

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet / Norwegian Maritime Directorate

2 / 2011



- 12 Sikkerhet i fraktefarten
- 20 Norge skal klatre på White list
- 32 Det store oljeskiftet

8 Solstad-skip:
Sparer penger – og miljøet



SAFE OPERATION – OR NO OPERATION!

Southern Marine was established in Kristiansand, Norway in 1979. Our companies consist of highly competent and dedicated personnel with experience from complex onshore and offshore operations worldwide.

Safety for client, sub-supplier and own personnel is our main concern. Thus, pre-planning is a central part of our delivery:

- Preventive actions; planning of complex operations
- Procedures and risk assessment for heavy-lift operations
- Design and calculation of grillage and sea fastening
- Training courses and safe working practices

Call us today at +47 38 12 80 00

Innhold

Innhold

- 4** Leiar: Navigare necesse est
- 8** Grønne operasjoner på Solstad-skip:
Sparer penger – og miljøet
- 12** Rapport fra NTNU: Setter søkelys på fraktefarten
- 18** Mange fiskefartøy måtte holdes tilbake
- 20** White List: Norge skal klatre
- 22** Skipsulykker i 2010: Færre omkom
- 23** Flyttbare innretninger: Etter Deepwater Horizon
- 25** Konferanse i Ålesund: NCE Maritime
- 27** Ny film om flytevestkampanje
- 28** Klar for sjøen
- 32** Maritime milepæler: Det store oljeskiftet i norsk skipsfart
- 38** Gjensyn med Island Wellserver
- 40** Brukerundersøkelsen 2010/11
- 42** Nytt tilsynssystem: Forbedret skjematjeneste
- 44** Africa Mercy oppgradert
- 46** Sjøfolks helse en god investering
- 49** Ny direktør ved SHT
- 50** Nytt fra IMO
- 53** Sjøfartsdirektoratets skattkammer
- 54** Nordsjøcup i fotball
- 58** ICSW konferanse i København
- 60** Heder til Tor Bjørnstad
- 61** Film Service for Seafarers
- 64** En helhetlig sjøfartsadministrasjon

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



“Framleis er det heldigvis mange nordmenn og kvinner som har havet som arbeidsplass og inntektskjelde.”

Navigare necesse est

Navigare necesse est, vivere non est necesse. Å segla er nødvendig – å leva er ikkje nødvendig, sa romaren Pompeius i år 56 f.kr. Dette er seinare blitt slagordet eller mottoet for mang ein båtentusiast.

For ein generasjon eller to sidan, måtte me nordmenn på sjøen for å overleva. I dag må mange av oss på sjøen for å leva. Personleg er eg glad i både båtlivet og livet generelt. Eg vil difor ta meg den fridom å skriva om Pompeius sine kjende ord og sei: Å segla er nødvendig, å leva er det og.

Det blir ofte hevda at me nordmenn er fødd med ski på beina. Resultata i ski - VM i Holmenkollen i år kan kanskje tyda på at det er sant.

Men sidan eg sjølv kjem frå ei øy på vestlandskysten, der det sjeldan er samanhengande skiføre meir enn tre timar i slengen, vil eg påstå at dette ikkje gjeld for oss alle.

Med tanke på den rolla sjøen har og har hatt, for Noreg og for oss nordmenn, gjennom heile vårt lands historie, er det kanskje like rett å hevda at me nordmenn er ”fødd på tofta” for å bruka eit uttrykk frå mine kantar av landet.

Framleis er det heldigvis mange nordmenn og kvinner som har havet som arbeidsplass og inntektskjelde. Me har stort sett ein moderne og velhalden flåte og mange av våre reiarlag er verdsleiande på sine område. Norske sjøfolk er kjent for sin kompetanse.

Ei av oppgåvene til Sjøfartsdirektoratet er å føra statistikk over ulykker til på sjøen. Det gir oss kunnskap om situasjonen det einskilde året, men og meir langsiktige trendar. Om ein ser på ulykkestala for 2010, ser ein både positive og negative utviklingstrekk.

Over fleire år har me hatt ein gledeleg nedgang i talet på personulykker på skip. Denne nedgangen held fram også for 2010. Den posi-

tive trenden skuldast truleg eit bevisst arbeid og fokus på tryggleik og HMS-arbeid om bord i skipa våre.

I fjor hadde me også ein gledeleg nedgang i talet på omkomne på norske skip. Me får vona at dette er starten på ein trend. For om talet på personar som omkom på norske båtar gjekk ned, var det likevel 15 som mista livet. Blant dei omkomne var det åtte fiskarar, noko som stadfestar at fiskeri er eit av våre farlegaste yrker. Talet på omkomne er for høgt, og må ned. Den positive utviklinga i talet på personulykker viser at det er mogleg.

Når det gjeld talet på skipsulykker er det diverre fortsatt ein oppgang på desse. Særleg ulykker med bilferjer har vist ei negativ utvikling dei seinare åra. Også talet på ulykker med snøggbåtar har auka – noko som gir stor grunn til uro med tanke på dei konsekvensane desse ulykkene kan få.

I Noreg er talet på brukarar av fritidsbåt i verdsklasse. Men når det gjeld ulykker i samband med bruk av fritidsbåt, er utviklinga nedslåande. I fjor mista så mange som 33 personar livet i slike ulykker. Tala varierar noko frå år til år, men nokre langsiktige trendar ser me. Den eine er at det er godt vaksne menn som døy. Den andre er at dei er dei som oftast er utan flyteplagg.

Ei av Sjøfartsdirektoratet sine oppgåver er å bidra til å få opp tryggleiken på sjøen. Me brukar ulykkesstatistikken når me prioriterer våre gjeremål. Nett no har me difor fokus på fiskeflåten med hyppige kontrollar og forslag til nytt regelverk. Me har tett dialog med ferjereiarlaga for å få ned tala på ulykker med ferjer. Og me prøver å få brukarane av fritidsfartøy til å bruka flyteplagg og ta båtførarprøven.

Når alt kjem til alt er det likevel me som ferdast på sjøen som avgjer om tryggleiken vert sett i fokus. Eg vil difor oppfordra alle til å tenka tryggleik når ein er på sjøen. ■



NEDSLÅANDE: I Noreg er talet på brukarar av fritidsbåt i verdsklasse. Men når det gjeld ulykker i samband med bruk av fritidsbåt, er utviklinga nedslåande.

FOTO: REDNINGSSKAPET

NAVIGARE NECESSE EST

Navigare necesse est, vivere non est necesse - To sail is necessary, to live is not necessary, said the Roman Pompeius in year 56 B.C. This saying has later become the slogan or motto for many a boat enthusiast.

A generation or two ago, we Norwegians had to be at sea in order to survive. Today, many of us have to be at sea in order to feel alive. Personally, I love boating and life in general. I therefore take the liberty of rewriting the famous words of Pompeius to: Sailing is necessary, living is also necessary.

It is often claimed that we Norwegians are born with skies on. Judging from the results from the Nordic World Ski Championship in Holmenkollen this year, this may be true. However, since I myself come from an island on the west coast, where there seldom are continuous skiing conditions for more than three hours, I venture to say that this does not apply to all of us.

Considering the importance of the sea now and throughout history, for Norway and for us Norwegians, it may perhaps be equally right to claim that we Norwegians are "born on the thwart".

Fortunately, many Norwegian men and women still have the sea as their workplace and source of income. On the whole we have a modern and well kept fleet and many of our shipowners are world leading in their fields. Norwegian seamen are known for their competence.

One of the responsibilities of the Norwegian Maritime Directorate is to compile statistics over accidents at sea. This gives us information about the situation that particular year, but also gives us more long-term trends. Looking at the number of accidents in 2010, there is both positive and negative trends.

Over a number of years we have had a gratifying decline in the number of personnel accidents on ships. This decline continues also in 2010. This

positive trend is probably a result of deliberate work and a focus on safety and EHS-work on board our ships.

Last year, we also experienced a decline in the number of deaths on Norwegian ships. Let us hope that this is the start of a trend. Even though the number of people who died on board Norwegian ships has gone down, there were still 15 who lost their lives. Among the deceased were eight fishermen, which confirms that fishing is one

"Fortunately, many Norwegian men and women still have the sea as their workplace and source of income."

of our most dangerous professions. The number of dead is too high and must be reduced. The positive development in the number of personnel accidents demonstrates that it is possible.

As far as the number of shipping accidents is concerned, there is unfortunately still an increase. Especially accidents involving car ferries has shown a negative development over the last few years. Also the number of accidents involving high-speed vessels has increased – something which gives cause for concern considering the potential consequences of these accidents.

In Norway, the number of people using leisure boats is world-ranking.

However, when it comes to accidents connected to the use of leisure boats, the development is discouraging. Last year, as many as 33 persons lost their lives in such accidents. The number varies somewhat from year to year, but we see some long-term trends. One is that it is adult men who die. The other is that they are often without lifejackets.

One of the main tasks of the Norwegian Maritime Directorate is to increase safety at sea. We use the accident statistics when we prioritize our tasks. At the moment, we have focus on the fishing fleet, with frequent inspections and proposal for new rules and regulations. We are also in close dialogue with the shipowners of ferries in order to reduce the number of accidents involving ferries. In addition, we are trying to get the users of leisure boats to use floating device and get their boating licence.

At the end of the day, it is we who travel the seas that determine if safety should be our focus. I would therefore like to urge everybody to think safety when you are at sea. ■

Skreddersydd maritim kommunikasjon



Vi tilbyr flere ulike kommunikasjonsbærere som VSAT og Inmarsat. Kombinert med **Telenor Smartbox** får man effektiv komprimering og automatisk skifting mellom de ulike bærerne. Fartøyet får sikrere kommunikasjon og lavere utgifter. Det kaller vi skreddersydd maritim kommunikasjon!

SMART BOX

Kontakt oss på tlf.
800 888 77 eller
sales.mradio@telenor.com



 telenor | maritim radio

www.maritimradio.no

Grønne operasjoner på Solstad-skip: Sparer penger – og miljøet

– Artig at vi kan spare både miljøet og utgiftene til drivstoff uten å måtte gjøre særlig mye. Vi bare letter litt på en hendel og tenker litt annerledes, smiler kaptein Kåre Gaard om bord på Solstad-skipet Normand Master.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Normand Master er ett av 39 skip i Solstad-flåten som hver dag året rundt konkurrerer om å være best på miljø.

– Det er veldig spennende. Vi følger med hele tiden på hva de andre båtene har registrert. Det store spørsmålet er: Hvem er best denne måneden. Nå tenker hele mannskapet på 16 mye mer miljø enn tidligere. Alle er med, og nye folk læres opp fra begynnelsen. Vi er mer bevisst på at vi tar med oss til land alt som kan resirkuleres. Vi har også lært oss å slå av lyskasterne på dekk når det er lyst ute, sier Gaard, og nevner videre en enkel operasjon som gir kutt i forbruket av diesel:

– Når skipet ligger standby på feltet har det vært vanlig å benytte dynamisk posisjonering (DP). Men det går med mye diesel når hovedmotorene hele tiden jobber for å holde skipet låst i samme posisjon. Ved bruk av såkalt Grønn DP aksepteres et visst avvik i posisjonen, og forbruket av drivstoff blir mindre. Men enda mer økonomisk er det å droppe DP-systemet

og holde skipet i ønsket posisjon manuelt, og ved hjelp av bare én hovedmotor. Eller rett og slett ankre opp hvis det er mulighet for det, forklarer kaptein Kåre Gaard. Et annet tiltak er å redusere hastigheten på skipet på transportetapper, hvis mulig.

Hver gang Normand Master gjør en av disse operasjonene og det medfører en innsparing på minimum 500 liter diesel per dag, rapporteres handlingen inn til en database i rederiet som én utført Grønn operasjon. Normand Master gjennomførte i fjor 256 slike innsparingstiltak (Grønne operasjoner). Normand Drott lå i fjor på topp, med 540 Grønne operasjoner.

Hvert kvartal nullstilles konkurransen, slik at alle får en ny mulighet til å klatre oppover på rangeringslisten.

NYE DATABASES BLE GRUNNLAGET

I 2008 ble sivilingeniør Tor Inge Dale ansatt i Solstad Offshore i nyopprettet stilling som miljøingeniør. Rederiet ville satse mer på miljø, og Dale ble satt på jobben. En av de første tingene som ble gjort var en forenkling av skipenes miljørapportering. Et system med 500 regneark ble fjernet, og erstattet med to egenutviklede databaser som alle skip skulle rapportere til. Til den ene basen rapporteres mengde søppel levert til land, papirsortering og lignende. Til den andre basen rapporteres mengde utslipp til luft (svovel, CO₂, Nox). Med daglig rapportering som grunnlag lages et månedlig utslippsregnskap for hvert av de 39 skipene, som også blir sendt til kundene.

Green Operations on Solstad Ships:

Save money - and the environment

– Funny that we can save both the environment and fuel costs without having to do much.

We just lift a lever and think differently, smiles Captain Kåre Gaard on board the Solstad ship Normand Master.

Normand Master is one of 39 ships in the Solstad fleet competing each day to win the Greenest Ship Award.

– It's very exciting. We keep following the recordings of the other ships. The big question is: Which ship is ranked number one this month. Now the entire crew of 16 pay much more attention to the environment than before. Everyone is in, and new employees are trained from the beginning. We bring anything that can be recycled back to shore. We also avoid using deck floodlights during daytime, says Gaard, and also mentions a simple operation that cuts diesel consumption:

– When the ship is on standby on the field, dynamic positioning (DP) is commonly used. But large amounts of diesel are consumed when the main engines work to keep the ship in the same position. By using so-called Green DP, a certain deviation in the positioning is accepted, and fuel consumption is reduced. But it is even more economical to drop the DP system and keep the ship in the desired position manually by means of only one main engine. Or simply anchor if possible, Captain Kåre Gaard explains. Another measure is to reduce transit speed, if possible.

Each time Normand Master manages to save



MILJØBEVISSTE: Kaptein Kåre Gaard (t.v.) og førstestyrmann John Morten Waage på Normand Master har bare positive ting å si om tiltakene de gjennomfører for å redusere forbruket av drivstoff. Etter at Solstad-rederiet satt i gang med de såkalte grønne operasjonene, er hele mannskapet blitt mer miljøbevisst.

