	8,6	20	
7. Color Magic	Vidar Hoksrod	15,0	28	72
	Jon A. Corneliussen	35,5	23	
	Lars Petter Simonsen	14,7	21	

To veteraner har gått i land



Ola Sætren som har vært Velferdens kontaktperson i Dunkerque i 47 år, og Eli Farstad som har styrt Velferdens stasjon i Rotterdam i 27 år, har sluttet. De mottok begge en plakett fra Sjøfartsdirektoratet med påskriften: "Takk for flott og oppofrende innsats for norske sjøfolk".

FOTO: WENICHE VÅGENE



We have the knowledge you need.

You are invited to our upcoming courses in Norway. Please see: www.lr.org/marine-training

- ISM and ISPS
- Dry Docking
- ILO Awareness
- Hull Inspection: Damage and Repair
- Classification & Statutory Surveys
- Risk Management & Incident Investigations

For further information, pricing details and registration, please contact Annette Kleven at Bergen@lr.org (T +47 5512 2000), or Kari Klein at Oslo@lr.org (T +47 2328 2200).

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.
Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.



St. Olofsloppet 2010

Under fjorårets nordiske idrettsledermøte i København, ble man enige om å forsøke å få til et enda bredere samarbeid, gjerne i forbindelse med allerede etablerte idrettstilbud i Skandinavia. St. Olofsloppet er ett av tilbudene.



Kaare Hausken,
rådgiver i underavdeling
for arbeids- og
levekår,
Sjøfartsdirektoratet

Vi sendte ut informasjon om St. Olofsloppet til våre nordiske kolleger sommeren 2009. Svenskene så positivt på dette som et interessant og et meget godt tilbud. Vi ble enige med dem om å forsøke i 2010 med et sammensatt lag. Norge skulle ta vare på de to første dags-etappene. Først fra Trondheim til Levanger og deretter fra Levanger til Sandvika, som lå noen få kilometer over grensen. Derfra skulle den svenske kontingenten overta stafetten og løpe til Østersund via Åre.

NORSK FRAFALL

I januar måned kunne vi registrere ti norske løpere for de to første dagsetappene, og følte at dette kanskje var nok. Imidlertid måtte tre personer trekke seg fra løpet av forskjellige årsaker. Dette ble senere en trend som forsterket seg.

Nye løpere meldte seg på, men vi fikk også flere frafall. Den siste uken før løpet satt vi igjen med fire, fem løpere, og vi så oss dessverre nødt til å avlyse den norske deltakelsen.

Svenskene var derimot klare med ti mann og fem funksjonærer, og vi kunne slutte oss til dem etter at vi hadde fulgt løpet fra Trondheim til svenskegrensen. Vi knyttet kontakter med arrangementsledelsen samt at vi fant frem til ressurspersoner for fremtidig deltakelse.

SVENSKE VINNERE

Vi assisterte under fredagens elleve etapper fra Sandvika til Åre, og våre svenske venner gikk like godt hen og vant denne dagsetappen 24 sekunder foran neste lag. Laget fullførte også den siste dagsetappen til Østersund i fin stil, og de mente at dette løpet burde bli en tradisjon for sjømannidretten.

Neste løp går av stabelen 29. juni neste år. Allerede nå er vi åpne for innspill fra mulige deltakere som gjerne vil ha dette som et mål som de kan trene mot. □

Finn ut mer om løpet på www.st-olavsloppet.com



SPREKE SVENSKER. Sittende foran fra venstre: Eki Rintala, Tero Nykänen og Anders Karlsson. Bak fra venstre: Thomas Hoas, Lina Stark, Tommy Vesterback, Gösta Mollis, Jan Gullbrandsson, Lennar Kronqvist, Lars Petré, Dan Swenson, Benny Djup, Gunilla Kronqvist og Agneta Swenson.

Idrettsuken i Aberdeen

Det var i år 167 deltakere fordelt på femten båter – elleve norske og fire danske – som deltok på den årlige idrettsuken i Aberdeen.



Erna Christie,
stasjonsleder på Velferdens stasjon i
Aberdeen, Sjøfartsdirektoratet

Bent Nordkvist og Jacob Christensen fra den danske Velferden kom for å hjelpe til med arrangementet som gikk av stabelen i strålende sommervær. Walport sponset t-skjorter og pokal, og tre ansatte fra kontoret deres i England kom opp for å se hvordan idrettsuken ble arrangert. De ble ganske imponerte over engasjementet som de fikk se. Alle båtene gjorde en fantastisk innsats.

Det ble en norsk seier i år også, selv om det så farlig ut, da en dansk båt lenge lå an til å vinne. Men til slutt klarte mannskapet på "Olympic Pegasus" å hale seieren i land. De andre pallplassene gikk til Danmark, og nestbeste norske båt var "Sea Lynx" på fjerdeplass. □



VINNERNE. Mannskapet på "Olympic Pegasus" sørget for norsk seier.



DANSKE UTFORDRERE. Velferdsrepresentant Erna Christie og hennes danske kollega Bent Nordkvist sammen med danske idrettsutøvere fra Maersk.



SPREKE SJØFOLK. Mannskapene på "Far Sovereign", "Normand Master", "Sea Lynx", "Sea Panther" og "Havila Saturn" var blant dem som deltok på idrettsuken i Aberdeen.



Aktivt velferdsarbeid om bord

Velferdsarbeidet på "Island Wellserver" er prisverdig og kan kanskje inspirere andre skip.



Trine Carin Tynes, rådgiver i underavdeling for arbeids- og levevilkår, Sjøfartsdirektoratet

Den gang velferdsmagasinet "Frivakt" ble utgitt, var skipsbesetningene ivrige etter å få på trykk lesebrev om eget velferdsarbeid i den faste spalten "Gjennom skipsventilen". De inneholdt stolte kunngjøringer om opprettelse av velferdsgruppe om bord, og ofte også beskrivelser av egne revyforestillinger, idrettsaktiviteter, hyggekvelder og lignende. Innsenderen avsluttet gjerne med noen ord om den positive effekten for trivselen om bord samt oppfordring til andre skip om å gjøre tilsvarende.

For en stund siden fikk Velferden et brev med lansering av "Island Wellserver" som kandidat til årets "Sportsman Ship Trophy", en pris som ble introdusert av International Sports Committee for Sea-

farers (ISS) i 2002. For å stimulere og motivere til økt fokus på idrett, trim, helse, fellesskap og gjensidig respekt ut fra mottoet "A Happy ship is a safe ship", ble prisen innstiftet og delt ut hvert år frem til 2006. De siste årene har det imidlertid ikke vært gjennomført noen kåring, men med fornyet fokus på sjøfolks arbeids- og levevilkår gjennom IMOs konvensjon for arbeids- og levevilkår, MLC, kunne det gjerne være en idé å gjeninnføre prisen. "Island Wellserver" ville i så fall vært en god kandidat ut fra det gode velferdsarbeidet de gjør og de positive resultatene de har oppnådd på sykefraværstatistikken. Erfaringene de har gjort om bord på fartøyet er verdt et gløtt gjennom skipsventilen, og her er brevet fra Geir Oldeborg, sykepleier på "Island Wellserver", en brønnintervensjonsinnretning som opererer på kontrakt for Statoil i Nordsjøen. □

Måltrettet arbeid for bedre helse og trivsel om bord

Island Offshore er en IA-bedrift, og her avholdes det kvartalsvise møter med ledelse, bedriftshelsetjenesten, lokalt NAV-kontor og de ansattes representanter, for å drøfte utvikling i fraværproblematikken. Samt drøfte muligheter og problemstillinger ved fravær.

"Island Wellserver" bør være en verdig kandidat for årets skip i handelsflåten for 2010. Grunnen til det ligger for det første i det faktum at vi har et sykefravær om bord som er under én prosent. Vi driver et aktivt arbeid for å stimulere til et godt arbeidsmiljø. Her vil jeg først og fremst trekke frem arbeidet med å stimulere til aktivt bruk av trimrom for å holde mannskapet i god fysisk form. Dette er et viktig arbeid. Videre har vi i samarbeid med bedriftslege lagt stor vekt på røykeslutt, dette med aktiv støtte til de som ønsker å slutte å røyke samt oppfølging etter røykeslutt. Her har så langt i år ti stykker vært med på dette opplegget. Vi har et svært ambisiøst mål om å bli et røykfritt skip.

Videre har vi stort fokus på miljøskapende virksomheter om bord. Vi forsøker de fleste fredager å avholde quiz for alle som er om bord. Dette er et svært populært tiltak som skaper stort engasjement, og hvor alle deltar med stor innlevelse og hvor konkurranseinstinktet er på topp. Lørdag tilstreber vi å avholde bingo for alle om bord. Også dette er et godt tiltak for å skape et avbrekk i den daglige rutinen. Ellers så har vi arrangert rebusløp om bord og ishockeyturneringer på ishockeyspill. Vi har så langt også arrangert to turer under landligge til bowlinghall samt arrangert fotballtreninger hvor vi har lånt hall for dette formålet. Alle disse tiltakene til fellesaktiviteter har vært svært populære. Videre har vi fått til avtale med en muskelterapeut som har kommet om bord ved landligge, og gitt behandlinger til stive og støle muskler. Dette har hjulpet oss med å unngå sykemeldinger.



FINALEN i hockeyturneringen skapte stort engasjement om bord.



AKTIVITETER OM BORD. Mannskapet på "Island Wellserver" deltar med liv og lyst, enten det dreier seg om potetløp eller feiring av 17. mai på helidekket.



Fra Frivakt nr. 1 - 1950.

Basar om bord på M/S «Fernfield» ga idrettslaget 1500 kroner.

En rekke skarpe smell flerret luften på Singapores red. 10/9 ved middagstider og ga startsignalet til en livlig aktivitet ombord. Fotballgruppa er atter en gang på ferde.

I første omgang er fordekket stedet. På styrbord side spydde salongriflene sitt bly mot blinkene i ett vekk. En rekke harde serier forkynte at også babord side ble holdt varmt av colt og luftpistoler. Mangen nervepirrende duell ble utkjempet, inntil tropemørket satte en stopper for videre virksomhet. Kvinnens innsats skal her nevnes med heder. Like

til siste slutt lå hun i teten og demonstrerte på en ypperlig måte at «slik» skal et skytevåpen håndteres.

Så tok båtdekket imot oss med åpne armer og kulørte lykter, etter all skuddvekslingen forut. «Texas Bar» med sine cowboys og forfriskninger med koldt-bord ble stormet momentant.

Bordene med sine imponerende premier og basargevinster, alt sammen gaver fra offiserer og mannskap, var gjenstand for udelt beundring. «Fotballguttene» i rederiets drakt trakk stort – der stod kvinnen bak! Varm aftenskom som en velsignelse i sos, etter

eggeløpets strabaser. Så fulgte det slag i slag med gjettekonkurranser, intelligensprøver og opptreden. Fredrikstadfolket viste seg gode i revyveien, og avsluttet med en humoristisk boksekamp mellom motormann Egil Nansen og jungmann Asbjørn Grønnestad. Kampen antok uanede dimensjoner og formelig kvalte tilskuerne av latter. Skutas tre kvinner var hardt i vinden under den etterfølgende dans. Den 100 % deltakelse og godvilje som alle viste skal ha all ære! Fotballgruppens økonomi ble økt med 204 U.S.A.-daler. Til slutt vil vi få takke kaptein Apold for den store interesse han alltid viser oss, ikke minst når det gjelder idrett om bord.