FOTO: BJARTE AMBLE

Captain Kåre Gaard (on the left) and second officer John Morten Waage on Normand Master only have positive things to say about the measures that are implemented to reduce fuel consumption. After the Solstad company introduced Green Operations, the entire crew has become more environmentally conscious.

– Med våre to miljødatabaser har vi full kontroll på miljøsidene. Rapportering videre til myndighetene ble også mye enklere, og det ga oss tid til å utvide horisonten vår, sier Dale. Samtaler med sjøfolkene ga mange tips om det som måtte kalles sløsing av drivstoff på skipene.

– Vi undersøkte litt rundt, blant annet i cruise- og bulksektoren, og lærte der litt om mulige sparetiltak og hvordan vi kunne argumentere for å endre tenkemåten om bord på skipene våre, forteller Dale. Han fikk full støtte i rederiet for å gå videre med tiltak som kunne gi drivstoffreduksjon.

minimum 500 liters of fuel in an environmental initiative, this is recorded as a Green Operation in the company's environmental system. Last year, Normand Master recorded 256 Green Operations. Normand Drott was on top last year, with a total of 540 Green Operations registered.

Each quarter the results are reset, so that every ship gets a new chance to climb the ranking ladder.

NEW DATABASES FORMED THE BASIS

In 2008, Tor Inge Dale was employed by Solstad Offshore in a newly established position as Environmental and Development Engineer. The company wanted to focus

more on the environment, and Dale was put to the task. One of the first things he did was to simplify the system for environmental reporting. A system with 500 spreadsheets was removed, and replaced by two proprietary databases all ships should report to. In one database, the amount of garbage delivered to shore, paper recycling, etc. is recorded. In the other database, the emissions to air (sulphur, CO₂, Nox) are recorded. Based on daily recordings, monthly emission accounts for each of the 39 ships are set up and sent to customers.

– With our two environmental databases, we are in control of our environmental issues. Reporting to the authorities also became easi-

er, and that gave us time to expand our horizons, Dale says. Conversations with crews resulted in useful tips on what might be called a waste of fuel on the ships.

– We looked to other sectors, including the cruise and bulk sector, and learned about potential saving measures and how to argue to change the mindset on board our ships, Dale says. He gained full support in the company to move on with fuel reduction measures.

Everyone knew that reduced fuel consumption not only would reduce fuel costs, but also maintenance costs on the ships. And, not least, the environment is protected from harmful emissions.

Today, Solstad spends NOK 750 million

Alle visste at redusert bruk av drivstoff ikke bare ville redusere drivstoffutgiftene, men også vedlikeholdsutgiftene på skipene. Og ikke minst ville miljøet bli spart for skadelige utslipp.

Solstad-rederiet bruker i dag for 750 millioner kroner i diesel og 150 millioner kroner i vedlikeholdskostnader på driftsmaskineriene. Med bare 10 prosent reduksjon kunne rederiet og ikke minst kundene spare mange penger.

MANNSKAPET MÅ MED

– Vi prøvde oss først med et rundskriv til skipene der vi ba mannskapet tenke bevisst på drivstofforbruket, men det hjalp ikke mye. Da tok vi en ny runde, og oppfordret alle om bord til å foreslå fem tiltak som kunne få ned forbruket av drivstoff. Resultatet ble kjempebra. Vi fikk inn nesten 150 forslag, hovedsakelig formulert av kaptein og maskinsjef sammen, forteller Dale.

Forslagene ble systematisert, og dannet til slutt grunnlaget for det som fikk navnet Solstad Green Operations (SGO).

Tor Inge Dale forteller at det nå innrapporteres i snitt én grønn operasjon hver time, hele døgnet. Det har resultert i en innsparing på ca 10-15 prosent i forhold til tidligere dieselforbruk.

Bare i første kvartal 2011 ble det rapportert reduksjoner gjennom grønne operasjoner på sju millioner liter diesel. Det tilsvarer et redusert utslipp av CO₂ på ca 20.000 tonn. I 2010 slapp Solstad-skipene ut 422.000 tonn CO₂.

BEVARER REGNSKOG

Det har etter hvert utviklet seg en konkurranseånd mellom de 39 deltagende Solstad-skipene. Hvert kvartal kåres ”kvartalets grønneste skip”, med en pengepremie til velferdsarbeidet om bord på vinnerkipet. Dale opplyser at rederiet fra nå av vil premiere de tre beste skipene, og ikke bare det som ligger på toppen.

En ekstra motivasjon er det at de grønne operasjonene også støtter arbeidet for å bevare regnskogen.



REGNSKOGEN: For hver grønne operasjon som registreres i databasen vår, spares ett mål regnskog ved at rederiet donerer penger til Regnskogfondet. Poenget er at ”vår regnskog” skal binde opp like mye potensielt CO₂ som det våre skip til sammen forurenser, forklarer miljøingeniør i Solstad Offshore, Tor Inge Dale.

FOTO: BJARTE AMBLE

– For each Green Operation that is recorded in our system, Solstad will pay the Rainforest Foundation Norway for protection of 1000 m² of rainforest for one year. – The point is that “our rainforest” shall absorb the same potential amount of CO₂ as the Solstad fleet discharge every year.

OPPMERKSOMHET: Solstad Offshore har fått mye oppmerksomhet rundt Solstad Green Operations. Her er adm.dir. Lars Peder Solstad i samtale med handels- og næringsminister Trond Giske under oljemessen i Stavanger i fjor.

FOTO: ØYVIND SÆTRE/SOLSTAD OFFSHORE

Solstad Offshore has received wide attention for Solstad Green Operations. Seen here is Managing Director Lars Peder Solstad in a conversation with the Minister of Trade and Industry, Trond Giske, during last year’s ONS Exhibition in Stavanger.

on fleet fuel costs and NOK 150 million on maintenance costs for machinery. With only a 10 percent reduction, there are not only environmental savings but there are also cost savings for the company’s customers.

THE CREW MUST BE INVOLVED

We first tried to send a circular to the ships where we asked the crew to pay attention to fuel consumption, but that didn’t help much. We then took a new round, and encouraged everyone on board to suggest five measures that

would reduce fuel consumption. The result was amazing. We almost received 150 suggestions.

The suggestions were systematized, and finally lead to what is now called Solstad Green Operations (SGO).

Tor Inge Dale says that an average of one Green Operation is now recorded every hour of the day. This has resulted in a 10-15 percent reduction in diesel consumption.

In the first quarter of 2011, Green Operations resulted in a reduction of seven million litres of diesel. This equals a reduced CO₂

emission of approximately 20,000 tonnes. In 2010, the total CO₂ emission equivalent for Solstad ships was 422,000 tonnes.

RAINFORREST PRESERVATION

The 39 participating Solstad ships have become eager to compete to become the greenest ship. Each quarter, one ship wins the Greenest Ship Award and receives money for their welfare fund on board. Dale says that from now on, the company will reward the three best ships, and not just the ship ranked as number one.

– For hver grønne operasjon som registreres i databasen vår, spares ett mål regnskog ved at rederiet donerer penger til Regnskogfondet. Målet for 2010 var å klare 6500 grønne operasjoner, noe som altså resulterer i 6.500 mål bevart regnskog, forklarer Dale, som fornøyd kunne konstatere at det i 2010 ble utført 6.553 grønne operasjoner. For 2011 er målet satt til 7.100 grønne operasjoner, fordelt på 185 operasjoner per skip.

Som kjent binder regnskogen opp CO₂, og skogen er derfor med på å redusere skadevirkningene av CO₂-utslipp til luft. Hogst av regnskog utgjør derfor en fare for miljøet.

– Poenget er at "vår regnskog" skal binde opp like mye potensielt CO₂ som det våre skip til sammen forurensar. For ytterligere å ta ansvar for våre utslipp og bidra internasjonalt med klimatilak, har vi nå også lansert noe vi har kalt "Climate Neutral Operations" (CNO). Dette er en ordning hvor kundene inviteres til en dugnad hvor alle skipets utslipp blir kompensert for gjennom godkjente FN prosjekter internasjonalt. Gjennom denne ordningen, kan vi, i henhold til FNs retningslinjer, kalle et skips operasjoner for "klimanøytrale", konkluderer miljøingeniør Tor Inge Dale. ■

KONKURRERER: Normand Master er ett av 39 skip i Solstad-flåten som hver dag året rundt konkurrerer om å være best på miljø. Her er skipet innom rederiets base på Husøy i Karmøy.

FOTO: BJARTE AMBLE

Normand is one of 39 ships in the Solstad fleet competing each day to win the Greenest Ship Award. Seen here is the ship visiting the company's base on Husøy, Karmøy.



An added motivational factor is the fact that the Green Operations also supports the work to preserve the rainforest.

– For each Green Operation that is recorded in our system, Solstad will pay the Rainforest Foundation Norway for protection of 1000 m² of rainforest for one year. The goal for 2010 was to reach 6,500 Green Operations, which would result in 650 hectares of rainforest being protected, explains Dale, who is pleased to note that 6,553 Green Operations were recorded in 2010. The goal for 2011 is to reach

7,100 Green Operations, which means 185 operations per ship.

It is well known that de-forestation of rainforest areas cause large amount of CO₂ to be freed. Even worse, as the rainforest naturally absorbs large quantities of CO₂, cutting trees will stop that process.

– The point is that "our rainforest" shall absorb the same potential amount of CO₂ as the Solstad fleet discharge every year. To take further responsibility for our emissions and contribute to international climate efforts, we

have now introduced the climate-neutral concept Climate Neutral Operations (CNO). In collaboration with its customers, Solstad compensates for its emissions by investing in and supporting projects that are certified for CO₂ cuts in accordance with the UN climate quotas. Through this arrangement we can, in accordance with UN guidelines, call a ship "climate neutral", Environmental and Development Engineer Tor Inge Dale concludes.

Rapport fra NTNU: Setter søkelys på sikkerhet i fraktefarten

Undersøkelse blant ti fraktefartøybesetninger viser at noen er farlig trøtte, har for mye å gjøre og ikke opplever at de kan forme egen arbeidssituasjon. Dette øker faren for ulykker. Sikkerheten avhenger av om arbeidet kan gjøres ordentlig innenfor rammevilkår som anløpsfrekvens, regelverk og bemanning.



Kristine Størknes,
Jens Røyrvik og
Rolf Bye
NTNU
Samfunnsforskning

Fatigue, stor arbeidsbelastning og fremmedgjøring (overfor egen situasjon) øker faren for operasjonelle feil på fraktefartøy, og dermed ulykker. Noen fartøytyper blir særlig utsatt, fordi rammevilkårene ikke er tilpasset arbeidet om bord. Viktige rammevilkår er:

- Prosedyrer og regelverk – og derfor flaggstat og rederi
- Egenskaper hos oppdragsgivere/kunder
- Frekvens på laste- og losseoperasjoner
- Omfang av oppgaver som kommer i tillegg til kjernearbeidet
- Mannskapsstørrelse
- Sjøfarenes kontraktsforhold
- Fordeling av farledsbevis
- Ressurser i rederiorganisasjonen
- Bemanning, utstyr og annen kapasitet på terminalanlegg

Dette er resultat fra NTNU Samfunnsforskningens undersøkelse av drifts- og arbeidsforhold på fraktefartøy i nærkystfart, på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet, høsten 2010.

BESØK PÅ MANGE BÅTER

I undersøkelsen besøkte vi ti fartøy, der vi observerte, intervjuet og fikk fylt ut spørreskjema fra omkring 70 sjøfarere. Alle fartøyene hadde norske eiere, og seks var NOR-registrerte. Mannskapet var skandinavisk, asiatiske og østeuropeisk, med ulik bakgrunn, kompetanse og kontraktsforhold. Fartøyene gikk med for eksempel olje, sand, fiskefôr, levende fisk, frysevarer, mat og klær, pakket i konteinere, esker, sekker, tanker, på paller eller naturell, for faste oppdragsgivere eller på spotmarkedet. Disse ti fartøyene befant seg altså i forskjellige bransjer, med svært forskjellige rammevilkår.

Report from the Norwegian University of Science and Technology (NTNU): Safety on cargo vessels in focus

A survey among ten cargo vessel crews shows that some are dangerously tired, have too much to do and do not feel they can influence their own working situation. This increases the risk of accidents. Safety is dependent on the ability to carry out work properly, within the terms of arrival frequency at ports, rules and regulations, and manning.

Fatigue, heavy work loads and disengagement (from own situation) all increase the risk of operational mistakes on board cargo vessels, and consequently the risk of accidents. Some vessels are particularly exposed, because the terms are not adapted to the work carried out on board. Important terms are:

- Procedures, rules and regulations – and therefore flag state and shipowner
- Capacities that contractor companies/customers might have
- Frequency of loading and unloading operations
- The amount of work that comes in addition to regular tasks
- Crew size
- The seafarer's contractual situation
- Distribution of fairway certificates

- Resources in shipowners' associations
- Manning, equipment and other capacities at terminals

This is the result of studies made by NTNU Social Research of operational and working conditions on board coastal cargo vessels. The studies were commissioned by the Norwegian Maritime Directorate in the autumn 2010.

MANY VESSELS VISITED

In the survey, we visited ten vessels, where we observed, interviewed and had questionnaires filled in by approximately 70 seafarers. All the vessels had Norwegian owners, and six of them were registered in NOR. The crew was Scandinavian, Asian and from Eastern Europe, had different backgrounds, competence and con-

Om bord fant vi svar på Sjøfartsdirektoratets spørsmål om temaene bemanning, arbeidstid og hviletid, navigasjon- og utkikk-spraksis og sikkerhetsklima, som vi presenterer i denne artikkelen.

ØNSKER BUFFER I BEMANNINGEN

Undersøkelsen på de ti fraktesfartøylene viser at det er vanlig å ha nøyaktig sikkerhetsbemanning, eventuelt med tillegg av lærlinger/kadetter. Enkelte har dessuten innført en ekstra matros etter initiativ fra oppdragsgiver. Noen av de utenlandskregistrerte fartøylene har høyere bemanningsnivå og tre navigatører om bord. De som har tre navigatører uttrykker stor tilfredshet med det.

Spørreundersøkelsen viser at et flertall mener bemanningen er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas, mens i intervjuene forteller mange om behov for en mann til om bord som en buffer. Særlig de som har én maskinist om bord, ønsker muligheten til avløsning i travle døgn. Mange legger vekt på at større båter bør ha to maskinister.

"Det er jo klart at vi kunne ønske å være seks mann. Med utgangspunkt i kjørefrekvensen. Når alt går greit så går det jo greit, men det er enkelte hverdager som er veldig hektiske, og ting skjer jo. Det er en kontinuerlig drift og ting oppstår."

Sjømann på fraktesfartøy

PLANLAGT VS FAKTISK ARBEID OG HVILE

De fleste fraktesfartøymannskapene i vår undersøkelse har en vaktplan som innebærer at de skal arbeide 6-6-vakter. Kokk, maskinist, nye lærlinger o.l. går ofte dagmann, og navigatørene på fartøy med tre navigatører har 4-8-vakter. Kun få besetninger følger vaktplanen nøyaktig i praksis.

De fleste sjøfarerne sier at den lovpålagte hviletiden kan overholdes hvis det er fint vær og alt går som planlagt. Denne pålagte hviletiden oppleves som tilstrekkelig. Lengden på faktisk hviletid varierer imidlertid med rammebetingelser, som anløpsfrekvens, vær og besetningens sertifikater. Ofte må man arbeide lengre vakter enn vaktplanen tilsier, i alle departement om bord.

Både navigatører, maskinister og matrosar kan ende opp med å arbeide meget lange vakter på grunn av ulik fordeling av kompetanse til å betjene utstyr og navigering. I tillegg er kombinasjonsstillinger (navigatør/maskinfører e.l.) og de som er alene maskinist om bord, preget av lange arbeidsperioder.

Spørreundersøkelsen viser at ca 1/4 av de spurte sjøfarerne mener de av og til er så trøtte i arbeidstiden at det går på sik-



FRAKTESFARTØY: På fraktesfartøylene gir det anerkjennelse å prioritere sikkerhet, så lenge det samsvarer med godt sjømannskap. FOTO: KRISTINE STØRKERSEN

tractual situations. The vessels carried for instance oil, sand, fish meal, live fish, frozen produce, food and clothing, packaged in containers, boxes, sacks, tanks, on pallets or in natural condition, for regular customers or for the spot market. These ten vessels were therefore in different business sectors, with very different terms.

On board these vessels we found answers to questions posed by the Norwegian Maritime Directorate on the subjects of manning, working hours and resting time, navigation and lookout practices and safety climate, all of which we address in this article.

WISH FOR A MANNING BUFFER

The survey on board the ten cargo vessels shows that it is common to have exact safety manning, perhaps with an addition of apprentices/midshipmen. Some have also introduced an extra crew member upon the initiative of the contractor company. Some of the vessels registered abroad

have a higher manning level and three navigators on board. Those who have three navigators express great satisfaction with the situation.

The survey shows that a majority feel that the manning is sufficient in order to ensure safety, whereas the interviews reveal a wish for an additional person on board as a buffer. Especially those who have one engineer on board would like the opportunity to get replacement when they are busy over longer periods of time. Many emphasize the need for larger vessels to have two engineers.

"We obviously would like to have a crew of six, considering the sailing frequency. When everything runs smoothly, everything is OK, but some days are very hectic, and things can happen. We are in continuous operation and things do happen."

Seaman on board a cargo vessel

PLANNED VS ACTUAL WORK AND REST

Most of the cargo vessel crew members in our

survey have a schedule which involves working a 6-6 schedule. The cook, the engineer, new apprentices, etc. often have the morning watch, whereas the navigators on board vessels with three navigators are on the 4-8 watch. Only a few crew members follow the schedule strictly.

Most seafarers say that they are able to observe the resting time required by law if the weather is nice and everything goes according to plan. The required resting time is perceived as adequate. The length of actual resting time however, varies in accordance with terms such as arrival frequencies, weather and the crew's certificates. Often one has to be on watch longer than scheduled. This applies to all sections on board.

Navigators, engineers and seamen may all end up having longer watches due to varying distribution of competence on operation of equipment and navigation. In addition, combined positions (navigators/engineers etc.) and those who are the only engineer on board are characterized by longer working periods.



UTKIKK: Noen av fartøyene har fast rutine med utkikk under seiling i mørke, men de fleste bruker utkikk kun under spesielle forhold, går det fram av rapporten.

FOTO: KRISTINE STØRKERSEN

kerheten løs. De som har gode rammebetingelser føler seg sjelden så trøtete, men de som har hyppige anløp, stor arbeidsmengde og dårlige kontraktsforhold rapporterer om uforutsigelig trøtthet.

The survey shows that approximately 1/4 of the seafarers who were asked, feel that they sometimes are so tired during working hours that it compromises safety. Those who have good terms seldom feel too tired, but those who call at ports frequently, carry a heavy work load and have a poor contract reports that they experience dangerous fatigue.

"Usually I work 8-17 hours, and I am constantly on call, also at night. Sometimes I am required to work 16 or 24 hours. I am alone here, and it is often very difficult."

Engineer on cargo vessel

THE BRIDGE BUZZES WITH ACTIVITY

Many of the navigators in the survey were concerned by the fact that even though the navigator is responsible for navigation plans and the navigation itself, the contractor company and shipowner set decisive terms.

All navigators have many administrative responsibilities. Seafarers distinguish between

unnecessary and necessary administration, but is required to also do the unnecessary. A lot of paperwork is carried out while on bridge watch (except on board the vessels who have three navigators). Many wish that the shore organisation would take over more of the administrative work. Several commented that it has become almost as important to have ICT-competence as it is to have maritime competence, despite the fact that maritime competence is essential for safe running of the vessel.

"Ninety percent of the work I do as chief officer, my nine year old daughter could have done without difficulty. [...] The problem is that in order to carry out the last ten percent, the knowledge of computers is of little help, only proper seamanship will do."

Chief officer on cargo vessel

Several seafarers call for a mandatory bridge watch alarm which is automatically switched on when the vessel is moving. Some vessels have a routine with lookout when sailing in the

"Vanligvis jobber jeg 8 -17 timer, og jeg har bakvakt hele tiden, også om natta. Noen ganger er det nødvendig å arbeide 16 eller 24 timer. Jeg er alene her, og det er ofte veldig vanskelig."

Maskinist på fraktestartøy

MYE AKTIVITET PÅ BROA

Mange av navigatørene i undersøkelsen bekymrer seg over at selv om navigatøren har ansvaret for navigasjonsplaner og navigasjon, legger oppdragsgivere og rederi avgjørende premisser.

Alle navigatørene har mange administrative plikter. Sjøfarerne skiller mellom unødvendig og nødvendig administrasjon, men er nødt til å gjøre også den unødvendige. Mye papirarbeid gjøres på brovakt (bortsett fra hos de som har tre navigatører). Mange ønsker at landorganisasjonene kunne overtatt mer av det administrative arbeidet. Flere kommenterer at det har blitt nesten like viktig å ha IKT-kompetanse som å ha sjømannskompetanse, til tross for at sjømannskompetansen er essensiell for sikker fartøysdrift.

"Nitti prosent av arbeidet jeg gjør som overstyrmann kunne den ni år gamle datteren min gjort helt utmerket. [...] Problemet er jo, at for å kunne håndtere de siste ti prosentene så hjelper det lite å kunne data, da er det bare skikkelig sjømannskap som er bra nok."

Overstyrmann på fraktestartøy

dark, but most vessels only use lookouts under very special circumstances.

"He must finish his watch, make sure he gets his resting time, work and everything – and then I am supposed to have him standing up there for nothing, just because a piece of paper says so. I prefer to be up there alone, with an alarm and the ability to communicate, and I can get a hold of someone if necessary. They are always on stand-by, two of them are always on stand-by."

Captain on cargo vessel

SAFETY CAN BE MADE A PRIORITY

On board cargo vessels, it is recognized when safety is given priority, as long as it coincides with good seamanship. The captain is a role model, and almost everybody in the survey is confident that he supports their safety priorities. The shipowner is however, not regarded as the initiator for safety. Even though many shipowners seem to be engaged with safety, only a few seafarers feel they are rewarded for

Flere sjøfarere etterlyser påbud av en brovaktalarm som slår seg automatisk på under seiling. Noen av fartøyene har fast rutine med utkikk under seiling i mørke, men de fleste bruker utkikk kun under spesielle forhold.

"Han skal ha sin vakt og frivakt og jobbe og alt – og så skal jeg ha ham stående der oppe for ingenting, bare fordi et papir sier han skal være der. Da står jeg heller der alene, har alarmer og kan kommunisere og alltid få fatt i noen. De er standby alltid, to av dem er standby alltid."

Kaptein på fraktestartøy

SIKKERHET KAN PRIORITERES

På fraktestartøyene gir det anerkjennelse å prioritere sikkerhet, så lenge det samsvarer med godt sjømannskap. Kapteinen er rollemodell, og nesten alle i undersøkelsen har tillit til at han støtter deres sikkerhetsprioriteringer. Rederiene blir imidlertid ikke ansett som pådrivere for sikkerhet. Selv om mange rederi virker opptatt av sikkerhet, opplever få sjøfarere å bli belønnet for å sette sikkerheten først. Hos rederi med utenlandskregistrerte fartøy som opererer i bransjer med vanskelige rammevilkår, forteller sjøfolk om få ressurser til sikkerhetsprioritering.

De fleste sjøfarerne ønsker uansett å bidra til gode resultater for eget rederi, som opererer i et presset marked. Økonomi prioriteres derfor av og til over sikkerheten.

Sjøfarerne arbeider når de er slitne, og noen ganger utfører de arbeidsoppgaver som oppleves farefulle. I spørreundersøkelsen angir 37 % at de av og til utsetter seg for fare for å få gjort jobben, og 27 % at det hender de føler seg presset til å jobbe selv om sikkerheten kan være truet. Samtidig beskriver mange egen sikkerhetssituasjon som god.

Noen ganger er det vanskelig for sjøfarerne i undersøkelsen å følge regelverket. Det kan være fordi de ikke kjenner til reglene, ikke synes reglene passer til arbeidet eller ikke klarer å

prioritere dem. Det kjennes som alvorlig å bryte regler som anses som viktige for sikkerheten, men mindre alvorlig – og i noen tilfeller nødvendig – å bryte regler som har status som uviktige eller ikke tilpasset arbeidet.

Grunnet ulike rammevilkår mellom bransjene, opplever besetningene på noen båttyper å måtte velge mellom økonomi og sikkerhet oftere enn andre.

"Jo, vi prioriterer jo å få gjennomført oppdragene så sikkert som mulig [...]. Men det er jo klart at vi kjenner presset, det er det ikke noen tvil om. [...] Vi er jo en del av en verdikjede [...] og uten oss så stopper dette opp."

Sjømann på fraktestartøy

RAMMEBETINGELSENE MÅ VURDERES

Rammebetingelsene for de ti fartøyene i denne undersøkelsen er ulike.

Tøffe rammebetingelser på fraktestartøyene kan lede til fatigue (utslitthet), for stor arbeidsbelastning eller fremmedgjøring (avmakt overfor egen arbeidssituasjon). Når sjøfarerne er utslitte, må jobbe mye og ikke føler de kan bidra til å forme arbeidsoppgaver eller prosedyrer selv, øker faren for operasjonelle feil. Fatigue, for stor arbeidsbelastning og fremmedgjøring kan dermed føre til ulykker.

Mange av sjøfarerne i undersøkelsen er fortvilte over de ulike arbeidsforholdene i fraktestarten – enten de selv arbeider under vanskelige forhold eller ser andre gjøre det. Det handler ikke bare om at enkelte besetninger må hoppe i land for å fortøye selv, mens andre blir tatt imot av terminalpersonell. Selv om noen bransjer og rederi har råd til sikkerhetstiltak, går alle i de samme farvannene og får betydning for hverandre.

Vi har på bakgrunn av analysen fra disse fartøyene gitt noen anbefalinger til Sjøfartsdirektoratet.

De som ønsker å vite mer fra forskningen om drifts- og arbeidsforhold på fraktestartøy, kan lese rapporten Sikkerhet i fraktestarten (samforsk.no/fraktestart). ■

putting safety first. Shipowners with vessels registered abroad and who operates in business sectors with difficult terms, are reported to have meagre resources for safety priorities.

Most seafarers would like to contribute to good results for their own shipowner, which operates in a pressed market. Therefore, economy sometimes takes priority over safety.

Seafarers work when they are tired, and sometimes they carry out work tasks which are perceived to be dangerous. In the survey, 37 % state that they sometimes expose themselves to danger in order to get the job done, and 27% state that they occasionally feel pressured to work even though safety is threatened. At the same time, many describe their safety situation as being good.

Sometimes it is difficult for the seafarers in the survey to follow rules and regulations. This may be because they do not know the rules and regulations, they feel the regulations do not apply to the work or they are unable to prioritise them. It is perceived as severe to break

rules which are considered to be important for safety, but less severe – and in some cases necessary – to break rules which have status as unimportant or not adapted to the work.

Due to different terms in different business sectors, the crew on some ship types find it necessary to have to choose between economy and safety more often than others.

"Yes, we prioritise to carry out the tasks as safely as possible [...]. But it is clear that we feel the pressure, there is no doubt about it [...] After all, we are part of a value chain [...] and without us this will stop."

Seaman on board a cargo vessel

TERMS MUST BE CONSIDERED

Terms for the ten vessels in this survey vary.

Rough terms for cargo vessels may lead to fatigue (exhaustion), work loads that are too heavy or disengagement (without influence on own working situation). When seafarers are exhausted, have to work a lot and feel that they

are unable to contribute to the moulding of their own work tasks or procedures, the danger of making operational mistakes increases. Fatigue, work loads that are too heavy and disengagement may consequently result in accidents.