Alf Olsen, sekretær



Øivind Jørgensen En av de mest trofaste trimmerne i Color Line

Han har syklet over fjellet i Den Store Styrkeprøven mer enn ti ganger, samt at han har vært en gjenganger på Vätternrundan de siste femten årene. Dessuten har han løpt flere halvmaraton og stadig vært klar for ny innsats og nye krafttak

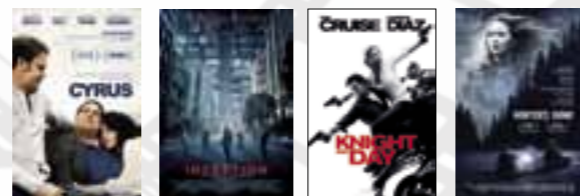
Ved en tilstelning om bord på "Color Magic" der mange av besetningsmedlemmene møtte opp, overrakte kaptein Erling B. Nilssen de tre krystallvasene fra Sjøfartsdirektoratet som gjorde ære på Jørgensens mer enn tjueårige innsats for helse- og trimmiljøet om bord. □



BLE GJORT STAS PÅ. Kapteinen om bord på "Color Magic" overrakte Øyvind Jørgensen krystall fra Sjøfartsdirektoratet.



I VELKJENT POSITUR. Øyvind er ofte å finne på sykkelen.



Farlige drømmer

Blant høstfilmene kan Filmtjenestens abonnenter se frem til "Winter's Bone", som vant hovedprisen under årets Sundancefestival. Mens vanlige kinogjengere må vente, vil thrilleren være å finne i filmpakkene som sendes i oktober til de omlag 400 skipene som abonnerer på Sjøfartsdirektoratets filmtjeneste. Storfilmene "Inception" er også blant titlene vi byr på.



Trine Carin Tynes, rådgiver i underavdeling for arbeids- og levevilkår, Sjøfartsdirektoratet

WINTER'S BONE

17 år gamle Ree Dolly (Jennifer Lawrence) lever fra hånd til munn sammen med sine to yngre søsken og psykisk syke mor i Ozark Mountains, i fattigste, mørkeste Missouri. Den dopdømte faren er forsvunnet, og da sheriffen kommer bankende på døra, er det med en advarsel: Møter ikke

Rees far opp til rettsforhandlinger, blir huset deres konfiskert. Når Ree ber naboene om hjelp til å lete etter sin far, blir hun avvist med trusler. Det er tydelig at disse vet

mer om farens forsvinning enn de vil si. Men Ree gir seg ikke i forsøket på å redde familiens hjem og finne sannheten om hva som har skjedd med faren. Ved første øyeblikk føyer filmen seg inn i rekken av senere års amerikanske skittenrealistiske, karakterdrevne indie-filmer. Men der disse har en enkel, liketil historie, bærer Winter's Bone mysteriets spenning i seg.

INCEPTION

Mannen som fornyet Batman filmene, Christopher Nolan, er tilbake med et spektakulært og visuelt filmunivers som opphever alle kjente fysiske lover om tid



STERK HISTORIE. "Winter's Bone" presenterer ikke noe glansbilde av en god oppvekst. Syttenåringen Ree må gjennomgå mye. FOTO: ROADSIDE ATTRACTIONS



FORVRENGT. Hjernespioner versus surrealistisk byplanlegging i "Inception". FOTO: WARNER BROS.



FARTSFYLLT. Cameron Diaz og Tom Cruise slåss og flørter seg verden rundt i "Knight and Day". FOTO: 21TH CENTURY FOX



RIVALER. Selv om "Cyrus" er nesten voksen, har han tydeligvis ikke lett for å godta at mamma har fått seg en ny venn. FOTO: STUDIOKREDIT

og sted. Og vi blir gjerne med på premisene. Hvorfor? Fordi regissøren har plassert handlingen i aktørenes drømmeverden. Kriminaliteten har nemlig entret underbevisstheten. Verdifulle hemmeligheter kan stjeles fra folk mens de sover, og ingen gjør det bedre enn Dom Cobb (Leonardo DiCaprio). Han er den absolutt beste tyven innen den farlige kunsten å stjele verdifulle hemmeligheter fra dypet av underbevisstheten i drømmetilstand, når hjernen er på sitt mest sårbare. Cobbs evner har gjort ham ettertraktet i denne makeløse verdenen av industrispionasje, men den har også gjort ham til en internasjonal rømling og kostet ham alt han har kjært. Nå får Cobb sjansen til å utføre en siste jobb som kan gi ham livet tilbake, et oppdrag ingen har lyktes med tidligere: «Inception». I stedet for å stjele informasjon fra

sovende ofre, skal Cobb og hans ekspertteam tvert i mot plante en idé. Lykkes de, kan de ha begått det perfekte lovbruddet. Men verken ekspertise eller grundig planlegging kan forberede teamet på møtet med personen som synes å kjenne alle sinnrike detaljer i den mesterlige planen. En person som bare Cobb kunne forutsett.

KNIGHT AND DAY

June Havens (Cameron Diaz) er på papiret drømmedama til de fleste mannfolk; hun elsker å restaurere gamle, amerikanske muskelbiler, hun er blond, vakker, vittig og sjarmerende til tusen og hennes eneste virkelige problem er at hun er helt håpløs med menn. Men når hun haster seg på flyet for å rekke sin søsters bryllup smiler endelig skjebnen sitt lure glis; plassert ved siden av den sjarmerende og

vittige Roy Miller (Tom Cruise) ser June sitt snitt til å endelig bringe ett nytt mannebein inn i sitt liv. Problemet er bare at Roy Miller har skutt flyets piloter, han er på flukt fra både sin egen arbeidsgiver og spanske gangstere som ønsker han død og begravet – og han har fått et godt øye til June som blir kastet inn i en flørt som er en konstant trussel mot hennes eget liv. Hun blir dratt med på en heseblesende ferd jorden rundt med fly, båt, helikopter, bil, motorsykkel og fly.

CYRUS

Cyrus er en innsiktsfull og morsom studie av kjærlighet og familie i det moderne Los Angeles. Fortsatt singel syv år etter ekteskapsbruddet har John (John C. Reilly) nesten gitt opp håpet om å oppleve mer romantikk i livet. Men til sin egen og alle andres overraskelse treffer han på vakre og sjarmerende Molly (Marisa Tomei). Gnisten mellom de to tennes umiddelbart og forholdet tar raskt av – men utfoldes kun hjemme hos John. Når han omsider inviteres hjem til Molly, oppdager han den andre mannen i Mollys liv, sønnen Cyrus (Jonah Hill). En 21 år gammel new age-musiker som er sin mors beste venn. Cyrus er definitivt ikke klar for å dele henne med noen – spesielt ikke John – og er villig til å gå langt for å beholde moren for seg selv. John lar seg ikke vippe av pinnen, og begge tar i bruk utpekulerte strategier i kampen om kvinnen de begge elsker. □



Dangerous Dreams

One of the highlights this autumn is "Winter's Bone", which won the prize for Best Picture at this year's Sundance festival. While other movie-goers must wait, the Film Service subscribers can look forward to this thriller in the film package due in October. The blockbuster "Inception" is another great film experience awaiting the subscribers.



Trine Carin Tynes,
Advisor, department
for working and living
conditions,
NMD

WINTER'S BONE

With an absent father and a withdrawn and depressed mother, 17 year-old Ree Dolly (Jennifer Lawrence) keeps her family together in a dirt poor rural area. She's taken aback however, when the local Sheriff tells her that her father put up their house as collateral for his bail and unless he shows up for his trial in a week's time, they will lose it all. She knows her father is involved in the local drug trade and manufactures crystal meth but anywhere she goes the message is the same: Stay out of it and stop poking your nose in other people's business. She refuses to listen, even after her father's brother, Teardrop, tells her he's probably been killed. She pushes on, putting her own life in danger, for the sake of her family until the truth, or enough of it, is revealed. At first glance, "Winter's Bone" may seem like one of the many American character-driven, dirty-realistic indie movies of later years. But where

those have a simple story, "Winter's Bone" is laden with the suspense of a mystery.

INCEPTION

Acclaimed filmmaker Christopher Nolan directs an international cast in an original sci-fi actioner that travels around the globe and into the intimate and infinite world of dreams. Dom Cobb (Leonardo DiCaprio) is a skilled thief, the absolute best in the dangerous art of extraction, stealing valuable secrets from deep within the subconscious during the dream state, when the mind is at its most vulnerable. Cobb's rare ability has made him a coveted player in this treacherous new world of corporate espionage, but it has also made him an international fugitive and cost him everything he has ever loved. Now Cobb is being offered a chance at redemption. One last job could give him his life back but only if he can accomplish the impossible: inception. Instead of the perfect heist, Cobb and his team of specialists have to pull off the reverse: Their task is not to steal an idea but to plant



DEFYING GRAVITY. The normal laws of physics do not apply in "Inception".
PHOTO: WARNER BROS.



WAKIE WAKIE! Dreamland is not a safe place in "Inception".

PHOTO: WARNER BROS.

one. If they succeed, it could be the perfect crime. But no amount of careful planning or expertise can prepare the team for the dangerous enemy that seems to predict their every move – an enemy that only Cobb could have seen coming.

KNIGHT AND DAY

"Knight and Day" centers on a lonely woman (Cameron Diaz) whose seemingly harmless blind date suddenly turns her life upside-down when a super spy (Tom Cruise) takes her on a violent worldwide journey to protect a powerful battery that holds the key to an infinite power source. Tom Cruise and Cameron Diaz star in this sexy action comedy, in which a chance encounter thrusts a woman and a

charming but lethal operative into a series of adventures across the globe. As if dodging assassins and uncovering world-changing secrets weren't enough, she must now figure out if he is a good guy, a traitor – or just plain crazy.

CYRUS

Cyrus takes an insightful and funny look at love and family in contemporary Los Angeles. Still single seven years after the breakup of his marriage, John (John C. Reilly) has all but given up on romance. But at the urging of his ex-wife and best friend Jamie (Catherine Keener), John grudgingly agrees to join her and her fiancé Tim (Matt Walsh) at a party. To his and everyone else's surprise, he actually

manages to meet someone: the gorgeous and spirited Molly (Marisa Tomei). Their chemistry is immediate. The relationship takes off quickly but Molly is oddly reluctant to take the relationship beyond John's house. Perplexed, he follows her home and discovers the other man in Molly's life: her son, Cyrus (Jonah Hill). A 21-year-old new age musician, Cyrus is his mom's best friend and shares an unconventional relationship with her. Cyrus will go to any lengths to protect Molly and is definitely not ready to share her with anyone, especially John. Before long, the two are locked in a battle of wits for the woman they both love – and it appears only one man can be left standing when it's over. □



TAKING RESPONSIBILITY. The seventeen year old Ree will face many trials in her struggle to save the family home in "Winter's Bone".
PHOTO: ROADSIDE ATTRACTIONS



MAMA'S BOY: "Cyrus" has a hard time accepting that his mother has a new man in her life.
PHOTO: STUDIOKREDIT



DESPITE DIRT AND DANGER, Cameron Diaz and Tom Cruise still manage to look hot, both "Knight and Day".
PHOTO: 21TH CENTURY FOX

Mannskapsskifte i åpen sjø

Mannskapsskifte i åpen sjø ved bruk av MOB-båt kan i mange tilfeller utgjøre en stor sikkerhetsrisiko. Spørsmålet om å forby denne praksisen har vært reist flere ganger, og derfor ønsket Sjøfartsdirektoratet å kartlegge omfanget av denne praksisen blant norske rederier som opererer norske fartøy i offshorevirksomhet.



Randi Linløkken, rådgiver, underavdeling for arbeids- og levevilkår. Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet sendte i slutten av 2008 ut en kartleggingsundersøkelse til 42 rederier som har sitt operasjonsområde i Nordsjøen og hvor mannskapsskifte i åpen sjø kan være et alternativ. I undersøkelsen ble rederiene spurt om hvorvidt de praktiserer mannskapsskifte i åpen sjø, og i tilfelle hva som var årsaken til det. De ble også spurt om hvilke sikkerhetsmessige vurderinger og tiltak som ble utført i forkant av en slik operasjon.

Næringen var dessverre lite flink å følge opp denne henvendelsen, og på tross av flere purringer fikk direktoratet tilbakemelding fra kun 25 rederier. Blant disse kan man

karaktarisere de fleste som store i bransjen, og siden resultatene var rimelig entydige, anså direktoratet seg tross alt som tilfreds med tilbakemeldingen.