Many of the seafarers in the survey are despairing over the different working conditions in cargo freight – either because they work under difficult conditions themselves or they see others doing it. The issue is not just that some crew members have to jump ashore with the mooring line themselves, whereas others are met by personnel from the terminal. Even though some business sectors and shipowners can afford safety measures, they all sail in the same waters and influence one another.

Based on the analysis of these vessels, we have given some recommendations to the Norwegian Maritime Directorate.

Those who wish to learn more about the research on operational and working conditions on board cargo vessels, may read the report Safety in cargo freight (samforsk.no/fraktestart).

Rapporten om fraktefartøyene: Må følges opp gjennom samarbeid

Den uavhengige analysen av hverdagen om bord på fraktefartøy, utarbeidet av NTNU Samfunnsforskning, skal brukes til å ta sikkerhetsarbeidet et steg videre, gjennom samarbeid med næringen. Uten god kunnskap om drifts- og arbeidsmessige betingelser for dem som jobber om bord, blir ikke tiltakene for å bedre sikkerheten gode.



Anna K. Rasmussen
seniorrådgiver
avd. for strategisk
sikkerhet
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets statistikk viser at det i gjennomsnitt har vært rundt 35 grunnstøtinger årlig med fraktefartøy langs norskekysten de siste 10 årene. Tallet inkluderer både norske og utenlandsk flaggete fartøy.

Fraktefartøy er i denne sammenheng fartøy som kun er beregnet på føring av last i nærskipsfart. I Norge betyr dette typisk kystfart, stor kystfart eller Nordsjøfart.

Fartøyene er mindre, ikke-spesialiserte lasteskip. De blir gjerne inndelt i kategorier etter hvordan de frakter,

laster og lossere godset. Det er en lite homogen gruppe, men har likevel noen fellesnevner da de ofte drives av mindre rederier, har et mannskap på ti eller færre per skift, seiler i et krevende farvann med stor anløpsfrekvens og må forholde seg til krevende kundegrupper.

ALVORLIGE ULYKKER

Det viser seg at de fleste grunnstøtinger resulterer i mindre skader på mannskap og materiell. Det er imidlertid en rekke eksempler på, både nasjonalt og internasjonalt, at flere av de store og alvorlige ulykkene er knyttet til grunnstøtinger.

Grunnstøtinger anses derfor som alvorlige ulykker der de potensielle konsekvensene er totalforlis, fare for tap av liv – og miljøforurensning. Det er derfor et helt klart mål å få ned antall grunnstøtinger for denne fartøygruppen.

Hvor kompleks en ulykke er, vil variere svært fra hendelse til hendelse. I de aller fleste tilfellene er det mange årsaker til at en ulykke utløses, og det vil være nærmest umulig å oppgi bare én enkelt årsak.

Gjennom undersøkelse og tilsyn etter grunnstøtinger med fraktefartøy har det blitt avdekket bakenforliggende årsaksforhold knyttet til bemanning, arbeids- og hviletid, bruk av utkikk, navigasjonspraksis og sikkerhetskultur om bord og i rederiet. Det er en generell oppfatning at

The report on cargo vessels: To be followed up through cooperation

The independent analysis of the work day on board cargo vessels, which has been carried out by NTNU Social Research, will be used to take safety work one step further, through cooperation with the industry. Without thorough knowledge of operational and work related terms for those who work on board, the measures for improving safety will not be good enough.

Statistics compiled by the Norwegian Maritime Directorate show that over the last 10 years, there has been an average of 35 groundings each year involving cargo vessels along the Norwegian coast. This number includes both Norwegian vessels and vessels carrying a foreign flag.

In this context, cargo vessels are vessels meant to carry cargo only locally. In Norway this typically means coastal shipping, greater coastal shipping or North Sea shipping.

The vessels are smaller cargo vessels which are not specialized. They are usually categorized by how they carry their cargo, and how they load and unload the cargo. It is not a very homogeneous group, but they still have some common denominator in that they are often operated by smaller shipowners, have a crew of ten or less per shift, sail in challenging waters with a high arrival frequency and must deal

with a demanding group of customers.

SERIOUS ACCIDENTS

It turns out that most groundings result in minor damage to crew and material. There are however, many examples both nationally and internationally, that a number of the big and serious accidents are connected to groundings.

Groundings are therefore considered to be serious accidents where the potential consequences are total loss, risk of losing lives – and environmental pollution. It is therefore a clear goal to reduce the number of groundings for this group of vessels.

The complexity of the accidents will vary greatly from incident to incident. In most cases, there are many causes that trigger the accident, and it will be close to impossible to state only one single cause.



RAPPORT: Rapporten "Sikkerhet i fraktesfarten" er utarbeidet av NTNU Samfunnsforskning etter oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet. Her blir rapporten presentert av Kristine Størkersen (t.v.) og Rolf Bye for Anna Kari Rasmussen (i midten) i direktoratet.

FOTO: BJARTE AMBLE

denne næringen er et eksempel på at økonomiske rammebetingelser har betydelig innflytelse på flåten sikkerhetsnivå.

FÅR FRAM FAKTA

Dagens kunnskap om praksis og risikohåndtering om bord i fraktesfartøylene er i stor grad erfaringsbasert. Det er derfor behov for mer faktabasert kunnskap om dagens drift, samt om forhold som angår arbeidstakernes betingelser og forutsetninger for å kunne drifte fartøylene på en sikker måte.

Hensikten med undersøkelsen har vært å gjennomføre en uavhengig analyse av daglig drift og få fram fakta som kan un-

derbygge konklusjoner, anbefalinger og tiltak fra Sjøfartsdirektoratets side.

Rapporten bekrefter i stor grad mye av det man visste om hverdagen på fraktesfartøy. Problemområdene som presenteres involverer samtlige aktører i næringen, både ulike myndigheter og de som er knyttet til fartøylene.

NOEN OVERRASKELSER

Det er likevel noen overraskelser som bør tas opp til vurdering, og en av dem er at regelverket knyttet til bruk av utkikk anses som foreldet. Dette rokker ved en eldgammel praksis og tro på at utkikk er en viktig barriere.

Intervjuene med mannskapene får fram at man generelt er opptatt av sikkerhet om bord, men at sikkerhetsprioriteringene må være i samsvar med det som anses som godt sjømannskap. Holdningene om bord er sterkt preget av kapteinen, som dermed fortsatt er en viktig rollemodell og setter standarden for sikkerhet om bord.

AVHENGIG AV SAMARBEID

Sjøfartsdirektoratet ser mange utfordringer i det som presenteres i rapporten. Næringen må ta tak i problemstillingene fra sin side, samtidig som myndighetene må vurdere hvordan tilsyn skal gjennomføres og regelverket utvikles.

Videre berører flere av problemområdene forhold som i større eller mindre grad griper inn i de politiske diskusjonene som involverer fagorganisasjoner, rederier og styrende myndigheter.

For at oppfølgingen av rapporten skal bli en suksess, er vi avhengig av et godt samarbeid med næringen. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å utvikle tiltak i samarbeid med næringen selv. ■

Through investigations and inspections after groundings involving cargo vessels, underlying causes connected to manning, working and resting time, use of lookout, navigational practice and safety culture on board and with the shipowner have been revealed. It is a general conception that this industry pose as an example of how economical terms greatly influence the fleet's level of safety.

GET THE FACTS

Today's knowledge on practice and risk management on board cargo vessels are to a great extent based on experience. Consequently, there is need for more fact-based knowledge on today's operation, in addition to conditions concerning the employee's terms and qualifications to operate the vessels in a safe manner.

The purpose of the survey has been to carry out an independent analysis of day-to-day operation and to get the facts to support conclusions, recommendations and measures to be

taken by the Norwegian Maritime Directorate.

To a great extent, the report confirms a lot of what we already know about the daily routines on board cargo vessels. The problem areas presented involve each and all of the parties in the industry, both the different authorities and those who are connected to the vessels.

SOME SURPRISES

There are still some surprises to be considered, and one of them is the obsolete regulations concerning the use of lookout. This meddles with the ancient practice and faith in the importance of a lookout.

The interviews with the crews reveal that one is generally concerned with safety on board, but the safety priorities must be in keeping with what is considered to be good seamanship. The attitude on board is greatly influenced by the captain, which still serves as an important role model and sets the standards for safety on board.

DEPENDENT ON COOPERATION

The Norwegian Maritime Directorate sees many challenges in the report. The industry must address the problems from their side, at the same time as the authorities consider how the inspections should be carried out and the regulations developed.

Furthermore, a number of the problem areas touch on conditions which to a greater or lesser extent interfere with the political discussions involving trade unions, shipowners and governing authorities.

In order for the follow-up of the report to be a success, we are dependent on good cooperation with the industry. The Norwegian Maritime Directorate would therefore like to develop measures in cooperation with the industry.



Uanmeldte inspeksjoner i første kvartal: Mange fiskefartøy måtte holdes tilbake

Uanmeldte inspeksjoner på fiskefartøy i første kvartal medførte at elleve fartøy over 15 meter ble holdt tilbake av Sjøfartsdirektoratets inspektører. Dette representerer ti prosent av totalt 110 kontrollerte båter med over 15 meters lengde (50 fot).



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

De fleste av de kontrollerte båtene i denne klassen var snurpere og andre havgående fartøytyper som deltok på sildefisket langs kysten mellom Lofoten og Sunnmøre. Fiskefartøy over 15 meter er til sertifikatkontroll hos Sjøfartsdirektoratets inspektører annethvert år.

– Det er alvorlig at så mange som ti prosent av båtene måtte holdes tilbake, sier Yngve Folven Bergesen, underdirektør i Avdeling for fiskefartøy i Sjøfartsdirektoratet. Årsaken til at båtene ble holdt tilbake var hovedsakelig summen av flere typer mangler som inspektørene avdekket.



ALVORLIG: Ti prosent av totalt 110 kontrollerte båter med over 15 meters lengde måtte i første kvartal i år holdes tilbake av Sjøfartsdirektoratets inspektører, opplyser underdirektør Yngve Folven Bergesen.

ILLUSTRASJONSFOTO: BJARTE AMBLE

– For eksempel var det på hele fjerdeparten av fartøyene (27 prosent) ikke holdt brann- og redningsøvelse som foreskrevet. 15 prosent av fartøyene manglet opplæringshåndbok i sikkerhets- og nødprosedyrer, og generelt var det ved 10-15 prosent av fartøyene mangler ved redningsutstyret, opplyser Bergesen.

På den positive siden trekker han fram at nesten halvparten av de store fartøyene hadde utarbeidet sikkerhetsstyringssystem om bord, et krav som ble innført fra 1. april 2010. Han finner det også positivt at mannskapet på nesten samtlige fiskefartøy (95 prosent) kunne vise til gjennomgått sikkerhetsopplæring.

NI SJARKER TILBAKEHOLDT

Store sjarker fra 10,67 til 15 meter er underlagt plikt til å framstille seg for faste kontroller hver 30. måned. Kontrollene utføres av firma som Sjøfartsdirektoratet har avtale med.

– Disse sjarkene har derfor en bedre standard enn de minste sjarkene. Men likevel viser våre uanmeldte tilsyn i årets tre første måneder en negativ utvikling i forhold til 2010 når det gjelder mangler, sier Yngve Folven Bergesen. Av 60 kontrollerte fartøy, hovedsakelig båter som deltok på torskefisket mellom Troms og Lofoten, ble ni fartøy (15 prosent) tilbakeholdt til manglene var rettet opp.

Det dreier seg blant annet om manglende dokumentasjon på stabilitetsberegninger. Flere enn hver femte båt (22 prosent) hadde mangler på det pyrotekniske utstyret, de fleste av disse hadde nød-raketter og nød-bluss som var utgått på dato. 16 prosent av fartøyene hadde mangler ved livbøyer og seks fartøy manglet eller hadde mangler på redningsflåtene, viser statistikken.

– At hele ti prosent av de 60 fartøyene manglet forskriftsmessig nødstopppå innhalingsutstyret, ser vi på som veldig alvorlig – spesielt i lys av at det ved innhaling av redskap lett kan oppstå dødsulykke etter klemskader, sier Bergesen.

DE MINSTE LITT BEDRE

– Blant de minste sjarkene, med lengde under 10,67 meter (35 fot), fant vi generelt mange mangler. Når vi sammenligner med 2006 kan vi se en svak forbedring, men denne fartøygruppen har fortsatt mange og store mangler, sier Yngve Folven Bergesen. Han trekker fram stabilitet som et av problemområdene på de 95 fartøyene som ble gjenstand for uanmeldt tilsyn under Lofotfisket i årets tre første måneder:

– Mange av ulykkene i denne fartøygruppen er relatert til dårlig stabilitet, gjerne knyttet til plassering av last eller utstyr om bord. Når hele 15 prosent (14 sjarker) av de kontrollerte fartøyene mangler en såkalt stabilitetsplakat, er dette for dår-

lig, sier Bergesen. En slik plakat skal finnes om bord på fartøy bygget etter 1. januar 1992, og er en enkel veiledning om fartøyets maksimale last, eventuelt dekkslast, samt minimum fribord. Stabilitetsplakaten skal være basert på stabilitetsberegninger for fartøyet, noe også sjarker under 10,67 meter er pålagt å ha hvis de er bygget etter 1. januar 1992. Vi ser likevel ofte at stabilitetsplakaten ikke har slik tilpasning til det enkelte fartøy.

Statistikken viser at mer enn fjerdeparten av de små sjarkene manglet eller hadde mangler på redningsflåten. 17 prosent manglet nødstopppå innhalingsutstyret, noe som er særlig risikabelt på båter med bare én mann om bord.

– Men vi må også ta med de positive sidene, det som er blitt forbedret for sjarkflåten under 35 fot: Inspeksjonene viser at 94 prosent hadde godkjent VHF, 92 prosent hadde gyldig sikkerhetsopplæring, 94 prosent hadde tilfredsstillende adkomst fra sjø og 94 prosent hadde skikkelig lukkeanordning for luker og dører, konstaterer underdirektør Yngve Folven Bergesen.

ØNSKER STRENGERE KONTROLL

– Hvordan skal dere følge opp resultatet av disse inspeksjonene?

– Vi bruker materialet til å planlegge neste års kampanje. Men aller først er det planlagt en kampanje med uanmeldte inspeksjoner under kystmakrellfisket i Sør-Norge i august/september i år, sier Folven Bergesen.

Tallene vil også bli brukt i forbindelse med at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre krav om pålagt periodisk kontroll av de minste sjarkene. Etter forslaget, som nå er ute på høring, skal også disse fartøyene måtte framstille seg for kontroll hver 30. måned.

Forslaget går ut på å innføre periodisk kontroll hos godkjente foretak av alle fiskefartøy ned til ni meter største lengde. Kontrollen er foreslått gjennomført tilsvarende dagens ordning for fartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde, og innebærer at fartøyene skal kontrolleres hos godkjente foretak hver 30. måned.

Videre blir det foreslått at fartøy med største lengde mellom åtte og ni meter skal gjennomgå en førstegangs kontroll hos godkjente foretak. For disse fartøyene legges det opp til en årlig egenkontroll etter at førstegangs kontrollen er gjennomført.

– Vi er klar over at forslaget har møtt kritikk hos fiskerne, men vi mener det er helt nødvendig å innføre slike kontroller for å bedre sikkerheten. Forslaget vil påføre fiskerne ekstra kostnader, men det vil også kunne spare menneskeliv, sier Yngve Folven Bergesen.

Etter flere år med synkende plassering: Norge skal klatre på White list

Norges plassering på den prestisjetunge rangeringslisten White list, som utarbeides av Paris MOU, har sunket vesentlig de siste årene. Sjøfartsdirektoratet jobber nå målrettet for å få Norge opp igjen blant de ti beste landene.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Antall norske skip som blir tilbakeholdt i utenlandsk havn etter havnestatskontroller, sett i forhold til antall gjennomførte inspeksjoner, bestemmer plasseringen.

Sist Norge hadde en bedre rangering enn tiende plass, var i 2005. Da lå vi på 8. plass. Men fra 2006 til 2009 har plasseringen sunket jevnt, helt ned til 19. plass i 2009. Hvilken plassering Norge fikk i 2010 blir kunngjort i juli i år.

– I 2010 ble det tilbakeholdt 12 norske skip innen de 27 europeiske landene som er med i den internasjonale samarbeidsavtalen for havnestatskontroll, Paris MoU. Det er mye lavere enn de foregående årene, noe som forhåpentlig vil slå positivt ut på den nye listen, opplyser senioringeniør Alf Tore Sørheim i Sjøfartsdirektoratet. Innen Paris MoU-området blir det årlig kontrollert ca 25.000 skip, som ankommer fra land over hele verden.

NORGES PLASSERING

Her er en oversikt over Norges plassering og antall inspeksjoner de siste årene:

År	Plassering	Ant. inspeksjoner	Antall tilbakeholdt
2005	8	911	10
2006	12	856	26
2007	15	859	27
2008	18	809	16
2009	19	834	21
2010	?	686	12

ANDRE HAR BLITT BEDRE

De første fire månedene i år ble det foretatt 177 inspeksjoner på norske skip i utenlandsk havn innen området til Paris MoU, men bare ett av disse ble holdt tilbake.



ANDRE BEDRE: Når vi ser på disse tallene har vi muligens ikke blitt dårligere de siste årene. Jeg tror heller at andre land er blitt bedre, sier Alf Tore Sørheim.

FOTO: BJARTE AMBLE

– Når vi ser på disse tallene har vi muligens ikke blitt dårligere de siste årene. Jeg tror heller at andre land er blitt bedre. Uansett, vi ser at det har gått feil vei på listen, og det er jo det som betyr noe, sier Sørheim.

Han opplyser at det hovedsakelig er NIS-fartøy som tilbakeholdes i utlandet, med noen få NOR-fartøy hvert år. Alderen på skipene ser ut til å spille en klare rolle, da skip eldre enn 20 år står for hovedtyngden.

LITT AV HVERT

Manglene det slås ned på er en blanding av mye: Manglende, eller utgåtte sertifikater, manglende eller inoperativt brann- og redningsutstyr og dårlig eller manglende vedlikehold.

Sørheim lister opp noen få årsaker som i 2010 førte til at skipene ble tilbakeholdt:

- Inoperativ livbåt
- skade på livbåt
- nødbrannpumpe inoperativ
- brannpumper inoperative
- utgåtte sertifikater

– Vi har de siste årene sett at det samme fartøyet eller rederiet har gått igjen med flere tilbakeholdelser. I slike tilfeller blir det gjort en vurdering om hvorvidt vi for eksempel skal kalle inn rederiet til hovedkontoret. Dette har blitt gjort. I tillegg kan vi selv utføre et tilsyn, eller anmode et delegert klaseselskap om å for eksempel foreta en ISM audit, forklarer Sørheim.

Han legger til at samtlige tilbakeholdte skip blir satt på Sjøfartsdirektoratets prioritetsliste for uanmeldte tilsyn.

KLASSESELSKAPER OG REDERE

For å få ned tallet på tilbakeholdte skip har Sjøfartsdirektoratet også hatt god kontakt med de delegerte klaseselskapene og anmodet dem om å foreta ”additional ISM audit” på fartøyet med bakgrunn i tilbakeholdelsen.

– På det siste årlige toppmøtet mellom direktoratet og klaseselskapene ble dette temaet gjennomgått og vi forlangte da at de anerkjente klaseselskapene skulle sette fokus på dette med tilbakeholdelser og være en pådriver for at vår plassering på listen skal begynne å gå i riktig retning, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Han legger til at saken også ble tatt opp på et kontaktmøte mellom Sjøfartsdirektoratet og Norges Rederiforbund i vår.

– Jeg ba dem da oppfordre sine medlemmer til å ha fokus på problemet med synkende rangering på White list. Det er mitt inntrykk at rederiforbundet tar den negative utviklingen på alvor, sier Akselsen.

Han viser også til følgende formulering i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for 2011-2015: ”Norge skal være blant de ti øverste på ”whitelist” Paris MoU innen 2015.”

– Her har vi i Strategiplanen, i klartekst, satt dette temaet på dagsordenen. Det betyr at vi må sette oss ned og se på hvilke ytterligere tiltak vi må gjennomføre for å oppnå dette målet, sier Olav Akselsen. ■

EKSEMPLER: Manglene inspektørene slår ned på er en blanding av mye: Manglende, eller utgatte sertifikater, manglende eller inoperativt brann- og redningsutstyr og dårlig eller manglende vedlikehold, er noen eksempler.

(ILLUSTRASJONSFOTO)



Ulykkesstatistikken:

Færre omkom til sjøs i 2010

15 personer omkom på norske skip i fjor. Dette er en tydelig nedgang fra året før da Sjøfartsdirektoratet registrerte 23 omkomne. Det er også en kraftig reduksjon i antall personulykker.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Gjennomsnittet for antall omkomne i årene 2000–2010 er 23 pr år. Tallene inkluderer ulykker på utenlandske skip i norsk farvann.

– Selv om 15 omkomne er for mange, er det svært gledelig at vi endelig kan registrere en nedgang i antall som mistet livet, og nedgang i det totale antall personulykker, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar til Sjøfartsdirektoratet sin ulykkesstatistikk for 2010.

Av de 15, omkom tre personer som følge av skipsulykker mens 12 personer mistet livet i arbeidsulykker om bord. Blant de omkomne var det hele åtte fiskere. En grunn til nedgangen er at det i fjor ikke skjedde noen såkalte storulykker (dvs. ulykker med fem eller flere omkomne).

PERSONULYKKER SYNKER

Tendensen med kraftig reduksjon i antall personulykker på skip fortsatte i 2010. Mens antall personulykker i 2005 var i overkant av 600, ble det fjor registrert 246 personulykker.

– At tallet på personulykker fremdeles synker er svært posi-

tiv. Det viser at den langsiktige trenden fortsetter, sier avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen i Sjøfartsdirektoratets avdeling for strategisk sikkerhet. Han tror den fortsatte nedgangen generelt skyldes mer fokus på sikkerhet og HMS-arbeid om bord på skipene. Men han tilskriver også bedringen at direktoratet de siste årene har intensivert sine uanmeldte tilsyn og sitt holdningsskapende arbeid.

SKIPSULYKKER

ØKER

Samtidig som antall personulykker viser en tydelig nedgang de siste årene, fortsetter antall skipsulykker å øke. Sjøfartsdirektoratet registrerte i fjor 249 skipsulykker, mot 234 ulykker i 2009.

Statistikken viser at ulykker med bilferger spesielt har viste en negativ utvikling de siste årene. Da hovedsakelig i form av såkalte kontaktskader, der fergene kolliderer med kai. I fjor ble det registrert 50 ulykker med kontaktskader, og av disse var det hele 38 ferger involvert.

HURTIGBÅTER BEKYMRE

Likevel er det ulykker med hurtigbåter som bekymrer Sjøfartsdirektoratet mest. Antall grunnstøtinger med hurtigbåter økte fra sju i 2009 til ni i fjor.

– Det er små tall, men dette er likevel for mange hurtigbåtu-lykker. Flere av disse ulykkene skjer i stor hastighet og gjerne også i dårlig sikt. Når en hurtigbåt med for eksempel 100 passasjerer kjører på et skjær i 30 knop, så er det bare tilfældigheter som gjør om ikke ulykken for alvorlige konsekvenser, sier Pedersen, som kan opplyse at ingen omkom som følge av ulykker med hurtigbåter i fjor. ■



KONSEKVENSER: Når en hurtigbåt med for eksempel 100 passasjerer kjører på et skjær i 30 knop, så er det bare tilfældigheter som gjør om ikke ulykken for alvorlige konsekvenser, sier avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: VAAGEFOTO.NO



PÅ GRUNN: Katamaranen Fjord Aalesund grunnstøtte ved kai på Haramsøy desember 2010. Styrewire for scoop var slitt, og de fikk derfor ikke justert hastighet/retning. Ingen personskader, da de hadde liten fart ved ankomst kai.

FOTO: HANS-P. SANDSETH/SJØFARTSDIREKTORATET

Offshore-konferanse om "Flyttbare innretninger":

Mange utfordringer etter Deepwater Horizon

Utfordringer etter Deepwater Horizon-ulykken var et av temaene på konferansen "Flyttbare innretninger – Drift og Miljø 2011" som ble gjennomført i Bergen 5.-6. april.



Åse Waage
underdirektør
avd. for flyttbare
innretninger
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet deltar fast både i programkomité og med foredrag på konferansen, der 156 personer fra offshorebransjen deltok. Konferansen, tidligere kjent som "Kristiansandskonferansen", ble i sin tid opprettet for at myndighetene skulle nå ut til næringen med nødvendig informasjon og presentasjon av nytt regelverk. Selv om dagens mediateknologi i stor grad bidrar med dette, ser en fremdeles nytten av en slik årlig samling, og relevante myndigheter og classeselskap har sin faste post.

ETTER DEEPWATER HORIZON

Starten av konferansen hadde i stor grad konsekvenser etter ulykken i Mexico-gulven som tema, og hva næringen må fokusere på framover. Både Montana-ulykken (Australia 2009) og Deepwater Horizon/Macondo-ulykken (Mexicogulven 2010) har rammet hele næringen globalt.

Sverre W. Stenvaag, leder DMU/SVP Teekay Petrojarl, pekte på at en av utfordringene framover derfor blir å sikre næringens omdømme. Dette må gjøres ved bl.a. å vinne tilbake tillit. Næringen må globalt ta større ansvar fremover, og i tillegg til innsats på den teknologiske siden, blir det viktigere å fokusere på ansvar, roller og partssamarbeid. I så måte har vi et godt utgangspunkt på norsk sokkel i forhold til andre steder.

RISIKOVEGRING

Magne Ognedal, direktør for Petroleumsstilsynet, viste til at utviklingen i medie- og kommunikasjonsteknologien også har påvirkning på håndtering av ulykker. Tidligere ble en ulykke i denne bransjen knyttet til sted, selskap og lokale myndigheter. Nå får ulykkene global oppmerksomhet, og slår derfor inn over hele næringen, inkludert myndigheter.

Dette har ført til risikovegring i en del vertsland, og dermed enkelte steder stopp i virksomhet. Petroleumsvirksomhet innebærer risiko, både storulykke- og individrisiko. Men det betyr ikke at vi skal akseptere ulykker.

Ognedal understreket at nøkkelen til å unngå ulykker ligger i god styring av risiko i virksomhetene. I forbindelse med granskningen av GoM-ulykken kom National Comission fram til følgende overordnet konklusjon: "Total management failure". Årsaksforhold kan ifølge Ognedal også finnes igjen i hendelser

på norsk sokkel. Skal en styre risiko, må en også forstå risiko. Det er derfor viktig med kompetent ledelse på alle nivå.

GENERASJONSSKIFTE

Ognedal påpekte også at næringen, inkludert myndigheter, i stor grad står foran et generasjonsskifte. Det er derfor en utfordring å viderebringe historien, og fundamentale ting som er lært fra Alexander Kielland-ulykken fram til i dag. I det ligger også forståelse av og kunnskap om intensjonene i regelverket.

I Nore er næringen god på å dele informasjon, men for å få utbytte av dette, så kreves det en aktiv holdning til informasjon og at den kommer fram til rette vedkommende som kan omsette dette til læring.

ENDRINGER I ROLLER OG REGELVERK?

Ognedal fortalte at det nå pågår en prosess på myndighetssiden globalt – slik en hadde i Norge ca 1980-85. I flere land har en nå diskusjoner der formålet er å klargjøre myndighetenes roller.

I Canada har aktuell myndighet flere roller, noe en også



DEEPWATER: Ulykken med Deepwater Horizon i Mexico-gulven var flere ganger i fokus under konferansen.

FOTO: US COASTGUARD



OGNEDAL: Petroleumsvirksomhet innebærer risiko, både storulykke- og individrisiko. Men det betyr ikke at vi skal akseptere ulykker, sa Magne Ognedal, direktør for Petroleumstilsynet.

FOTO: PETROLEUMSTILSYNET

hadde i USA inntil nylig, da de ble delt opp. Det vil også bli en mer utbredt ansvarliggjøring av aktørene, hvilket vil ha effekt på industrien globalt.