LITE BRUKT METODE

Av de rederiene som svarte, var det elleve som bekreftet at mannskapsskifte i åpen sjø var blitt utført. Kun ett rederi svarte at de hadde hatt rutinemessige skift av mannskap i åpen sjø, men at de i slike tilfeller hadde benyttet store sertifiserte crew-båter. Blant de andre rederiene ble sykdom og dødsfall i nær familie og lignende oppgitt som årsak. Omtrent uten unntak har det vært utført skriftlig dokumentert risikovurdering før skiftet ble gjennomført.

På bakgrunn av de svarene som kom inn under kartleggingen, viser det seg altså at det er få rederier som utfører mannskapsskifter i åpen sjø, og at disse er risikovurdert og dokumentert.

KUN TRE REGISTRERTE HENDELSER

Sjøfartsdirektoratet registrerer alle innrapporterte ulykker, og i perioden 2007 til 2009 er det meldt inn 27 hendelser ved bruk av MOB-båt. Av disse er det kun tre som kan relateres til mannskapsskifte. To var under kjøring i grov sjø, og her kan man stille spørsmål om risikovurderingen i forkant har vært god nok. Den tredje ulykken førte til en klemt finger under oppstart av påhengsmotoren.

REGELVERK

Sjøfartsdirektoratet har vurdert mannskapsskifte i åpen sjø på bakgrunn av sikkerhetsrisiko og menneskelig faktor. Det finnes i dag ikke noe forbud som omfatter denne typen operasjoner, men sikkerhetsmessige aspekter i enhver risikoutsatt arbeidssituasjon er regulert i forskrift, hvor rederiet og skipsfører har ansvar for arbeidstakernes liv og helse. Dersom det er fare for liv og helse stilles det krav til gjennomføring og dokumentering av risikovurdering.

I følge "Anbefalte retningslinjer for kapteinshåndbok" (operasjonsmanual for offshore servicefartøyer norsk sokkel) er mannskapsskifte i åpen sjø ved bruk av MOB-båt ikke en akseptabel metode, og bør kun benyttes i spesielle tilfeller der det skal

utarbeides en SJA (Sikker-Jobb-Analyse) før skiftet gjennomføres. I tillegg må mannskapene det gjelder gi sin aksept for dette.

Sjøfartsdirektoratet mener at dagens regelverk ivaretar sikkerheten for mannskapsskifte i åpen sjø og kommer ikke til å forby denne praksisen, men vil følge utviklingen nøye.

SETT OPP AKSEPTKRITERIER!

Norsk Sjøoffisersforbund har engasjert seg sterkt i bruk av MOB-båt ved mannskapsskifte i åpen sjø. De mener at skipsføreren i stand-by-fartøy kan føle et press fra arbeidskollegaer om bord, som av ulike årsaker må hjem før turnusen er avsluttet. Dette presset kan ha innvirkning på avgjørelsen om å tillate bruk av MOB-båt eller ikke. Spesielt kan presset føles sterkt dersom værforholdene er ugunstige, noe som svært ofte er tilfelle i Nordsjøen. Et alternativ kan være frakt med helikopter, men dette innebærer jo også en sikkerhetsrisiko.

Sjøfartsdirektoratet mener det er tilrådelig at man i den interne risikogjennomgangen som foretas i forkant av denne type operasjoner, setter opp akseptkriterier for når aktiviteten er forsvarlig å gjennomføre. Slike akseptkriterier kan være definerte verdier for bølgehøyde, vind, sikt eller andre sikkerhetsmessige forhold som vil kunne ha innvirkning på operasjonen. På denne måten vil skipsføreren ha et dokumentert grunnlag å ta beslutningen ut fra, og kan slippe å komme opp i situasjoner der han blir presset til å foreta subjektive beslutninger som kan medføre økt risiko for liv og helse. □



MANNSKAPSSKIFTE i åpen sjø ved bruk av MOB-båt kan være risikabelt. Været i Nordsjøen er langt fra alltid så fint som her.

ILLUSTRASJONSFOTO: MORTEN STOREBØ, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK

VSAT
Ku-Band VSAT (ESV)
FV-100

FURUNO

FURUNO's Ku-Band VSAT solution brings cost-effective and high-speed broadband communications to the vessel

FURUNODEEPSEA.com

FURUNO NORGE A/S
www.furuno.no

Hvor blir det av reduksjonen i antall skipsulykker?

Basert på ulykkesstatistikken for første halvår 2010 er det vanskelig å spore noen nedgang i antall ulykker. Et hederlig unntak er arbeidsulykker som viser en positiv utvikling. Dette er gledelig, og kan indikere at opplæring og fokus på sikre arbeidsmetoder om bord gir resultater.



Bjørn E. Pedersen, direktør, avdeling for strategisk sikkerhet, Sjøfartsdirektoratet

Sett bort fra arbeidsulykker, er statistikken dessverre nedslående. Til tross for stort fokus på ulykker med ferger som kolliderer med kai, viser tallene ingen bedring. Halvårsresultatet kan i verste fall tolkes som en forverring dersom ikke utviklingen snur i løpet av årets siste måneder.

grunnstøtinger av tørrlasteskip, mens antall grunnstøtinger blant fiskefartøy har økt. For passasjerskip er antallet uforandret. I 2009 registrerte direktoratet ti grunnstøtinger og kontaktskader med hurtigbåter hvorav flere var svært alvorlige. Så langt i 2010 derimot, viser tallene en klar bedring med kun tre registrerte, hvorav én alvorlig. □

	2007	2008	2009	2010 per 3. juni
Annen ulykke	13	25	17	10
Arbeidsulykke/personulykke	528	446	271	87
Brann/eksplosjon	19	26	21	15
Grunnstøting	113	102	108	43
Hardtværskade	2	4	1	0
Kantring	7	1	9	3
Kollisjon	18	12	17	8
Kontaktskade - kaier og broer	29	30	43	23
Lekkasje	6	8	6	6
Miljøskade/forurensing	6	7	9	7
Stabilitetssvikt uten kantring	1	2	0	0
Fartøy savnet/forsvunnet	0	0	3	0
Total	742	663	505	202

ULYKKESHENDELSER de siste fire årene. Tabellen viser alle registrerte hendelser på både norske og utenlandske skip.

FORELØPIG RESULTATLØST

Sjøfartsdirektoratet har gjennom flere møter med næringen tatt opp problemstillinger knyttet spesielt til etablering og etterlevelse av prosedyrer. Det har blant annet vært pekt på opplæring i bruk av nødprosedyrer og vedlikehold, samt operasjonsprosedyrer som skal medvirke til at man unngår kollisjoner med fergekaier. Foreløpig kan vi ikke se noe resultat av dette arbeidet, noe Sjøfartsdirektoratet vil ta høyde for i sitt kommende inspeksjons- og sertifiseringsarbeid av næringen.

GRUNNSTØTINGER

Når det gjelder grunnstøtinger, så er det heller ikke her noen tydelig bedring. Direktoratet noterer en liten reduksjon i antall



FOTO: ARVE SVENNING. FOTOKONKURRANSEN FOR SLOFOK 2008

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





Oljekatastrofen i Mexicogulften

Vurdering av helserisiko

Operasjoner i områder der det er stor fare for helseskader, krever grundig risikovurdering.



VURDERTE RISIKO PÅ FORHÅND. "Viking Poseidon" fra rederiet Eidesvik var en av de norske båtene som deltok i arbeidet med å begrense oljekatastrofen i Mexicogulften.



Arne Ulven,
forskningsjef,
Norsk senter for
maritim medisin

Norske skip bidro med verdifull innsats i arbeidet med å stoppe den enorme oljeutblåsningen i Mexicogulften som følge av "Deepwater Horizon"-ulykken. Innsatsen var meget viktig og baserte seg på kunnskap, erfaring, teknologi og god sjømannskap. Arbeidet var åpenbart nødvendig, men det er klart at det forelå en potensiell helserisiko for personellet om bord på skip som var i området.

VURDERING OG OPPFØLGING

Rederiet Eidesvik, som deltok i operasjonene fra starten av, ga Norsk senter for maritim medisin oppdraget med å utføre en spesifikk helserisikovurdering med forslag til helseoppfølging på bakgrunn av deres spesielle data og skip. På forhånd hadde rederiet gjort et stort arbeid med å samle dokumentasjon, produktdatablader, måleresultater, beskrivelse av måleutstyr, beskrivelse av vernetiltak, tiltaksgrenser og verneutstyr samt annen relevant informasjon.

De delene av denne helserisikovurderingen, med anbefalinger som ikke var spesifikke for Eidesvik, ble senere distribuert via Sjøfartsdirektoratet til de aktuelle rederiene som opererte i området. De enkelte rederiene sto selv ansvarlig for å gjøre sine egne helserisikoanalyser og egen helseovervåking av sine ansatte, men det utsendte materialet kunne brukes i dette arbeidet.

Norsk senter for maritim medisin har også sammen med Sjøfartsdirektoratet utarbeidet et registreringsopplegg for helseplager som kan skyldes arbeidet i Mexicogulften, og som det søkes hjelp for eller som man ønsker å få registrert. Det ble også utarbeidet et spørreskjema for alle om bord, et forslag til helseoppfølging og en orientering til de enkelte sjøfolkene og deres lege eller bedriftshelsetjeneste. Dette er distribuert til alle de aktuelle rederiene.

HELSEKATASTROFE

Den norske innsatsen foregikk inne i det meget store forurensete området, der den uraffinerte råoljen inneholdt svært mange forskjellige kjemiske forbindelser i ulike konsentrasjoner. De enkelte forbindelsene damper av i forskjellig grad og er forbundet med varierende helserisiko. Den høye temperaturen i luft og sjø øker avdampningen og gir øket grad av luftforurensning. Helserisikoen i slike tilfeller er i hovedsak forbundet med forurensning av luften, men også av olje som følger med utstyr som har vært i kontakt med oljen. I tillegg kan råoljen og kjemikalier som brukes, forurense luften ved at det dannes "aerosoler" – små dråper som slynges ut i luften når store bølger brytes eller ved annen mekanisk "pisking". Under slike forhold kan luften inneholde relativt store mengder kjemikalier.

I operasjonsområdet var fartøyene omgitt av olje overalt slik at vindretningen ikke hadde særlig betydning. Det var derfor ikke mulig å orientere fartøyet slik at de som utførte arbeidet ble utsatt for mindre forurensning.

KRAV FRA FLERE HOLD

"Deepwater Horizon"-ulykken skjedde i amerikansk farvann, og USA hadde gitt den britiske operatøren BP tillatelse til operasjonen som endte med katastrofe. BP måtte påta seg et

stort ansvar for alle sider av operasjonen, inkludert håndtering av alle typer ulykkeshendelser. USA må basere seg på at BP ivaretar sine forpliktelser og kan om nødvendig gi pålegg. Når BP leier inn andre selskaper har de som hovedbedrift totalansvaret for at disse utfører jobben tilfredsstillende og for at personell ikke påføres helseskade. For å ivareta dette må de sikre at alle selskaper de leier inn har sine egne systemer for ivaretagelse av hendelser og beskyttelse av og oppfølging av personell.

Norske skip må altså forholde seg til krav både fra USA og BP. I tillegg må også kravene i norske lover og forskrifter tilfredsstilles. Når det gjelder helserisiko for personell på norske skip er kravet fra Norge å finne i det vi ofte kaller "sjøens arbeidsmiljølov" – forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

NORSKE KRAV TIL ARBEIDSMILJØ

I Norge skal vi være meget fornøyd med at vi har en så god forskrift som regulerer arbeidsmiljø og sikkerhet om bord. Den er meget tydelig og anvendelig, og hjemler klare ansvarsforhold, forpliktelser og rettigheter. Forskriften legger følgende retningslinjer til grunn ved gjennomføring av bestemmelsene:

1. Risikomomenter skal unngås.
2. Enhver risiko som ikke kan unngås, skal vurderes særskilt.
3. Enhver risiko skal motvirkes ved kilden.
4. Det skal tas hensyn til tekniske fremskritt.
5. Felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet skal om mulig gjennomføres framfor individuelle vernetiltak.