Læring av både Macondo- og Montanaulykken vil etter hvert vises igjen i regelverket. I Norge er det forelagt Stortinget en sikkerhetsmelding, og så vil en så få se hva det vil påføre norsk industri.

URO PÅVIRKER OLJEPRISEN

Deepwater Horizonulykken fikk nok ikke den betydning for oljepris som vi tidligere så for oss. Thina Margrethe Salt-

vedt, senior analytiker i Nordea Bank, viste oss at urolighetene i Nord-Afrika og Midtøsten, samt jordskjelvet i Japan har hatt en langt større effekt på oljeprisen, og vil påvirke i lang tid fremover. På grunn av uro i landene som eksporterer mye olje blir produksjonen påvirket, og oljeprisen dras oppover. I tillegg vil en såkalt "fryktfaktor" gi dette ytterligere effekt.

Bortsett fra Norge og Canada, er øvrige eksportland karakterisert som ustabile. Det vil derfor bli press på Norge for leveranser til globalt oljemarked, og korte stanser i produksjonen kan få konsekvenser for oljeprisen.

Når det gjelder Japan, så er de verdens tredje største forbruker og oljeimportør. Behovet for øyeblikket er mindre enn vanlig, samt at raffinerier er stengt. På kort sikt vil det føre til lavere etterspørsel. Men for å bygge opp igjen ulykkesområdene vil det kreve mer energi, og da sannsynligvis i form av olje og naturgass i og med at atomreaktorer er stengt ned. I tillegg stenger også andre land ned reaktorer i frykt for sikkerheten, og dermed øker etterspørsel.

Økt levestandard fører til etterspørsel for varer, noe som igjen har betydning for skipsfart (frakt) – som igjen har behov for olje. En ser også en økt etterspørsel etter gass til fremdrift av skip.

FOND MED NYE MULIGHETER

Geir Høybye, direktør i NOX-fondet orienterte om mulighetene for miljøgevinst og økonomiske fordeler for de riggene som meldes inn i fondet for å senke sine utslipp. En rekke støtteordninger og finansieringstilskudd er til rådighet for de som er tilsluttet.

Eidesvik ASA har med støtte fra forskningsfond gått skrittet videre og utviklet brenselceller i gassbaserte skip. Kjell Sandaker, prosjektleder i Eidesvik gikk inn på tekniske detaljer og illustrerte de store miljømessige gevinstene.

Konferansen gav oss et vidt spenn av foredrag. Vi har fått noen pekepinner på hvordan det kommende året vil se ut, og hvilke utfordringer vi står ovenfor. Roy Furre fra fagorganisasjonen SAFE beskrev kort og godt hvordan vi kan velge å forholde oss framover: "Enten kan vi finne noe å klage på, eller så kan vi finne nye utfordringer."

Mer om konferansen på: <http://www.bi.no/no>
USCG har for øvrig frigitt sin rapport om omstendighetene som førte til eksplosjonen, brannen, forliset og tapet av 11 besetningsmedlemmer på Deepwater Horizon. Rapporten finnes på:
<http://www.deepwaterinvestigation.com> ■



Nye krav til navigatører på skip over 500 gross tonn fra 2012

Det vil bli obligatorisk med ECDIS for fartøyer som omfattes av bestemmelsene i SOLAS. Det vil si at ECDIS skal fases inn på alle skip som er over en viss størrelse i perioden 2012 - 2018.

For informasjon og påmelding: Telefon 33 07 12 20 eller www.nmu.as
Norges Maritime Utdanningscenter AS, Langrunn, 3186 Horten





LYTTER: Lyttende forsamling under konferansen i Ålesund.

FOTO: ANTONIA GUIGOVA

NCE Maritime konferanse i Ålesund: Inspirasjon til nye innovasjoner

Norwegian Centre of Expertise – Maritime (NCE Maritime) arrangerer to hovedkonferanser i året, en teknisk konferanse om våren og en statuskonferanse om høsten. Vårens konferanse handlet denne gang om operasjoner på store havdyp, fjernliggende felt, arktiske områder og miljøutfordringer.



Åse Waage
underdirektør
avd. for flyttbare
innretninger
Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet deltok på konferansen, som ble arrangert i Ålesund 31. mars. Konferansene i serien Avanserte marine operasjoner har som mål å bedre forståelsen av en rekke nøkkeloperasjoner, operasjoner som i økende grad er med på å avgjøre hvilke utstyr og skip som trengs for den konkrete jobben som skal utføres. Ved å gi innsikt kan en gi inspirasjon til nye innovasjoner av fartøy og utstyr.

Hovedkonklusjonene etter konferansen i Ålesund kan oppsummeres i følgende:

- God planlegging i designfasen er svært viktig. En får ofte store utfordringer dersom design ikke er tiltenkt spesifikt utstyr/operasjon. I evalueringen før design bør en derfor ta i betraktning operasjonstype, operasjonsområde (bølgehøyder og andre værforhold, men også tilgang på reservedeler og service), samt tidshorisont. Det er også viktig å trekke inn operasjonell ekspertise så tidlig som mulig.
- Utstysleverandører blir ofte kontaktet for sent i byggeprosessen og dermed tar tilpasninger lenger tid. Ofte må det

modifikasjoner til – løsningene blir ikke optimale i forhold til tiltenkt bruk fordi fartøysdesign går ut over operasjonsfunksjoner. Og det blir selvsagt dyrere og får begrensninger. Det er tross alt de viktige verktøyene som tjener pengene.

Eller som en av foredragsholderne sa: ”Multi-purpose” kan fort bli ”multi-useless” i ekstreme forhold.”

En annen konkluderte med følgende: ”Kvalitet er dyrt, men det er også off-hire.”

Nedlastbare foredrag:

<http://www.nce-maritime.no/default.aspx?menu=241> ■

FAKTA

Norwegian Centres of Expertise er en massiv nasjonal satsing på de mest vekstkræftige næringsklyngene i Norge. På grunn av sin sterke posisjon i verden innen avanserte marine operasjoner har den maritime klyngen på Møre fått status som Norwegian Centre of Expertise - Maritime.

Sjøsikkerhetskonferansen 2011 forberedes:

Faglig treffpunkt med sikkerhet i fokus

Sjøfartsdirektoratet er i full gang med forberedelsene til den årlige Sjøsikkerhetskonferansen, som arrangeres i Haugesund 28.-29. september.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Lars Alvestad, som er avdelingsdirektør for avdeling fartøy og sjøfolk, står sentralt i planleggingen av konferansen. Programmet er ikke klart enda, men rammene har begynt å ta form.

– Det vi kan si er at alle tema som tas opp har sikkerhet som bakgrunnsbilde. Temaene vil bli belyst fra forskjellige innfallsvinkler – fra myndigheter, rederier som arbeidsgivere og arbeidstakere ved sine organisasjoner, opplyser Alvestad.

Blant andre deltakere på konferansen nevner han Statens Havarikommisjon for Transport, classeselskaper og forsikringsmiljøet. Her blir det også mange utstillere fra aktuelle leverandører.

Alvestad håper at årets konferanse vil samle flere deltakere som representerer utviklere og designere, konsulenter, oljeselskaper – og flere sjøfolk fra den operative delen av bransjen.

– Jeg oppfordrer spesielt rederiene til å sende flere folk til

konferansen, sier han. Fjorårets konferanse samlet nærmere 200 deltaker, men arrangøren håper at deltakertallet i år blir betydelig høyere.

– Sjøsikkerhetskonferansen er også en unik sjanse til å møte Sjøfartsdirektoratet, som er en del av sjøfartsnæringens daglige liv. Her gis det muligheter til både å påvirke og ikke minst få nye impulser, sier Lars Alvestad. ■



SJØFARTSNÆRINGEN: Sjøsikkerhetskonferansen er også en unik sjanse til å møte Sjøfartsdirektoratet, som er en del av sjøfartsnæringens daglige liv, sier avdelingsdirektør Lars Alvestad.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



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



Ny kampanjefilm for flytevest:

Håper å redusere dødstall

– Dersom vi når fram til målgruppen, håper vi å kunne redusere antall dødsfall fra fritidsfartøy, sier underdirektør Bjørn Reppe i Sjøfartsdirektoratet.



Steinar Haugberg
seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Reppe leder avdelingen for Sjøvett og fritidsfartøy, som er ansvarlig for kampanjefilmen som nå går på reklameplass på TV2. Budskapet er enkelt og effektivt fortalt i filmer av 30 og 15 sekunders varighet: Husk flytevest. Målgruppen er fritidsbåtkbrukerne, og hensikten med filmen er å øke bruken av flytevest i fritidsbåt og redde flere liv. Reppe har forventninger til filmen.

– Vi anslår at dersom de 25 prosentene av fritidsbåtkbrukere som ennå ikke bruker flytevest hadde gjort det, ville vi redusert antall dødsfall med anslagsvis ti omkomne i året, sier Reppe til Navigare. I fjor omkom 33 personer i forbindelse med fritidsbåtkbruk.

Filmen viser en far og sønn som er ute i åpen plastbåt for å fiske med stang, gutten med og faren uten flytevest. Faren får napp, reiser seg, mister balansen og forsvinner i dypet. Sjokk og fortvilelse vises i guttens ansikt. Men da dukker faren opp igjen, nå med flytevest, og en farlig situasjon ender godt.

VISES PÅ TV2

Kampanjefilmen er finansiert av Nærings- og Handelsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Prislappen er 2,5 millioner kroner for produksjon og visning på TV2 i en måned. Filmen er en

del av 33-kampanjen, som startet i fjor. Navnet skyldes at 33 gram CO₂ brukes i oppblåsbare flytevester, samt at 33 er årsgjennomsnittet for antall omkomne de siste 15 årene.

Samarbeidspartnere i prosjektgruppen for kampanjen er Redningsselskapet, Finansnærings Fellesorganisasjon, NHO-reiseliv, Norsk Båtråd og NORBOAT.

Stavanger-firmaet Incitus har produsert filmen. Underavdeling for Sjøvett og fritidsfartøy er godt fornøyd med jobben som er gjort.

FØRSTE GANG

– Meg bekjent er det første gang vi har kjørt en slik kampanje på reklameplass i fjernsyn. Vi er spent på tilbakemeldingene, sier Reppe. I forkant av visningene på TV2 brukte også Dagsrevyen sendetid på kampanjen.

Filmen vil bli gjort tilgjengelig for samarbeidspartnere i prosjektet og andre organisasjoner som vil bruke den på nett og i andre kanaler. Filmen er produsert uten tale slik at budskapet også kan nå utenlandske fisketurister, som er overrepresentert blant omkomne med fritidsfartøy.

– Det er en utfordring å nå denne delen av målgruppen. Vi håper at filmen vil kunne brukes der fisketuristene bestiller reiser og opphold, noe som hovedsakelig skjer på nett, sier Bjørn Reppe. ■



BAK FILMEN: Jarle Bjørknes, daglig leder i filmproduksjonsselskapet Incitus as, markerte den ferdige filmen hos Sjøfartsdirektoratet med kake. Fra venstre: Rådgivere Petter Andre Sørensen, John-Kristian Vatnem, Angelica Veland Becker, Jarle Bjørknes, underdirektør Bjørn Reppe, seniorrådgivere Stian Lundegaard og Lorna Dyrkolbotm.

FOTO: HEDDA KARIN GRIP

TYDELIG: Budskapet er ikke til å ta feil av: Bruk av flytevest redder liv i kampanjefilmen som vises på TV2 i disse dager.

FOTO FRA FILMEN: INCITUS AS





Klar for sjøen?

Da må du være klar i hodet

Båtsesongen er i gang og oppfordringen fra båtorganisasjonen AV-OG-TIL er at man må være klar i hodet for å være klar for sjøen. Kampanjen "Klar for sjøen" setter fokus på at båtføreren må være edru.



SOMMER: Kampanjen "Klar for sjøen" når ut til tre millioner mennesker i løpet av tre sommermåneder.

FOTO: FILUFTSRÅDET VEST



Lorna Mannes
Dyrkolbotn
Seniorrådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Bak organisasjonen AV-OG-TIL står politiske partier, offentlige virksomheter og frivillige organisasjoner. AV-OG-TIL er en organisasjon som arbeider for alkoholfrie soner i samfunnet. En av kampanjene i regi av AV-OG-TIL er "Klar for sjøen".

Visjonen bak kampanjen "Klar for sjøen" er å redusere antall ulykker og antall druknede. Målgruppen er voksne båtførere. Leder for kampanjen i AV-OG-TIL, Trude Elisabeth Gaare, kan fortelle at "Klar for sjøen" er den største kampanjen, både i antall organisasjoner som deltar – og i varighet.

– Kampanjen strekker seg over hele sommeren og alle 12 organisasjoner/etater som deltar er opptatt av sikkerhet til sjøs. Vi er opptatt av å forebygge ulykker og skader på sjøen. Ved å spre kunnskap tror vi også at vi kan påvirke holdningene til bruk av alkohol på sjøen, mener Gaare.

GODE RESULTATER

Oppskriften for kampanjen er tre-delt: publikumskontakt, utdeling av materiell og mediaoppmerksomhet. Gaare tror at denne oppskriften sammen med det arbeidet som gjennomføres i lokallagene til organisasjonene som deltar, er årsaken til de gode resultatene.

– Vi har begrensa med midler, men med det store nettverket av foreninger som driver forebyggende arbeid i lokalmiljøet over hele landet, får vi veldig gode resultater av det arbeidet vi gjør, forteller hun.

APP OG TWITTER

Kampanjen tar i bruk ulike midler til å fremme budskapet. I 2010 ble en iPhone-applikasjon lansert. Denne inneholder en oversikt over uthavner fra Halden til Farsund. Det er produsert en reklamefilm for kino og nett. Twitter er også jevnlig brukt i kampanjeperioden. Videre lages det årlig en egen "Klar for sjøen" quiz som brukes på arrangementer, der publikum kan teste sine kunnskaper og vinne fine premier.

NÅR UT TIL MANGE

"Vis sjøvett" i Sjøfartsdirektoratet har deltatt i prosjektgruppen siden oppstart av kampanjen i 2004. Underdirektør i avdeling Sjøvett og fritidsfartøy, Bjørn Reppe sier at deltakelse i kampanjen er positiv for det forebyggende sjøvettarbeidet.

– Dette er en av de kampanjer vi prioriterer å delta i. "Klar for sjøen" når ut til tre millioner mennesker i løpet av tre sommermåneder. I statistikken over omkomne i fritidsbåtulykker ser vi en nedgang i antall omkomne med promille. Vi har tro på at "Klar for sjøen" har bidratt til denne nedgangen, sier Reppe.



KUNNSKAP: Kampanjeleder Trude Elisabeth Gaare mener at ved å spre kunnskap påvirkes holdningene til bruk av alkohol på sjøen og reduserer dermed antall ulykker med fritidsbåter.



AMFIBIEBIL: Kampanjen oppfordrer båtføreren til å være like edru som bilføreren. Virkemiddelet er en amfibiebil, bilen som kan kjøres til lands og til vanns.

”Vis sjøvertt” lokallag er med på kampanjen i form av publikumskontakt og utdeling av materiell gjennom sommeren. Sjøfartsdirektoratet bidrar også til formidling av budskapet gjennom deltakelse på messer og arrangement gjennom året.

– Høy hastighet, alkohol og kjøring i mørket i dårlig sikt er den verste kombinasjonen for båtføreren, presiserer Bjørn Reppe.

HUMOR OG ALVOR

For 2011 er det laget en ny vri på kampanjen, der båtføreren oppfordres til å være like edru som bilføreren. Virkemiddelet er en amfibiebil, bilen som kan kjøres til lands og til vanns.

– Tanken er at vi kjører en ny vinkling på et alvorlig tema, der vi ønsker å få folk til å sammenlikne bruk av bil og bruk av båt, sier Gaare. Hun forteller at budskapet

skal formidles saklig og faktabasert, uten bruk av ”pekefingeren”.

Kampanjen legger også opp til en høytidelig del gjennom en minnemarkering på St.Hans aften hvert år. Denne dagen er det tradisjonelt mange på og ved sjøen og da samles bl.a. organisasjonene på Honnørbygga i Oslo for å minnes de som omkommer i fritidsbåtulykker. ■

BÅT, BADING OG ALKOHOL

- Alkohol reduserer kroppens evne til å opprettholde kroppstemperaturen, nedkjølingen går raskere og overlevingstiden i vann reduseres til omtrent det halve. Reaksjonsevnen nedsettes.
- Det er flere som omkommer i forbindelse med bading, fall i sjø osv, enn ved sjøtransport. Også ved bading er det flest menn som omkommer.
- Den typiske dødsulykken innebærer at en mann på rundt 50 år er ute i jolle, robåt eller åpen motorbåt. Han er innaskjærs en sommerdag. Han er alene i båten, og han

braker ikke flyteutstyr. Han faller over bord eller båten hans kantrer.

- I 2010 var det 33 personer som omkom i forbindelse med bruk av fritidsbåt. Forskjellig forskning og statistikkføring viser at minst hver tredje som dør i forbindelse med bruk av fritidsbåt er beruset, og alkohol er en viktig faktor i grunnstøting og til drukning.
- Antall nykommere med store båter og uten tilstrekkelig kunnskap og erfaring har økt.

Kilde: www.avogtil.no



NORGES MARITIME UTDANNINGSSENTER

ECDIS inkludert AIS

Nye krav til navigatører på skip over 500 gross tonn fra 2012

Det vil bli obligatorisk med ECDIS for fartøyer som omfattes av bestemmelsene i SOLAS. Det vil si at ECDIS skal fases inn på alle skip som er over en viss størrelse i perioden 2012 - 2018.

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) er et navigasjon og informasjonssystem som er i overensstemmelse med International Maritime Organization regelverk, og det kan brukes som et alternativ til papirkart.

ECDIS er en total endring fra papirkart, og overgangen fra papir til ECDIS vil være en utfordring for næringen, særlig for dem som ikke har erfaring med elektroniske sjøkart. Navigatører bør være klar over at ECDIS er mer enn bare en digital versjon av et papirkart. Viktige broprosedyrer vil bli betydelig påvirket, og disse krever grundig analyse og vurdering slik at ECDIS assistert grunnstøtinger skal unngås.

MÅL

Ved fullført kurs skal kursdeltakerne kunne:

- bruke ECDIS/AIS på det samme trygge og effektive nivå som ved bruk av konvensjonelle papirkart.
- bli kompetent og godt kjent med alle navigasjonsfunksjoner i ECDIS.
- vurdere all relevant informasjon, og kunne gjøre riktige tiltak i tilfelle en feil.

MÅLGRUPPE:

Navigatører, ruteplanleggere, loser og annet bropersonell som bruker ECDIS.

FORKUNNSKAP:

De som deltar på kurset må ha noe erfaring med kartarbeid og bør være i stand til å utføre alle vanlige navigasjonsoppgaver på en skipsbro.

Kurset kjøres på følgende datoer i 2011:

5-8 April, 3-6 Mai, 7-10 Juni, 2-5 August, 6-9 September, 4-7 Oktober
1-4 November og 29 November-2 Desember.

For informasjon og påmelding: Telefon 33 07 12 20 eller www.nmu.as
Norges Maritime Utdanningscenter AS
Langgrunn, 3186 Horten

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Det store oljeskiftet i norsk skipsfart

Siden Ekofisk-funnet julen 1969, det første drivverdige oljefunnet på norsk sokkel, har olje- og gassproduksjonen i Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet på utallige vis forandret norsk samfunnsliv. Sektoren representerer også det største enkeltbidraget til endringen av strukturen i norsk internasjonal skipsfart fra 1970-tallet og frem til i dag.



Eyvind Bagle
Nestleder
Norsk Maritimt
Museum

Selv om oljeutvinningen på norsk sokkel har passert høyden siden toppunktet rundt årtusenskiftet, har offshorevirksomhetens andel av skipsfartsøkonomien bare økt. Betydningen vil etter alle solemerker bli større i årene som kommer.

FRAKTEMENN I VEKST OG KRISE

Sett i det helt store perspektivet, er det en lang historisk forbindelseslinje mellom internasjonal petroleumsindustri og norsk skipsfart. Og denne forbindelsen har mye lengre røtter enn den

snart 50-årige historien som oljevirkosomheten i Nordsjøen kan vise til. Samtidig er dette to ulike historier, som likevel er forbundet både gjennom enkeltpersoner, rederier og årsaksvirkninger som fulgte av oljekrisen vinteren 1973/74.

På 1960-tallet opererte uavhengige norske redere (dvs. redere med skip som ikke var eiet av oljeselskapene selv) på spotmarkedet med stort hell og fraktet råolje fra Midt-Østen til Vest-Europa og USA.

Norge, med bare én promille av verdens befolkning, hadde

DRILLSKIP: M/S Havdrill,
Norges første drillskip.
Bygget i Nederland i 1973
for Nordic Offshore Drilling
Co., Oslo.

FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM





ARBEIDSHEST: Forsyningskipet Strilborg ved kai i Kristiansund, 2010.

FOTO: ESPEN WÄHLE, NORSK MARITIMT MUSEUM

i 1968 ti prosent av verdens samlede tonnasje. Halvparten av denne igjen var spesialisert tankflåte. Stengningen av Suezkanalen i 1967, etter seksdagerskrigen mellom Israel og Egypt, førte ikke bare til at tankfarten igjen tok en gammel omvei rundt Afrika, men til nye ratehøyder. Bergensrederen Hilmar Reksten vurderte kontrahering av tankskip på 800.000 tonn dødvekt, nærmere firedobbelte størrelse av Suezmax-tankerne.

Så kom oljeembargoen som OPEC (de oljeproduserendes landenes organisasjon, ledet av Saudi-Arabia) satte inn som sanksjon mot avtakerlandene i Vesten, etter krigen mellom Israel og Egypt, Syria og Jordan oktober 1973. Det kom til en kraftig stigning i oljeprisene, fra 2 til 34 dollar per fat mellom 1970 og 1982.

Markedet for oljetransport ble kastet ut i noe som liknet et sammenbrudd, som via diverse ringvirkninger blant annet betød slutten for Hilmar Reksten. Selv om få norske tankrederier fikk en like dramatisk skjebne, er det riktig å si at oljekrisen herjet i norsk skipsfart og øvrig næringsliv. Oljekrisen betød imidlertid samtidig at de mulighetene som åpnet seg i Nordsjøen ble meget attraktive for internasjonal oljeindustri, og for stadig større deler av den norske skipsfartsnæringen.

OLJEREDERNE PÅ SCENEN

Men før denne fasen, altså den store utbyggingsperioden på 1970-tallet, hadde mange innenfor de mer tradisjonelle norske shippingmiljøene allerede i flere år vært involvert i oljeleting, forsyning og diverse skipsfart i Nordsjøen. For høykonjunkturen på 1960-tallet bød også på god likviditet og behov for nye investeringsmu-

ligheter for norsk skipsfart.

Derfor var norske rederier involvert i Noco, det første norske oljekonsortiet som ble opprettet i 1965 (og forløperen til Saga Petroleum, via Hydro nå i Statoil). Stortinget hadde nettopp vedtatt de fullmaktslovene som ga støtet til lettevirkomheten. Derfor kastet tradisjonsrike rederier som Fred. Olsen & Co og Wilh. Wilhelmsen i Oslo, Peder Smedvig i Stavanger og Odfjell i Bergen sine øyne på oljens muligheter.

Fred. Olsen & Co. eide Aker mek. Verksted som bygget "Ocean Viking" i 1966/67, plattformen som gjorde oljefunnet på Ekofisk i 1969. Fred. Olsen stod også bak ombyggingen av det tidligere hvalkokeriet "Thorshøvdi" til et mobilt borefartøy, som med litt fantasi kan ses på som en slags forløper for FPSOene (se nedenfor), en av Nordsjøens viktigste bidrag til offshoreteknologien.

Erfaringene Aker gjorde med "Ocean Viking" og tilsvarende plattformer bygget over amerikansk lest, skulle få store ringvirkninger for dette selskapets videre utvikling, så vel som for norsk verftsindustri generelt. På begynnelsen av 1970-tallet hadde verftsgruppen, i samarbeid med Odfjell rederi, utviklet en ny type plattform – H3 – som var bedre rustet til forholdene i Nordsjøen. Den første leveransen ble gjort med "Deep Sea Drilling" i 1972. I navnet ligger det som kjennetegnet oljevirkomheten i Nordsjøen – de store havdypene.

FRA FJERDE- TIL ANDREPLASS

De fleste forbinder utbyggingen av produksjonsstedene på 1970-tallet med de store oljeplattformene, rørlednin-



FORSYNINGSSKIP: Tønsberg var også en oljeby: Wilh. Wilhelmsens borerigg Treasure Scout og forsyningskipet Tender Searcher i full virksomhet. Foto antakelig fra midten av 1980-tallet.

FOTO: WILH. WILHELMSEN/NORSK MARITIMT MUSEUMS SAMLINGER

gene og helikoptertransport av mannskaper ut til Ekofisk, og etter hvert til Sleipner, Frigg, Statfjord og så videre. De fleste er også klar over at det var amerikanske og franske selskaper som var pionerer i utbyggingen, ofte under arbeidsforhold som var uvante for de fleste norske arbeidstakerne.

Men fra å være avhengig av utenlandsk kapital, kompetanse og leverandørindustri, medførte den politiske styringen av oljeutvinningen gjennom Statoil, etableringen av et sterkt innenlandsk teknologimiljø. Dette omfattet blant annet etablerte norske industribedrifter som Kværner og Aker, utdanningsinstitusjoner og en gryende konsulentbransje – med synlige nyskapingner som NPC, Norwegian Petroleum Consultants. En av de mest åpnebragdene i siste halvdel av 1970-tallet var Condeep-plattformen (Statfjord) – ”verdens største flyttbare byggverk”.

I skyggen av slike store byggverk fikk mange ikke med seg hvor stor og rask endringskraft offshorevirksomheten hadde på den norske handelsflåtenes struk-

tur. I 1970 var ikke norske eierinteresser representert innenfor offshoreflåten i Nordsjøen. På midten av 1980-tallet bestod den norske flåten av 189 norskregistrerte og 67 utenlandsregistrerte fartøyer. Næringen orienterte seg også raskt mot internasjonale markeder.

På denne tiden var omtrent 25 % av flåten i virksomhet på andre kontinentalsokler enn den norske. Mot slutten av 1980-årene ble norsk offshoreflåte regnet blant de fire største i verden – i dag er posisjonen nr 2 etter USA. Siden Nordsjøen har stilt strenge krav, nyter norsk verftsindustri og operatørene et godt omdømme for sine evner til å takle krevende produksjonsmiljøer.

EN KYSTNÆRING

Her er det viktig å merke seg at kimen til dagens norske offshorebaserte maritime virksomhet finnes flere steder enn i den tradisjonelle verftsindustrien eller i de store rederiene fra Oslo eller Bergen. De fikk selskap av grupperinger med nær tilknytning kyst-

frakt og havfiske i mindre kystbygder, særlig på Vestlandet. Mange vestlandsfiskere var med fra begynnelsen; de leide ut båtene som forsyningskip i den første letevirk-somheten.

Byggingen av forsyningskip – ”oljeplattformenes trofaste følgesvenn” – åpnet muligheter for de ”mellomstore” verftene på Vestlandet som ble begjærlig grepet av flere.

De første forsyningskipene som ble levert til norske eiere i 1971 var bygget i Texas, mens det første norskutviklede forsyningskipet ”Rig Pilot” ble i slutten av 1972 levert fra Voldens Skipsverft i Ålesund til det sunnmørske fiskebåtrederi Sandøy Supply AS.

Forholdene i Nordsjøen tilsa kraftige og sjødyktige fartøyer. Utover på 70-tallet fremsto Ulsteingruppen på Osneset utenfor Ålesund som en av de toneangivende leverandørene. Opprinnelig var Ulstein mek. Verksted et verksted for fiskeflåten, som bygget sitt første stålskip i 1957.