I Mexicogulften var det punktene 2 og 5 som var aktuelle. I en akutt krise er det vanskelig å ivareta punktene 1, 3 og 4, da dette krever designtiltak, prosessplanlegging og andre tiltak i forkant.

Punkt 2, som krever særskilt vurdering av enhver risiko som ikke kan unngås, ivaretas gjennom en grundig risikovurdering. En slik vurdering forutsetter tilgang på alle relevante opplysninger som kjemiske forbindelser, produktdatablader, meteorologiske data, prosesser, målinger i arbeidsmiljøet, individeksponering, eksponeringsveier, systemtiltak og individuelle tiltak for eksponeringsreduksjon og vern. For å gjøre en slik risikovurdering er det i tillegg nødvendig med arbeidsmedisinsk, yrkeshygienisk og toksikologisk kompetanse.

Punkt 5 krever at felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet, om mulig, skal gjennomføres framfor individuelle vernetiltak. For å ivareta dette, er det viktig at det etableres grenser for hvor høye konsentrasjoner i luft som kan tillates før de forskjellige tiltakene iverksettes. Et viktig systemtiltak er å montere effektive aktive kullfiltre på ventilasjonsinntakene til områdene under le og til operatørbuer. Dette vil eliminere eksponering i oppholdsområdene.

TREKKE LÆRING

Oljenasjonen Norge kan hente viktig og verdifull erfaring fra den alvorlige ulykken i Mexicogulften. Alle relevante myndighetsorganer, fagmiljøer, organisasjoner og andre bør derfor benytte anledningen og samarbeide for at Norge skal stå enda bedre rustet til å takle en tilsvarende utfordring. Norsk senter for maritim medisin vil gjerne bidra i det videre arbeidet. □

Sterk økning i registrering av fritidsfartøy i NOR



TRYGGERE. Å registrere fritidsbåten i NOR gir økt sikkerhet ved kjøp og salg.

FOTO: VIDAR PEDERSEN

Stadig flere velger frivillig registrering av fritidsfartøy under 15 meter i NOR-registeret. Det gir økt sikkerhet for både kjøpere, selgere og kredittinstitusjoner.



Bente Amandusen
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

Første halvår i år har 345 fritidsfartøy blitt registrert NOR, mot 312 i fjor. Dette er langt flere enn tidligere år, kan assisterende direktør i Skipsregistrene, Anita Malmedal, fortelle. - Til sammenligning var det kun 189 som registrerte fritidsfartøy i hele 2003, sier hun.

Til sammen er det nå registrert over 15 200 fartøy i NOR. Registrering er pliktig for fartøy med lengde på 15 meter og over, mens fartøy under 15 meter kan registreres frivillig. For

fritidsfartøy er nedre grense sju meter, mens næringsfartøy kan registreres uansett størrelse.

SALGSARGUMENT

NOR-registeret er et rettsvernregister, som viser eierforhold og registrerte rettigheter i fartøyet.

- Registeret kan sammenlignes med tinglysningsregisteret for fast eiendom, sier Malmedal. - Et rettsvernregister betyr at en kreditor kan ta pant i fartøyet dersom eier har behov for å ta opp lån, for eksempel i forbindelse med et kjøp. Dette har kanskje ikke så stor betydning for dagens eier, men ved et salg, kan ny kjøper skaffe seg finansiering med sikkerhet for banken i form av tinglyst pant på fartøyet.

Fartøy som er registrert i NOR selges gjerne lettere nettopp på grunn av denne muligheten til belåning. - Ja, det er faktisk slik at i båtannonsene på finn.no brukes registrering i NOR som salgsargument, sier Malmedal.

Rettsvern for eierforholdet er også et viktig poeng for å velge å registrere. - Da kan ingen andre enn den som er registrert i skipsregisteret selge båten din, forsikrer hun.

Det at et fartøy er registrert i skipsregisteret, betyr også at en potensiell kjøper kan sjekke eierforhold og om det er pant på fartøyet ved søk på våre hjemmesider. Dette innebærer en trygghet for kjøper, ved at han vet han handler med rett eier og får oversikt over tinglyst pant.

Eiere som skal til utlandet med fartøyet, kan dessuten få utstedt et Nasjonalitetsbevis, påpeker Malmedal. Dette dokumentet viser at fartøyet er norskregistrert og hvem som er eier. Mange utenlandske havnemyndigheter etterspør dette ved anløp i dag.

FORENKLET

Anita Malmedal forsikrer at skipsregisteret har stor fokus på å yte service til sine brukere, enten det er privatpersoner, redere eller banker. - Registreringsprosessen for fritidsfartøy under 15 meter er i år blitt forenklet, forteller hun. - Siden 1. januar i år er det ikke lenger Sjøfartsdirektoratet som skal måle far-

tøyet fysisk, Skipsregistrene skal i stedet innhente måledata og CE-dokumentasjon for fartøy som faller inn under CE-regelverket. Kunden trenger da kun å forholde seg til én myndighet, og det oppleves som veldig positivt for de fleste.

Fra 1. januar i år er det også bestemt at fartøy under 15 meter skal merkes utvendig, i tillegg til den innvendige merkingen som skjer før fartøyet registreres. Eier får tilsendt merker til utvendig bruk etter at registreringen er gjennomført i skipsregisteret. - Det er viktig at disse merkene benyttes på fartøyet, påpeker Malmedal, og understreker at når fartøyet er registrert i skipsregisteret, er eier forpliktet til å melde endringer dersom båten selges, endrer navn eller hjemsted eller skal slettes. Ved salg har både selger og kjøper plikt til melde fra om salget.

Kravet til sikkerhet gjenspeiles i regelverket, og Malmedal tror at dokumentasjonskravet kan virke strengt for noen. - Men generelt er brukerne både positive og forståelsesfulle, sier hun. - Man må huske at skipregistrene skal ivareta sikkerheten både for kjøpere, selgere og kredittinstitusjoner. □

Foto: Fred Olsén

EN KONKURRANSEDYKTIG SAMARBEIDSPARTNER

www.veristar.com / tlf. 24 06 91 00

Move Forward with Confidence

Bruk av flytevest

Har de gamle gutta endelig lært?

Statistikken for omkomne ved bruk av fritidsfartøy ser svært annerledes ut enn tidligere år. Det er i år ikke fall over bord av middelaldrende menn som topper statistikken. I stedet skyldes 75 prosent av ulykkene kantring av små fartøy, ofte med yngre personer ombord. De aller fleste ville ha overlevd dersom de hadde brukt flytevest.



Bente Amandusen
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

Tolv personer har mistet livet i forbindelse med bruk av fritidsfartøy hittil i år. Blant dem er det kun en kvinne og ingen barn. - Det er som sedvanlig, sier Bjørn Reppe, direktør for Sjøfartsdirektoratets underavdeling for sjøvett og fritidsfartøy. - Det viser seg år etter år at det er menn som er mest utsatt for ulykker i fritidsbåter.

Det som derimot skiller 2010 fra tidligere år, er at statistikken

ikke er dominert av middelaldrende menn som faller over bord.

HOLDNINGSKAMPANJE

Det ble forventet at obligatorisk båtførerbevis, som ble innført fra 1. mai i år, ville skape bedre holdninger til sikkerhet for fritidsbåttbrukere. Båtførerbeviset er imidlertid kun obligatorisk for dem som er født i 1980 eller senere. Det var således et særskilt behov for å rette spesielle holdningsendrende tiltak mot de eldre brukerne av fritidsfartøy, for det har inntil i år omkommet langt flere middelaldrende og eldre menn enn fritidsbåttbruken for denne aldersgruppen skulle tilsi.

Tidligere nærings- og handelsminister Sylvia Brustad tok derfor i fjor initiativ til en holdningskampanje som var spesielt rettet mot menn i gruppen 40 år og eldre. I samråd med Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet ble det besluttet at fokus for kampanjen skulle være å få den mest utsatte gruppen av båtbrukere til å påføre seg flyteplagg når de var ute i små åpne båter.

En arbeidsgruppe bestående av Sjøfartsdirektoratet, Redningsselskapet, Norsk Båtråd, NORBOAT, NHO-reiseliv og FNH (Finansnæringsens Hovedorganisasjon) fikk

ansvaret for det som ble til den såkalte "33-kampanjen"

VEKTEN AV ET LIV

Tallet 33 er gjennomsnittlig antall omkomne i fritidsbåtulykker de siste ti årene. Det henspiller også på vekten av CO2 i patronen som fyller en automatisk oppblåsbar redningsvest. - Vi sier det slik at 33 gram er vekten av et liv, sier Bjørn Reppe, og forteller at han er meget fornøyd med kampanjen så langt. Gjennom hele sommeren har aviser og TV hatt mange oppslag om bruk av flytevest, og det kan altså se ut som om menn over 40 har tatt budskapet innover seg.

Det er vanligvis denne gruppen som er mest utsatt for fall over bord og båtkantringer med påfølgende drukning. Hittil i år er det imidlertid kun én person som er omkommet som følge av fall over bord. Dette er usedvanlig lite sammenlignet med tidligere år. Det er også bemerkelsesverdig at ikke flere enn fem av de tolv omkomne var eldre enn 40 år.

- Ut fra statistikken for første halvår kan det altså synes som om mange i denne aldersgruppen allerede har skjerpet seg og fulgt oppfordringen om å påføre seg flytevest. Dette er i så fall gledelig, sier Bjørn Reppe. - Men før vi kan konkludere med noe, må vi imidlertid vente og se hvordan utviklingen blir fremover.



FINT VÆR OG FLOTTE BÅTER er ingen garanti for sikkerheten. Ulykker kan skje, og flyteplagg er veldig viktig for å overleve om man faller i sjøen.

ILLUSTRASJONSFOTO: APNT SKIFFESTAD

dere med noe, må vi imidlertid vente og se hvordan utviklingen blir fremover.

UTENLANDSKE FISKERE

De som tradisjonelt har vært utsatt for ulykker har lite annet enn alderen til felles. - Det er her ikke snakk om en ensartet gruppe, forteller Reppe. - Bortsett fra at det hvert år omkommer en del utenlandske turister som er i Norge for å fiske.

Disse kan det være vanskelig å nå med norske holdningskampanjer, og det blir mye opp til dem som leier ut båtene sine til fisketurister å informere om viktigheten av å ivareta sikkerheten. - Men man kan også henvende seg direkte til turistene, for eksempel ved videoer eller trykket informasjonsmaterieill på egnet språk, noe det arbeides med påpeker Reppe.

KUNNE OVERLEVD

Det er i år brukerne av de aller minste fritidsfartøyene - så som kano, kajakk og joller - som har vært mest utsatt for fa-



HÅPER MENN HAR SKJERPET SEG. - Å bruke flyteplagg er livsviktig, sier Bjørn Reppe, direktør for Sjøfartsdirektoratets underavdeling for sjøvett og fritidsfartøy.

tale ulykker. Så mange som ni av de tolv personene som omkom, døde som følge av kantring.

- Slike fartøy har dårlig stabilitet og er dermed lette å kantre, sier Bjørn Reppe. - Det tragiske i denne situasjo-

nen er at langt de fleste av de omkomne med stor sannsynlighet ville ha overlevd dersom de hadde brukt flyteplagg.

- For å overleve slike situasjoner er det avgjørende å ha på seg flytevest, mener han. - Har man på seg et flyteplagg er det naturligvis veldig vanskelig å drukne. Men om man ikke har en fastmontert leder eller lignende på båten, er det stor fare for at man ikke kommer seg opp i båten igjen, og ender med å fryse i hjel. Derfor er det også en fordel ikke å være alene i båten, slik at noen kan hjelpe om ulykken er ute. Er man alene er det en god idé å ha med seg mobiltelefon i vannrett pose.

Dersom samtlige fritidsbåttbrukere bruker sunn fornuft og ifører seg flyteplagg når de befinner seg i situasjoner der det er fare for å falle i vannet, så ville antallet omkomne kunne blitt halvert, hevder Bjørn Reppe. - Da kunne vi trygt nyte sjøen og båtlivet, og sluppet mer unødig tap av liv, sier han. - Ikke noe ville være mer gledelig enn det. □



ALLE MÅ BRUKE FLYTEPLAGG. Folk er gjerne flinke til å passe på at ungene har på seg redningsvest, men voksne flyter ikke bedre enn barn.

ILLUSTRASJONSFOTO: APNT SKIFFESTAD

Mange har tatt båtførerprøven

Første sommeren med obligatorisk båtførerbevis

Etter at ordningen med obligatorisk båtførerbevis ble innført 1. mai i år, har det vært en kraftig økning i antall personer som har tatt prøven. Hittil i år har over 25 000 vært innom et testsenter eller en sensor.



Bente Amandusen
Redaktør Navigare,
Sjøfartsdirektoratet

ANTALL BÅTFØRERBEVIS I 2010

Januar	846
Februar	1763
Mars	2748
April	3404
Mai	4789
Juni	6530
Juli	4423
August	1088

Antallet båtfører kandidater steg voldsomt i andre kvartal i år etter å ha vært meget lavt i 2009 og første kvartal 2010. Mange tok prøven samtidig med at kravet om obligatorisk båtførerbevis trådte i kraft. Ser man på statistikken er det særlig de tidlige sommermånedene som skiller seg ut. I mai var det 4 789 som fikk båtførerbeviset, mens det i juni var hele 6 530 som gjorde sitt for å stille vel forberedt for en sommer med sjø og båtliv.

– Dette er faktisk en all-time-high, forteller administrerende direktør Bernt Nilsen i Norsk Test, som drifter båtførerprøven på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

FÅ OVER 30

– De høye tallene er svært positive, og tyder på at folk er opptatt av å ferdes trygt på sjøen, sier

Bjørn Reppe, underdirektør i Sjøfartsdirektoratets avdeling for sjørett og fritidsfartøy. Han forteller at den store økningen først og fremst er innenfor gruppen som det kreves obligatorisk båtførerbevis for, det vil si de som er født i 1980 og senere.

De som er født før 1. januar 1980 har ikke krav om båtførerbevis, og det synes heller ikke som om de ser behovet for opplæring. Trenden med at få over 30 år tar prøven ser ut til å holde frem. Til tross for at volumet økte kraftig i 2010, er tallet på dem over 30 veldig lavt.

– De over 30 har nesten sluttet å ta båtførerprøven etter påbudet kom, sier Bernt Nilsen i Norsk Test. – I 2007 var 66 prosent av dem som tok prøven over 30. I år er det kun 20 prosent. I tall vil det si at det i 2007 var 11 584 over 30, mens hittil i år er det bare 4 015.



MYE KREFTER. Skal man føre fritidsbåt med kraftig motor må man vite hva man gjør.

ILLUSTRASJONSFOTO: ARNT SKIFTSTAD

Når det gjelder kjønnsfordeling, er det en positiv økning i andel kvinner som tar båtførerprøven – fra kun 18,5 prosent i 2007 til 23,7 prosent så langt i 2010. Det er likevel langt igjen til en jevn fordeling. – Dette er fremdeles en gutteting, mener Nilsen.

OSLO PÅ TOPP

Det er antatt at det er om lag hundre tusen fritidsbåtbrukere som må ha båtførerbevis for å ferdes lovlig på sjøen. Det er ennå et godt stykke å gå før alle er i mål. Siden vedtaket om obligatorisk båtførerbevis ble kjent, er det kun 39 390 som har fått bevis. Hele 60 prosent har altså ikke tatt prøven enda.

Det er Oslofolk som har vært ivrigst. Der har halvparten av båtførerne skaffet seg beviset. Også sørlendingene gjorde sitt for å stille forberedt for å nyte skjærgården i båt – 44 prosent i Aust-Agder har tatt prøven. Med unntak av Finnmark med 43 prosent, er det nordlendingene som ligger dårligst an, med Nordland, Nord-Trøndelag og Troms på rundt 25 prosent.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Dersom man blir tatt uten påkrevet båtførerbevis, kan resultatet bli en saftig bot. 5 000 kroner er anbefalt bøtenivå fra

VIKTIG Å VITE HVEM SOM SKAL VIKE. Trafikkreglene på sjøen er en del av pensum på båtførerprøven.

ILLUSTRASJONSFOTO: ARNT SKIFTSTAD

SJØVETTREGLENE

1. Tenk sikkerhet
2. Ta med nødvendig utstyr
3. Respekter vær og farvann
4. Følg Sjøveisreglene
5. Bruk redningsvest eller flyteplagg
6. Vær uthvilt og edru
7. Vis hensyn

Politidirektoratet, og politiet i flere fylker har utstedt en rekke bøter.

Folk som kjører ulovlig bør også vite at de risikerer langt større økonomiske konsekvenser dersom ulykken er ute.

– Båtførere uten nødvendig båtføreropplæring må være klar over at de ved skade kan få redusert erstatning dersom det er årsakssammenheng mellom skaden og manglende båtfører-kunnskap. Et eksempel på dette er en grunnstøting hvor kunnskap om enkel navigering mangler. Båtførere må også være forberedt på å ta deler av kostnadene ved eventuelle skader som de påfører andre, sier Per Arne Strandenes, båtsjef i If Skadeforsikring. Han oppfordrer alle båtførere til å ta båtførerbevis, også de som ikke er forpliktet

til det gjennom det nye regelverket. – Økt kunnskap og nautisk kompetanse blant båtførere betyr større trygghet og trivsel for alle oss som ferdes på sjøen, sier han.

NYTTIG FOR ALLE

Sjøfartsdirektoratet ser svært positivt på at så mange fritidsbåtbrukere har tatt båtførerprøven, og håper at den gode trenden kommer til å fortsette – ikke bare fordi man risikerer bøter ved å la være, men fordi man ser verdien i å lære om trygg ferdsel på sjøen.

Mange unge båtbrukere kan godt være erfarne og dyktige båtførere, og enkelte vil føle at det er unødvendig for dem å bli pålagt båtførerbevis. – Dersom de mener at de allerede kjenner til reglene for god atferd på sjøen, så trenger de ikke gå på kurs, sier Bjørn Reppe i direktoratet. – Det er fullt mulig å ta prøven som privatist.

Han tror likevel at de fleste vil ha noe å lære på et kurs. – Uansett alder, så er det viktig at folk som er uerfarne båtbrukere går på kurs før de begir seg ut på sjøen, mener han. – Det gjelder spesielt dem som har investert i store nye båter med mange hestekrefter. – Ut fra ulykkesstatistikken ser vi at det er mange raske cabin cruisere som er innblandet i til dels alvorlige ulykker med store materielle skader, forteller han. – Dette kunne vært forhindredd dersom folk hadde vært bedre skolert i navigasjon og båtbruk. □

Norske regler om ballastvann

Ballastvannforskriften trådte i kraft 1. juli 2010. Forskriften er en delvis implementering av IMO's "Ballast Water Management Convention" av 2004. Denne konvensjonen har enda ikke trådt i kraft, men Norge har likevel valgt å implementere deler av konvensjonen allerede nå.



Karin Margrethe Vedø, rådgiver, underavdeling for regelverk og avtaler, Sjøfartsdirektoratet

Til enhver tid er det anslagsvis 7000 arter underveis i skips ballastvann-tanker, og man regner med at det skjer en ny suksessfull invasjon hver niende uke. Utfordringene øker stadig, idet skip med doble skrog gir mer stabil temperatur slik at flere arter overlever transporten.

Skipene går raskere, og det øker sjansen for overlevelse av arter som befinner seg i ballastvannet.

Introduksjon av fremmede arter kan potensielt få store konsekvenser. Problemer som kan dukke opp er massiv utryddelse av lokalt marint liv, tap av nærings-

grunnlag med påfølgende fattigdom, store økonomiske konsekvenser ved blant annet bekjempelse, skadeopprettning og vedlikehold av utstyr, matforgiftning og sykdom. Introduksjon av fremmede arter ansees som en av de største truslene mot det marine biologiske mangfoldet, fordi de kan forandre hele økosystemer.

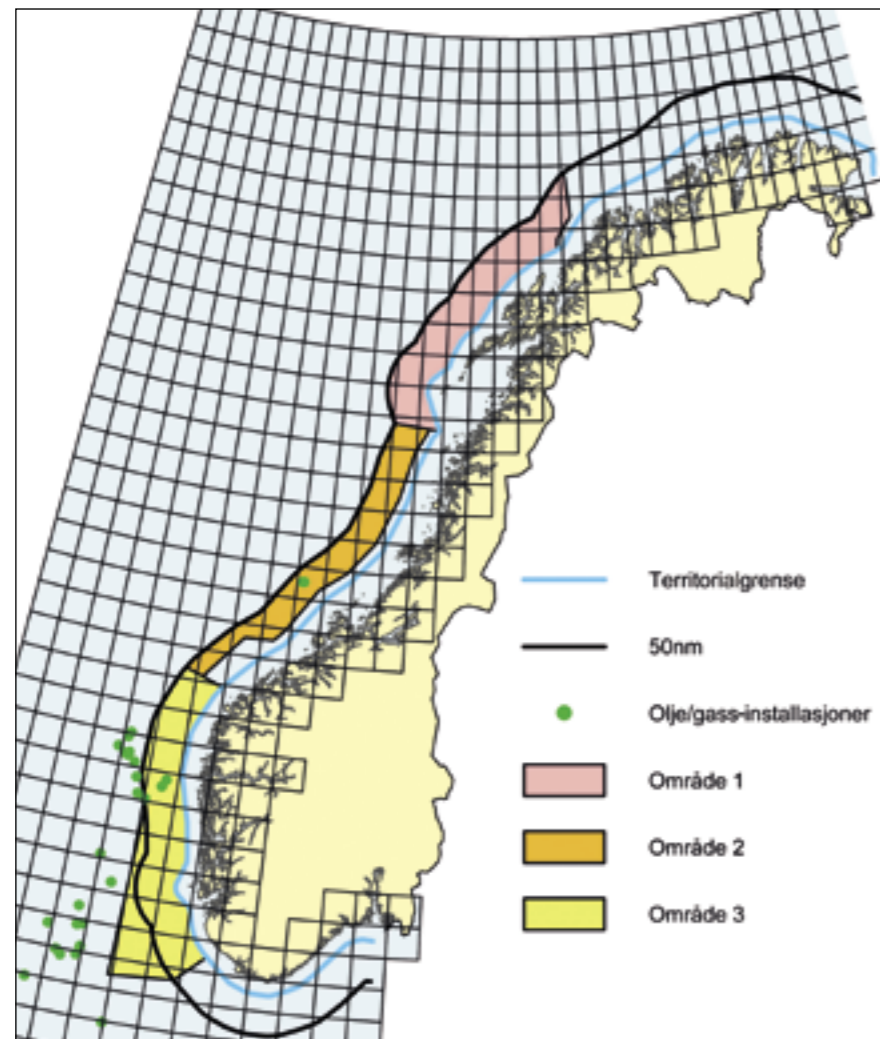
BALLASTVANNKONVENSIJONEN

Ballastvann ble første gang satt på dagsorden i IMO i 1988, og man startet med frivillige ordninger og retningslinjer. Ballastvannkonvensjonen – "The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments" – ble fastsatt i 2004, og trer i kraft tolv måneder etter at minimum 30 stater, som samlet utgjør mer enn 35 % av verdens handelsflåtes bruttotonnasje, har ratifisert. Norge ratifiserte konvensjonen i 2007. Per 31. mai 2010 har 25 land ratifisert konvensjonen, noe som til sammen representerer 24,28 % av verdens handelsflåtes bruttotonnasje.

Partene til konvensjonen forplikter seg til å forebygge og redusere overføringer av skadelige vannorganismer ved hjelp av kontroll og håndtering av ballastvann og sedimenter fra skip.

NORSK BALLASTVANNFORSKRIFT

Forskrift 7. juli 2009 nr. 992 om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannforskriften) gjelder alle skip som er bygget for å føre ballastvann, med unntak blant annet for skip som unntakende går i norsk territorialfarvann og norsk økonomisk sone, og for skip med permanent ballastvann i forseglede tanker.



REGION I og II. Skip som skal slippe ut ballastvann som er tatt opp utenfor den definerte regionen, eller i et annet område i regionen enn det området det skal slippes ut i, skal håndtere ballastvannet ved rensing, utskiftning eller levering til mottaksanlegg.

Kjølstrekk	BWm3	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<2009	1500-5000							D2		
<2009	<1500, >5000									D2
>=2009	<5000					D2				
>=2009, <2012	>=5000									D2
>=2012	>=5000					D2				

IMPLEMENTERINGEN AV BALLASTVANNSTEKNOLOGI. D2 (det røde feltet i figuren) henviser til regel D-2 i ballastvannskonvensjonen. I praksis betyr dette datoen for når renseteknologi må være installert.

Forskriften stiller krav om at skip som skal slippe ut ballastvann, og som har tatt opp dette utenfor den definerte regionen, eller i et annet område i regionen enn det området det skal slippes ut i, skal håndtere ballastvannet ved rensing, utskiftning eller levering til mottaksanlegg.

Regionen består av følgende områder:

I: Barentshavet, Norskehavet

II: Nordsjøen

Ved utskiftning skal ballastvannet skiftes ut i områder som ligger 200 nautiske mil fra land og på havdyp over 200 meter. Dersom dette ikke er mulig, skal ballastvannet skiftes ut i områder som ligger 50 nautiske mil fra land og på havdyp over 200 meter.

Dersom det ikke er mulig, skal ballastvann skiftes ut i nærmere definerte utskiftningsområder langs kysten. Dersom heller ikke dette er mulig, skal ballastvann skiftes ut før skipet ankommer norsk territorialfarvann.

Kravene til utskiftning gjelder ikke dersom skipet må avvike fra sin planlagte reise eller blir unødig forsinket. Utskiftning skal likevel gjennomføres så langt fra kysten som mulig.

Kravene til utskiftning gjelder heller ikke dersom skipsføreren med rimelig grunn finner at dette vil sette sikkerhet

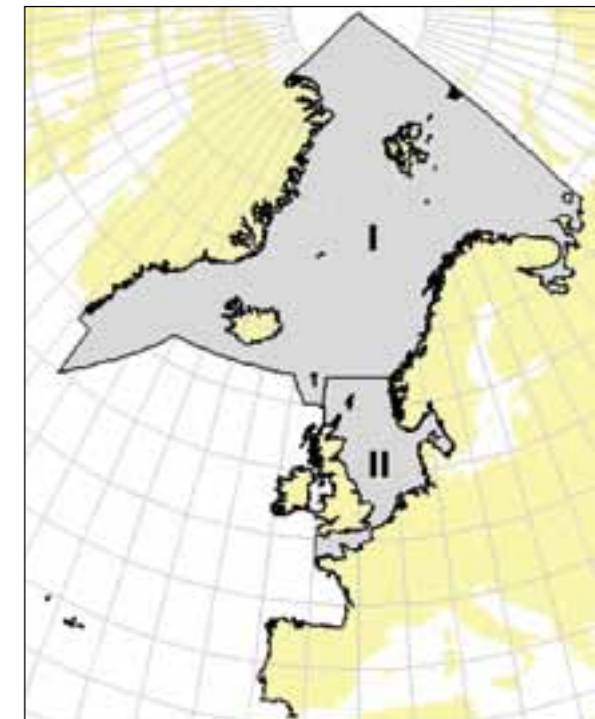
eller stabiliteten til skipet, mannskapet eller passasjerene i fare på grunn av dårlig vær, utformingen av eller påkjennningene på skipet, utstyrsvikt eller annet ekstraordinært forhold.

Det er videre gitt adgang for Sjøfartsdirektoratet til å fastsette særlige krav til utskiftning i konkrete tilfeller (for eksempel ved algeoppblomstring).

Kravet om rensing av ballastvann er foreløpig frivillig. Ved å åpne for rensing på frivillig basis, gis det adgang til å prøve ut ny teknologi. Kravene til rensing vil bli innfaset senere når konvensjonen trer i kraft.

HÅNTERINGSPLAN

Det stilles krav om at skip i norsk økonomisk sone eller territorialfarvann skal ha en godkjent plan for håndtering av ballastvann om bord. Planen skal inneholde tiltak og rutiner samt ansvarsforhold om bord. Dersom skipet ikke har fått ballastvannplanen godkjent i tide, vil det ved kontroll også bli akseptert at det fremvises skriftlig bekreftelse fra godkjent klaseselskap eller flaggstatsadministrasjonen om at ballastvannplanen er utarbeidet og mottatt for godkjenning. I den skriftlige bekreftelsen må det fremgå forventet saksbehandlingstid for godkjenning. Det forventes at ski-



OMRÅDER for utskiftning av urensert ballastvann.

pet følger planen og kan dokumentere dette i form av dagbokføring.

Det er også krav om at skip i norsk økonomisk sone eller territorialfarvann skal dagbokføre nærmere bestemte opplysninger vedrørende håndtering av ballastvann. □



FEVIK - NORWAY
TLF. + 47 37 04 79 34 - FAX + 47 37 04 88 40

Mail: fevi@online.no
Hjemmeside: www.fevikskilt.no





SAMLET SATSING. Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet – her representert ved assisterende direktør Anita Malmedal, sjøfartsdirektør Olav Akselsen og statssekretær Rikke Lind – samarbeidet om markedsføring av det norske internasjonale skipsregisteret overfor utenlandske rederibedrifter.

Posidonia 2010

Markedsførte det norske flagget

Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene hadde felles stand for å markedsføre det norske flagget på Posidonia.



Hedda Grip,
informasjonskonsulent,
avdeling for
kommunikasjon og
samfunnskontakt,
Sjøfartsdirektoratet

Den greske shippingmessen "Posidonia" arrangeres annethvert år, og er en av de viktigste møteplassene i internasjonal shipping. Hovedmålet med den norske deltakelsen var å synliggjøre norsk internasjonalt skipsregister (NIS) som et kvalitetsflagg, og dermed få både norske og utenlandske redere til å vurdere Norge som flaggstat for eksisterende eller nye skip.

FELLES INTERESSER

Det deltok i år 1850 utstillere fra 87 land på den store maritime utstillingen Posidonia Exhibition. I alt var 77

norske maritime bedrifter til stede. Statssekretær Rikke Lind i Nærings- og handelsdepartementet besøkte Hellas i juni, og hadde politiske samtaler med den greske økonomi- og skipsfartsministeren Louka Katseli om økonomi, konkurranse og skipsfart.

- Norge og Hellas har felles interesser i å arbeide tettere sammen. Det var et positivt møte hvor vi ble enige om å se nærmere på mulighetene for konkret samarbeid, sa Lind.

SAMLET SATSING

Statssekretæren besøkte også Posidonia-utstillingen sammen med sjøfartsdirektør Olav Akselsen og assisterende direktør Anita Malmedal i skipsregistrene.



FOR FULL MUSIKK. Den greske økonomi- og skipsfartsministeren, Louka Katseli, åpnet shippingmessen Posidonia som i år foregikk fra 7. til 11. juni.



NORSK STAND. Ole Kamlund og Vidar Pedersen fra Skipsregistrene presenterte norsk flagg sammen med Hedda Grip fra Sjøfartsdirektoratet.

- Felles deltagelse fra Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet og skipsregistrene er et ledd i vår internasjonale satsing for å fremme Norge som maritimt vertsland, sa Rikke Lind.

Det var Akselsen og Malmedal enige i. - Det er av stor betydning at norsk sjøfartsadministrasjon "toner flagg" på slike viktige møteplasser for internasjonal shipping, sa sjøfartsdirektøren.

- Direkte kontakt med rederier og maritimt miljø er viktig for å styrke vår posisjon som et serviceorientert kvalitetsregister

for internasjonal skipsfart, understreket assisterende direktør Anita Malmedal i Skipsregistrene.

FORNØYD

Seksjonssjef ved skipsregistrene, Ole Kamlund, var på slutten av uken meget fornøyd med responsen man hadde fått. - Messen har vært en positiv opplevelse for oss og vi har mottatt flere konkrete tilbakemeldinger på fremtidige registreringer i NIS kunne han fortelle. - Hovedinntrykket vi sitter igjen med er at NIS er godt kjent og at næringens erfaringer med registeret er gode. □



Sikkerhetsstyringssystem
tilpasset
Skipssikkerhetsloven § 7

Sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøyer

Ved sikkerhetsstyringssystem levert av SIRKEL oppnår du:

- Et økonomisk gunstig system som skaper trygge, sikre og velfungerende arbeidsplasser ombord
- Enkle og gode rutiner for oppfølging av myndighetspålagte krav om vedlikehold og sikkerhet
- Et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem tilpasset regelkrav

Kontakt oss for tilbud

SIRKEL

Solstrand, 9020 Tromsdalen
Telefon: 47 45 42 00
Email: post@sirkel-vs.no
Internett: www.sirkel-vs.no

OCS AS

Larsgårdsvegen 4, 6021 Ålesund
Telefon: 55 98 63 00
Email: sales@onsoft.no
Internett: www.onsoft.no

Sjøfartsdirektoratet har blitt miljøfyrtårn

Sjøfartsdirektoratet ønsker å gå foran som et godt eksempel i miljøsammenheng. Derfor er det gledelig at direktoratets hovedkontor i Haugesund er blitt sertifisert som Miljøfyrtårn.



Svanhild Solhaug,
underdirektør,
avdeling for
fellestjenester og arkiv,
Sjøfartsdirektoratet

Det var Nærings- og handelsminister Trond Giske som fikk æren av å overrekke sertifikatet til Sjøfartsdirektoratet under en tilstelning 11. august i år.

Sjøfartsdirektoratets visjon er å være den fremste pådriveren i verden innen sjøsikkerhet og miljø. Det er derfor en glede at direktoratets hovedkontor i Haugesund har jobbet aktivt og satt inn tiltak for å bli sertifisert som Miljøfyrtårn

for sin interne drift, sa statsråden. - Som et bevis for at direktoratet nå er miljøsertifisert overrekker jeg sertifikatet fra Stiftelsen Miljøfyrtårn. Dette bør henge på et synlig sted som en påminnelse om at dere alle i direktoratet i det daglige jobber miljøvennlig.

MILJØHENSYN

"Miljøfyrtårn" er en nasjonal sertifiseringsordning rettet mot virksomheter i privat og offentlig sektor. For å bli sertifisert, stilles det bransjekrav til miljøledelse der blant annet arbeidsmiljø og HMS-tiltak, miljøhensyn ved offentlige anskaffelser, ENØK-tiltak, miljøhensyn ved transport og avfallshåndtering inngår.

For direktoratet innebærer sertifiseringen blant annet økt bruk av telefonmøter og videokonferanser for å redusere reising. Om mulig skal de ansatte velge transportmiddel som er lite miljøbelastende, og direktoratets biler skal ved blandet kjøring ikke overstige 140 gram utslipp av CO2 per kilometer.

I størst mulig grad skal direktoratet dessuten velge produkter som tilfredsstiller tredjeparts miljømerking og miljødeklarete varer ved anskaffelser

MINDRE AVFALL

Kildesortering av avfall skal redusere restavfall til maks 25 prosent av totalavfallet. Dette innebærer for eksempel at utrangert IT-utstyr og tonerkassetter skal gjenvinnnes, resirkuleres og håndteres forsvarlig. For å unngå unødig søppel

skal man også satse på gjenbruk av kontorutstyr som permer, omslag og plastlommer.

Rundt omkring på norske kontorer blir det daglig produsert store mengder unødige utskrifter. I Sjøfartsdirektoratet benyttes nå tosidig kopiering og utskrift som standard for å redusere papirbruken. Fargeprinter brukes kun ved behov.

Man har også innført gode interne rutiner for å sikre lavt energiforbruk, slik at lys, datamaskiner og annet elektronisk utstyr slås av når det ikke er i bruk.

FORTSETTER SATSING

Neste år vil Sjøfartsdirektoratet fortsette sin satsning på miljøledelse gjennom å videreføre miljøfyrtårnsertifiseringen. Direktoratet ønsker gjennom sertifiseringen å ha en miljøvennlig drift, samt en tydelig og dokumentert miljøprofil.

Sjøfartsdirektoratet oppfordrer andre virksomheter til å satse på miljøvennlige løsninger, og kan anbefale alle å gå gjennom en miljøanalyse, for til slutt å bli miljøsertifisert.

Les mer om Miljøfyrtårn på www.miljofyrtarn.no. □



OVERREKKELSE. Nærings- og handelsministeren overrakte sertifikatet til sjøfartsdirektør Olav Akselsen.



Rekordstor oljemesse

ONS er en av verdens ledende møteplasser for olje- og energibransjen. Årets oljemesse i Stavanger i august trakk nesten 50 000 besøkende fra over 90 land. Med 1351 utstillere

fra 32 nasjoner, og flere hundre journalister fra hele verden, var det høy internasjonal faktor på messen.

Sjøfartsdirektoratet deltok på oljemessen, som en del av Haugesundregio-

nens omdømme- og rekrutteringsprosjekt. Formålet var først og fremst å markedsføre direktoratet som en attraktiv arbeidsgiver. □



DELTOK PÅ ONS. Sjøfartsdirektoratet var representert ved avdelingsdirektør John Malvin Økland (t.v.) og kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon. ATTENDED THE ONS. The Norwegian Maritime Directorate was represented by Administration Director John Malvin Økland (left) and Communications Director of Communication Eilif Fjon.

Record ONS

ONS is one of the leading venues for the oil and energy industry. This year's exhibition in Stavanger in August drew nearly 50,000 visitors from over 90 coun-

tries. With 1351 exhibitors from 32 nations and hundreds of journalists from around the world, the exhibition was truly international.

As part of the Haugesund region's recruitment project, the Norwegian Maritime Directorate attended the ONS to promote the agency as an employer. □



A successful story...

Thruster Systems from BRUNVOLL

Brunvoll's operation is dedicated to thrusters, and we supply and service complete thruster packages

We take full responsibility for your thruster needs, including drive system packages

BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems

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

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

BRUNVOLL

Strandgata 4-6,
N-6415 Molde
Tlf. +47 71219600

e-mail: office@brunvoll.no
www.brunvoll.no





FSI 18

De viktigste sakene som ble behandlet i FSI i juli, var utvikling av en RO-kodeks (Recognized Organizations Code), samt å gjøre flaggstats-kodeksen (Code for the implementation of mandatory IMO instruments) bindende.



Haakon Størhaug, seniorrådgiver, underavdeling for internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeid, Sjøfartsdirektoratet

IMOs underkomite "Flag State Implementation" ble etablert i 1992, og overser hvordan de 169 medlemsstatene i IMO gjennomfører de mer enn 40 IMO-konvensjonene, hundrevis av kodekser, retningslinjer og anbefalinger som dekker alle aspekter av IMOs arbeid. Underkomiteens primære oppgave er å bistå medlemslandene

i å gjennomføre disse instrumentene ved utveksling av såkalt "best practice" og lignende.

RO-KODEKS

Utvikling av en kodeks for classeselskaper er kanskje den viktigste saken for FSI, gitt den utstrakte bruken av classeselskaper i skipsfarten. Norge har sammen med EU lenge arbeidet for å få dette på dagsorden. Saken har vært politisk betent, fordi en rekke land utenfor EU mener at en EU-forordning på dette feltet griper inn i deres suverenitet som flaggstater, og at man ønsket å utvikle lignende bestemmelser gjennom IMO. EU har forsikret at så ikke er tilfelle. Det er nå enighet om et instrument som gir en oversikt over kravene til ROer i de ulike konvensjonene og andre instrumenter, slik at flaggstater på en mer effektiv måte kan føre overordnet tilsyn med classeselskapene.

En arbeidsgruppe fikk i oppdrag å utvikle et rammeverk for en slik RO-kodeks, og man kom frem til at kodeks bør bestå av en bindende og en ikke-bindende del. Arbeidet skal videreføres av en korrespondansegruppe.

FLAGGSTATSKODEKSEN

Den andre store saken i FSI for tiden, er å sørge for revisjoner av stater som har ratifisert de viktigste IMO-konvensjonene. IMO vedtok i fjor at man skulle få inn bestemmelser i de enkelte konvensjonene for å gjøre slike revisjoner obligatoriske. Siden endringene skal tre i kraft innen 2015, kan man ikke være avhengig av at hvert enkelt medlemsland skal ratifisere; man skal

heller benytte en metode hvor den enkelte medlemsstat må si ifra at den ikke ønsker å være bundet. Denne metoden benyttes allerede i dag for de fleste endringer av SOLAS og MARPOL-konvensjonene. Problemet oppstår med de konvensjonene som er eldre enn SOLAS 1974, for eksempel Lastelinjekonvensjonen av 1966 og Tonnasjekonvensjonen av 1969. Disse har ikke denne mekanismen innebygd. Den andre utfordringen får man i forbindelse med STCW, som jo nettopp har gjennomgått store endringer. Selv om man hadde bestemt seg for å fokusere på alle ti instrumentene i flaggstatskoden, valgte man bort SOLAS PROT 1978 (tankskipssikkerhet) fordi denne nå er helt innarbeidet i SOLAS 1974.

IKKE-KONVENSJONSSKIP

Iran foreslo at man burde utvikle retningslinjer for inspeksjon av ikke-konvensjonsskip, men det var ikke enighet om at dette burde gjøres av IMO. Det ble påpekt at ikke-konvensjonsskip dekkes av nasjonalt regelverk, som er tilpasset lokale og regionale forhold, som i sin tur varierer mellom regionene.

Selv om man ikke ønsket å utvikle retningslinjer for inspeksjon av ikke-konvensjonsskip, har IMO gjennom sitt bistandsprogram utviklet regler for ikke-konvensjonsskip (IMO GlobalReg). Disse kan man få tilgang til på IMOs database.

ETTERLEVELSE AV IMSBC-KODEN

En del næringsorganisasjoner, deriblant classeselskaper, har merket seg at skip som undergår havnestatskontroll blir bedt om å demonstrere etterlevelse av International Maritime Solid Bulk Cargo-kodeksen (IMSBC). Forslaget har vært fremmet i andre fora i IMO også. Problemet er at IMSBC ikke krever noen sertifisering av skipet. Således mener flertallet i FSI at man i havnestatskontroll ikke kan kreve noen form for dokumentasjon.

OBLIGATORISK RAPPORTERING I HENHOLD TIL MARPOL

De statene som har ratifisert MARPOL er pålagt å rapportere til IMO om en rekke forhold. Tallene for 2008 viser fem tilfeller av utslipp på 50 tonn eller mer, 466 tilfeller av utslipp på mindre enn 50 tonn samt 3212 andre påståtte tilfeller av utslipp. I de fleste utslippstilfellene var det olje, kloakk, og avfall.

I henhold til rapportene IMO hadde mottatt, ble 127 524 skip inspisert i havnestatskontroll, og 810 ble tilbakeholdt:

- 28 skip hadde ikke IOPP-sertifikat (International Oil Pollution Prevention) eller tilsvarende.

- 1201 skip hadde uoverensstemmelser med IOPP-sertifikatet eller tilsvarende.
 - 34 skip hadde ikke oljedagbok eller tilsvarende.
 - 2997 skip hadde uoverensstemmelser i oljedagbøkene sine.
 - 90 skip hadde ikke det påkrevde utstyret om bord for å hindre forurensning.
 - 2192 skip hadde utstyr som ikke virket.
- Fortsatt rapporterer bare 25% av landene som har ratifisert MARPOL 73/78.

PROBLEMER MED MOTTAKSFASILITETER I HAVNER

FSI godkjente den endelige rapporten fra korrespondansegruppen som ble satt opp for å vurdere årsaken til hvorfor mottaksfasiliteter mangler eller er utilstrekkelige. I IMOs GISIS (Global Integrated Shipping Information System) er det en database over mottaksfasiliteter. I rapporten foreslås at det holdes aktivt oppsyn med data-tilgangen til IMOs database over mottaksordninger og at denne gjøres mest mulig brukervennlig.

HAVNESTATSKONTROLL – DEFINISJON AV BULKSKIP

FSI besluttet at IMOs definisjon av bulkskip burde tas inn i IMO-resolusjonen om havnestatskontrollprosedyrer, samt at havnestatskontrollinspektøren skal sjekke skipstypen i skipets sertifikater for å bestemme om et skip er et bulkskip.

FSI besluttet videre at man i en korrespondansegruppe om harmonisering av havnestatskontroll skal se på følgende saker:

- Utvikle retningslinjer for havnestatskontroll med LRIT (Long Range Identification and Tracking);
- Forberede et konsolidert utkast til Assembly-resolusjon, vedrørende reviderte havnestatskontrollprosedyrer;
- Se på hva man kan gjøre med losledere i havnestatskontroll sammenheng;
- Forberede en revidert tekst for inspeksjon av AFS (Anti Fouling Systems) om bord; samt
- vurdere eksisterende retningslinjer for havnestatskontroll under ballastvannkonvensjonen.

RETNINGSLINJER FOR HAVNESTATSKONTROLL MED SJØFOLKS HVILETID

Ikke mye ble gjort med hensyn til denne saken av FSI 18. Årsaken var at den store Manila-konferansen nettopp hadde funnet sted og vedtatt endringer til STCW-konvensjonen, blant annet hva gjelder hviletidsbestemmelser. Først må IMOs STW-underkomité få saken til vurdering, ettersom denne underkomiteen har det faglige ansvaret samt at STW og FSI vil samarbeide om retningslinjer.

CASUALTY STATISTICS AND ANALYSIS

Bjørn Pedersen, til daglig avdelingsdirektør i Sjøfartsdirektoratet, leder nå IMOs arbeid med analyser av sjøulykker. Arbeidsgruppen hans gjennomgikk 113

ulykkesrapporter. Man så blant annet på problemet med at sjøfolk kanskje mangler tilstrekkelig opplæring i behandling av brannskader. Et annet problem er utilstrekkelig integrering av loser i brovaktsteamet, altså ofte dårlig kommunikasjon mellom losen og skipsfører.

MULIG ENDRING AV ISM-KODEN

Canada ønsker å endre ISM-koden slik at man kan kreve vedlikeholdsrapporter fra tidligere rederier. FSI noterte seg problemet men det var uenighet om Canadas løsning var mulig å gjennomføre.

FORTSATT BRUK AV ASBEST

Nederland rapporterte at deres inspektører hadde avdekket bruk av asbest i nye skip, blant annet i pakninger. De nevnte et eksempel med et nytt skip med alle sertifikatene i orden i tillegg til en erklæring om at skipet var fritt for asbest. Likevel hadde skipet over 500 pakninger med asbest, som det tok et halvt år å få fjernet. Bruk av asbest på skip har vært forbudt siden 2002, med unntak for enkelte skip, og fra og med januar 2011 for alle skip. Nederland mener at man i sammenheng med skisoppugging må være spesielt oppmerksom på eksistensen av asbest når man foretar en såkalt IHM (Investigation of Hazardous Materials). Nederland vil sende inn et dokument om dette til FSI 19, som finner sted 21. til 25. februar 2011. □



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkikasuoohkan

Informasjon om
Troms fylkeskommune
på: www.troms.no

Tromsø Maritime skole

UNDERVISINGSSTILLING FAST 100% I MASKINRELATERTE FAG, SKIPSTEKNISK DRIFT—FAGSKOLEN

Vi søker en person med maskinoffiserssertifikat Klasse 1 til å undervise på fagskolen, skipsteknisk linje. Søkere med erfaring fra kuldeanlegg og reguleringssteknikk vil bli foretrukket.

Søkere med lavere sertifikat eller annen maskinrelatert utdanning kan komme i betraktning avhengig av utdanning og praksis.

Opplysning om stillingen fås ved henvendelse til avd. leder Harry Haugen tlf 41 41 28 80 eller rektor Snorre Bråthen tlf 90 88 44 93

For tilsetning kreves polititest

Søknad sendes til

Tromsø maritime skole
postboks 6341
9293 Tromsø

Eller på epost til: post.maritime@troms.vgs.no

Innen 1. oktober





NAV 56

IMOs underkomité "Safety of Navigation" møttes i London 26. – 30. juli. En av de viktigste sakene for Norge under dette møtet var våre forslag til nye separasjonssystemer utenfor Sør- og Vest-Norge.



Turid Stemre,
seniorrådgiver, under-
avdeling for internasjonalt
miljø- og sikkerhetsarbeid,
Sjøfartsdirektoratet

For Norge er separasjonssystemer et viktig tiltak, som er forankret i både Soria Moria II-erklæringen og i Stortingets behandling av forvaltningsplanen for Norskehavet.

Det har vært nedlagt et omfattende arbeid i forkant av forslagene. Kystverket har ledet arbeidet, og det har vært et godt samarbeid med alle berørte parter. Samtlige analyser som er gjort viser at en innføring av disse systemene vil redusere sannsynligheten for ulykker i disse områdene vesentlig. Med tanke på hvilke konsekvenser ulykker har, både i form av liv som går tapt,

personskader og skade på miljøet, så er disse tiltakene svært viktige for Norges arbeid med å sikre liv og det marine miljøet, samtidig som de ikke legger uforholdsmessige hindringer i veien for fri ferdsel på sjøen.

I de innsendte forslagene for Sør-Norge var Danmark og Sverige med som forslagsstillere. Vi har hatt et godt samarbeid med våre naboland, og deres støtte har vært verdifull for arbeidet. På tross av at vi møtte motstand fra Bahamas, Marshall Islands og Panama, ble forslagene godkjent av underkomiteen, og den anbefaler at Sjøsikkerhetskomiteen endelig godkjenner forslagene på sitt møte i månedsskiftet november/desember i år.

Våre motstandere står selvfølgelig fritt til å gjenta sine motforestillinger under det kommende møtet, men tre nasjoner kan ikke stoppe godkjenningen, og Norge har vektige motargumenter dersom de velger å gjenåpne diskusjonen. Sjøfartsdirektoratet er derfor sikker på at tiltakene vil bli godkjent og gjennomført. Da gjenstår det å følge opp med kontroll av gjennomføringen og løpende evalueringer av tiltakene. □



Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet med myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å være synlig og tydelig aktør for sjøsikkerhet i et rent miljø.

REGION NORD

Stasjon Trondheim
Postboks 4310, 7417 Trondheim
T: 52 74 55 30 F: 52 74 55 31
postmottak.trondheim@sjofartsdir.no

Stasjon Rørvik
Postboks 229, 7901 Rørvik
T: 52 74 54 90 F: 52 74 54 91
postmottak.roervik@sjofartsdir.no

Stasjon Sandnessjøen
Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
T: 52 74 54 93 F: 52 74 54 94
postmottak.sandnessjoen@sjofartsdir.no

Stasjon Bodø
Postboks 325, 8001 Bodø
T: 52 74 54 20 F: 52 74 54 21
postmottak.bodoe@sjofartsdir.no

Stasjon Narvik
Fagernesveien 2, 8514 Narvik
T: 52 74 54 85 F: 52 74 54 84
postmottak.narvik@sjofartsdir.no

Stasjon Svolvær
Postboks 54, 8301 Svolvær
T: 52 74 55 10 F: 52 74 55 11
postmottak.svolvaer@sjofartsdir.no

Stasjon Harstad
Postboks 264, 9483 Harstad
T: 52 74 54 54 F: 52 74 54 55
postmottak.harstad@sjofartsdir.no

Stasjon Tromsø
Postboks 6258, 9292 Tromsø
T: 52 74 55 20 F: 52 74 55 21
postmottak.tromsoe@sjofartsdir.no

Stasjon Hammerfest
Postboks 180, 9615 Hammerfest
T: 52 74 54 50 F: 52 74 54 51
postmottak.hammerfest@sjofartsdir.no

Stasjon Båtsfjord
Postboks 124, 9991 Båtsfjord
T: 52 74 54 30 F: 52 74 54 31
postmottak.baatsfjord@sjofartsdir.no

REGION SØR

Stasjon Oslo
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
T: 52 74 54 00 F: 52 74 54 01
postmottak.oslo@sjofartsdir.no

Stasjon Larvik
Postboks 84, 3251 Larvik
T: 52 74 54 80 F: 52 74 54 81
postmottak.larvik@sjofartsdir.no

Stasjon Kristiansand S
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
T: 52 74 54 60 F: 52 74 54 61
postmottak.kristiansands@sjofartsdir.no

Stasjon Stavanger:
Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
T: 52 74 55 00 F: 52 74 55 01
postmottak.stavanger@sjofartsdir.no

Stasjon Haugesund
Postboks 2222, 5509 Haugesund
T: 52 74 55 02 F: 52 74 55 02
postmottak.haugesund@sjofartsdir.no

Stasjon Bergen
Postboks 110, 5804 Bergen
T: 52 74 55 80 F: 52 74 55 81
postmottak.bergen@sjofartsdir.no

Stasjon Florø
Postboks 58, 6901 Florø
T: 52 74 54 40 F: 52 74 54 41
postmottak.floroe@sjofartsdir.no

Stasjon Ålesund
Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
T: 52 74 55 40 F: 52 74 55 41
postmottak.aalesund@sjofartsdir.no

Stasjon Kristiansund N
Postboks 767, 6501 Kristiansund N
T: 52 74 54 70 F: 52 74 54 71
postmottak.kristiansundn@sjofartsdir.no

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:
Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

FORSIDEBILDE: Bente Amandussen.
ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon .
REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen.
OVERSETTER/TRANSLATOR: Bjørg Rossebø.

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

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:
Oktan - Reidun Nappen, Haugesund Bok & Offset.

TRYKK/PRINT: 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 tre eksemplarer per fartøy utenriks, ett per fartøy innenriks, forutena ett til rederiet. ett eksemplar tildeles kontroll-pliktig passasjerfartøy, lasteskipp på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriks-stasjoner 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 besetningsmedlemene.

SJØFARTSDIREKTORATET:
Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A
Postadresse/Postal address:
Postboks 2222, N-5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00 Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 15.09.2010

ISSN-NR 0804-4589

WWW.IBIX.NO



Supplier of:

- IBIMAR Mini sandblasters
- Sandblast pots
- Sandblast hoses, guns and accessories
- Pneumatic paint spray units
- Electrical paint spray units
- Graco Spray Guns
- Graco Spray Tips
- Garnet sandblasting abrasive



IBIX NORWAY AS

IBIX Norway AS
Røraskogen 20, 3739 Skien, Norway
Tel: 40 62 7000
e-mail: post@ibix.no



Beredskapstelefon 52 74 50 00



Ringer man Sjøfartsdirektoratet utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer 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 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
15th of September to 15th of May: 0800 hrs. to 1545 hrs. (l/t)
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 navigasjons sertifikat ved å komme til oss på kurs.

- Kursets varighet: 180 timer
- Kursinnhold: Navigasjon. Undervisning i lasting og lossing. Styringssystem, ISM og revisjon. Human factor, ledelse og krisehåndtering. ISPS.
- Planlagt oppstart: Høst 2010

EcoShip: Vil du være med å tjene 270 millioner kroner innen år 2020?

Penger spart, er penger tjent. Gjennom fartsoptimalisering for skip vil vi spare 2.800 kroner for hvert tonn reduksjon av CO2. Gjennom vårt innovative EcoShip-kurs vil du tilegne deg nødvendig kunnskap, ferdighet og kompetanse til å planlegge drivstofføkonomisk kjøring av ferje og hurtigbåt. Vår splitter nye eco-simulator blir offisielt åpnet i høst. Les mer om dette tilbudet på våre nettsider.

- Kursets varighet: Ta kontakt med SSR
- Kursinnhold: Ta kontakt med SSR
- Kursstart: Ta kontakt med SSR



Kurs 2010:

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

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

- Tidspunkt: 8. november 2010

ASSESSORKURS for hurtigbåt

- Tidspunkt: Avtales direkte med SSR

RETRENING for hurtigbåt

- Tidspunkt: Uke 39, 41 og 47

HURTIGBÅTKURS

- Tidspunkt: Uke 39 og 49

IMO 60 • IMO 80 • IMO 68/66 • Medisinsk behandling • Redningsfarkoster • Hurtiggående mobbåt • Crowd & Crisis • GOC • ROC • ASH (HMS - kurs)

- Tidspunkt: Se fullstendig kursoversikt på våre nettsider: ssr.ntfk.no

SIKKERHETSSENTERET
RØRVIK

Tel: +47 74 12 64 10

E-post: ssr@ntfk.no
Nett: ssr.ntfk.no

STCW-95
CONVENTION

- et ansvar for FYLKESTINGET
i Nord-Trøndelag

YTRE NAMDAL FAGSKOLE
• Nautisk linje
• Sikkerhetscenter

Adresse: YNVS, 7900 Rørvik
Norway



B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

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 UHF 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.
- Kan også levers som ATEX radio.



NAVYkjedeleverandør

- ✓ **LANDSDEKKENDE**
NAVY har forhandlere langs hele kysten.
- ✓ **FAGKOMPETANSE OG PERSONLIG VEILEDNING**
NAVY har over 100 tekniske spesialister i kjeden som vil hjelpe deg med riktig utstyr i forhold til dine behov.
- ✓ **NORGES BESTE PRODUKTUTVALG**
NAVY samarbeider med de ledende leverandører innen bransjen.

finn din forhandler på www.navy.no

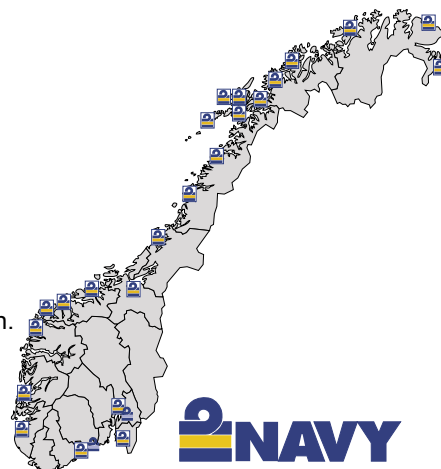
SATELITT TERMINAL

De nye terminalene fra Thrane & Thrane, SAILOR Fleet Broadband, gir brukere til sjøs en helt ny hverdan med kontinuerlig global Internett oppkopling, epost og telefonforbindelse - samtidig!

SAILOR FleetBroadband kommer i tre versjoner, FB500, FB250 og FB150, som alle har små dimensjoner, er enkle å installere og utrolig enkle å bruke.

SAILOR Fleetbroadband har følgende spesifikasjoner:

	FB500	FB250	FB150
Standard IP	opp til 432 kbps	opp til 284 kbps	opp til 150 kbps
Streaming IP	32, 64, 128, 256	32, 64, 128	-
ISDN	64 kbps	3,1 kHz Audio	-
Tale	Standard AMBE-2 og 3,1 kHz Audio		Standard AMBE-2
Fax	Gruppe fax via 3,1 kHz Audio		-
SMS	Standard 3G (opp til 160 tegn)		



Eneren i Maritim Elektronikk