Bedriften bygget sine første forsyningskip til oljeindustrien etter amerikansk design tidlig på 70-tallet. I 1974 leverte verftet sitt første ankerhåndteringsfartøy etter eget design, UT 704. Siden er det bygget mer enn 500 skip av UT-design fra Ulstein, og selskapet har på 2000-tallet fått et internasjonalt gjennombrudd for sine karakteristiske X-Bow-fartøyer. Den store utstøpsproduksjonen Ulstein utviklet er nå en del av Rolls Royce-konsernet.

Antallet rederier er størst på kyststrekningen fra Arendal til Ålesund. Noen forgreninger nordover er det naturlig nok i både Trondheim og Tromsø, og seismikkbedriftene konsentrert i Osloregionen.

Rederiene tilbyr et vidt spekter av tjenester, og de fleste fartøyene går i langsiktige kontrakter, selv om det holdes skip tilbake for spotoppdrag nær sagt hvor som helst i verden. Bakgrunnen til flere av rederiene ligger i havbruk og fiske, slik som tilfellet er for Remøy Shipping i Fosnavåg.

Gjennomgående ligger det solid vekstfilosofi til grunn for virksomheten. Farstad Shipping på Stad drev en tankflåte i mellomklassen på 1950- og 60-tallet, men vokste blant annet gjennom kjøp av Wilh. Wilhelmsens offshorefartøyer på midten av 1980-tallet. Samtidig flyttet rederiet hovedkontor til Ålesund. Årsaken gjør de rede for på sine hjemmesider: ”To take advantage of the special maritime cluster in the Aalesund region”. Rederiet har filialer i Skottland, Australia, Singapore, Angola og Brasil.

INDUSTRIELL SKIPSFART

De nære forbindelsene mellom verft, oppdragsgivere og utstøpsleverandører på Mørkekysten fremheves gjerne som et eksempel på klyngedannelsen i den ”industrielle norske skipsfarten”. Offshoreskipsfarten har også gitt grunnlag for en betydelig vekst i maritime utstøpssegmentet, som i de siste fem årene har fremvist den største veksten innenfor alle maritime næringsgrener.



BORESKIP: M/S Thorshøvdi, bygget som hvalkokeri i 1948 for AS Thor Dahl, Sandefjord. Ble bygget om til boreskip ved Akers mek. Verksted i 1966.

FOTO: NORSK MARITIMT MUSEUM

De offshoreorienterte klyngene har produsert en rekke nyvinninger innenfor både rent skipsfartstekniske, så vel som produksjonmessige løsninger. Dette er knapt overraskende, siden støttefunksjoner både under utvikling og drift av olje- og gassfelt hviler på maritim kunnskap.

Norsk offshore skipsfart omfatter hele registeret innen seismikk, boring, forsyningskip og standby-fartøyer, undervannsfartøyer (ROV), ankerhåndtering, bøyelastere og Floating Production/Storage/Off-loading-skip (FPSO). Verdens første FPSO, Petrojarl I, ble bygget i Japan i 1986, men var basert på norsk teknologi utviklet av rederi, Tentech, Marintek og DNV i kombinasjon med prosess teknologiske miljøer. Utviklingen av FPSO-er er et eksempel på impulser fra shipping til oljeindustrien, hvor skipsfartens funksjonelle løsninger ble satt inn i oljeindustriens rammer.

Verftsindustrien, designfirmaene, rederiene og konsulentbransjen i offshorevirksomheten mestrer teknologisk kompleksitet. Hver nye skipstype eller nye design som blir lansert representerer en stor grad av skreddersøm og ”user-producer feedbacks”. Den erfaringsbaserte tilnærmingen til teknologiutvikling, som også er betydelig innenfor fiskeflåten, medvirker til at arbeidsplassene om bord – om det går an å sette dem i en bås – er en blanding av sjømannsykke og teknologioperatør. Overgangen fra ”sjømann til skipsmekaniker” som var i emning på 1960-tallet, er i høyeste grad videreført. Sjøfolkenes/operatørens stemme blir hørt når konsulenter, designere, rederier og verft går i gang med nye oppdrag. Ankerhåndtering og navigering inn til plattformer og rundt om i oljeinfrastrukturen i høy brottsjø stiller høye krav, og de krevende arbeidssituasjonene øves på i avanserte simulatorer. Fremstilling av programvare og utstyr til disse er

også sentrale produkter fra teknologimiljøene i Ålesund og i Horten.

MINDRE OLJE, MEN MER OLJE

Høyst sannsynlig har Norge passert toppunktet for sin oljeproduksjon – nedgangen er på 25 % siden 2000. Det samme tiåret har likevel sett en forsterkning av "offshoredreiningen" i norsk maritimt næringsliv, som samlet er den største eksportrettede industrien Norge har etter selve olje- og gassektoren. Denne dreiningen skriver seg delvis fra en vekst i forhold til stagnasjon i flere av de tradisjonelle shippingbransjene, som i et forholdsvis kort perspektiv fortsatt sliter etter finanskrisen i 2008.

Stavangerregionen er den største maritime regionen i landet, og et slags midtpunkt i en komplett offshoreorientert næring fra Kristiansand til Ålesund. Næringen har naturlig nok stor interesse av at det åpnes for mer olje- og gassutvinning i nordnorske

farvann. Dette vil være et av de største næringspolitiske spørsmålene i Norge i årene fremover.

Uansett har offshorenæringen etablert seg på alle hav hvor det drives oljevirkosomhet, fra Sør-Kinahavet til brasilianske og vestafrikanske sokler. Eksport av norsk offshorekompetanse er et bredt felt, som også gir oppdrag til for eksempel Havforskningsinstituttet. Det kunne nylig melde om at det leder forskningen på sameksistensen mellom fiskerier og ny oljevirkosomhet i Ghana.

Norske offshoreoperatører har investert i avanserte skip for arbeid på dypt vann og sitter på stor kompetanse gjennom sine sjøfolk og spesialister. Dette ble demonstrert for all verden under ulykken i Mexicogulften våren 2010, da BP kun brukte norske spesialskip for å stanse utslippene. En av næringens største bekymringer er nedgangen i antallet norske sjøfolk, og den erfaringsbasen som dermed minsker. ■



HØYTEKNOLOGI: Nytt fartøy klargjøres i 2010 ved STX, Brattvåg. STX Brattvåg er forøvrig også et eksempel på et gammelt fiskeriverft som har blitt høyteknologisk verft for all verdens offshoreindustri.

FOTO: ESPEN WAHLE, NORSK MARITIMT MUSEUM

THE POWER TO HANDLE ALL ASPECTS OF LNG

LNG as fuel is a proven concept for short sea shipping and the answer to improved environmental and economic performance for all ships.

Globally, more than 20 ships delivered with LNG propulsion are classed by DNV. No other classification society has the same experience.

Ship classification • Offshore classification • Technology qualification • Competence & training • Safety, health & environmental risk management



KOMFORT: Island Wellserver ble designet med en helt ny standard for komfort, sikkerhet og arbeidsmiljø. Her innom Westcons tørrdokk på Karmøy. FOTO: BJARTE AMBLE

Gjensyn med Island Wellserver

Tre år er gått siden brønnintervensjonsfartøyet Island Wellserver ble levert fra Aker Yards AS, Langsten til Island Offshore i Ulsteinvik. Kaptein Bjørnar Fløysand hadde byggetilsynet for rederiet, mens underdirektør Åse Waage var nybyggkoordinator på vegne av Sjøfartsdirektoratet.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Nylig var det imponerende skipet innom Westcons tørrdokk på Karmøy, og Fløysand var ikke sen om å invitere Åse Waage og hennes medarbeidere i avdeling "Flyttbare innretninger" på en omvisning.

– Jeg har faktisk ikke vært om bord siden jeg var med på dåpen i Ulsteinvik i april 2008, sier Åse Waage, som synes det var et hyggelig gjensyn. Island Wellserver ser jo fremdeles ut som et helt nytt skip, sier hun, imponert over godt renhold og vedlikehold.

– Vi hadde et godt samarbeid med Sjøfartsdirektoratet i planleggings- og byggeprosessen, og det var mange spørsmål direktoratet måtte ta stilling til underveis, sier Fløysand, som har vært kaptein om bord fra første dag. Han legger til at skipet har fungert veldig bra til sitt formål.

HØY KOMFORT

Island Wellserver har et mannskap på ca 70 personer, men har køyplasser i enkeltrom til hele 97. Skipet ble designet med en helt ny standard for komfort, sikkerhet og arbeidsmiljø. Bygget til høyeste DNV Comfort Class notasjon innfrir fartøyet de samme krav til støy og vibrasjoner som et cruiseskip.

Også på andre områder er standarden av høy klasse, med treningsrom, vaskeri og en ypperlig messe. Trappegangene er både bredere og høyere under taket enn vanlig.

SNØHVIT OG TROLL

Skipet utfører brønnintervensjoner, en jobb som tidligere bare har vært mulig å utføre fra faste installasjoner, og ikke fra skip.

Island Wellserver har fra starten operert på en lang-siktig kontrakt med StatoilHydro som løper ut i 2015.



Etter oppholdet på Karmøy satte Bjørnar Fløysand kurs for Snøhvit-feltet utenfor Hammerfest, før neste oppdrag på Trollfeltet vest for Bergen.

Høsten 2008 ble Island Wellserver tildelt den prestisjetunge prisen "Årets skip". Utmerkelsen er instituert av den norske skipsfartspublikasjonen Skipsrevyen. Det er leserne som nominerer kandidatene, men den endelige utvelgelsen foretas av en jury. ■

TÅRN: Island Wellserver er skreddersydd for integrerte brønnintervensjonstjenester der alle funksjonene opereres fra én operating station. Bjørnar Arstad (t.v.) og Bjørnar Fløysand studerer modulhåndteringstårnet, har 70 tonn kapasitet.



OMVISNING: Medarbeidere i avdeling "Flyttbare innretninger" får her en omvisning av kaptein Bjørnar Fløysand på brua. Fra venstre ser vi Hampus Egenwall, Kjartan Nygaard, Helge Hendset, Andreas Otterå, kaptein Bjørnar Fløysand og Karl M. Fredriksen. FOTO: BJARTE AMBLE

BRUA: Kaptein Bjørnar Fløysand og underdirektør Åse Waage på brua om bord på Island Wellserver. FOTO: BJARTE AMBLE



REGELVERKET: Et område med stort forbedringspotensial er brukernes kjennskap og oppfatning av det regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter.

FOTO: DAG INGE AARHUS

Brukerundersøkelsen 2010/2011:

Forbedring på noen områder

I desember og januar gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en brukerundersøkelse for å kartlegge forbedringsområder og for å måle brukernes oppfatning av direktoratet. Resultatene er å betegne som forholdsvis bra – med både positive trekk og områder med forbedringspotensial.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Direktoratet har som mål å gjennomføre en slik undersøkelse annethvert år, og årets undersøkelse var i stor grad lik den som ble gjennomført 2008/2009. Sammenligner en de to undersøkelsene så ser en at en på noen områder har forbedret seg mens en i andre områder fortsatt har de samme utfordringene.

KOMPLISERT REGELVERK

Et av de områdene med størst forbedringspotensial er brukernes kjennskap og oppfatning av det regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter. Resultatene av undersøkelsen viser at de som bruker regelverket synes dette er vanskelig å finne frem, er lite tilgjengelig og komplisert. Dette vises også gjennom at mange svarer at dette er et område som de mener direktoratet må prioritere.

At direktoratet nå har et prosjekt som har som mål å gjennomgå hele regelverket med tanke på forenkling,



SERVICE: Servicekontoret i Sjøfartsdirektoratet får bra score på brukerundersøkelsen. Her representert ved: f.v. Turid Fossan, Linda Kristin Larsen, Finn M, Selliseth, Yvonne Hauge og sittende Ann Elin Utvik.

FOTO: BJARTE AMBLE



FORENKLING: Saksbehandlingstiden må ytterligere ned og regelverket må bli enklere for brukerne, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar til brukerundersøkelsen.

FOTO: VAAGEFOTO.NO

KOMMUNIKASJON MED BRUKERNE

Direktoratets servicenivå, nettsider og tidsskriftet Navigare er også målt. Generelt er brukerne fornøyd når de tar kontakt med

gir grunn til å tro at brukerne vil oppleve forbedring på dette viktige område. Tilgjengeligheten bedres nå også gjennom en enklere fremstilling på nett. Samtidig scorer direktoratet godt på det internasjonale engasjementet. Dette er viktige resultater for de avdelingene i Sjøfartsdirektoratet som bruker mye ressurser på oppfølging av internasjonalt arbeid i FNs maritime organisasjon IMO og tilsvarende organisasjoner.

direktoratet – enten gjennom vårt servicekontor eller gjennom ulike elektroniske kanaler (nett, mail m.m).

Mange opplever også møte med våre inspektører som bra, og det er lite som skiller næringens oppfatning av direktoratets inspektører fra eksterne inspektører som gjør en jobb på oppdrag fra direktoratet.

I vårt kommunikasjonsarbeid scorer både våre nettsider og vårt fagblad Navigare bra, men har fortsatt litt å gå på for å få topp score. Dette er et satsingsområde, noe en håper vil gi enda bedre resultater på sikt.

FOKUS PÅ FORBEDRING

En brukerundersøkelse vil, uavhengig av resultat, ikke være bedre enn oppfølgingen etter at undersøkelsen er gjennomført. Her har direktoratet konkrete planer – særlig innenfor de områdene som får dårligst score.

– Ser vi på enkelte konkrete punkter så er det ikke tvil om at vi fortsatt har en jobb å gjøre. Saksbehandlingstiden må ytterligere ned, regelverket må bli enklere for brukerne og vi må ha fortsatt fokus på kvalitet i alt det vi foretar oss. Samtidig er det gode tilbakemeldinger på vårt internasjonale engasjement, nettsider og det generelle servicenivået, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Han påpeker at dette er viktige tema innad i organisasjonen og at han føler at direktoratet nå er på rett vei innen de fleste forbedringsområdene. ■

NYHETER FRA FAGBOKFORLAGET

Regler for passasjer og lasteskip mv. 2011



Her finner du det gjeldende regelverket for skipsnæringen. Denne utgaven er ajourført med lov- og forskriftsendringer pr. 1.1.2011. Den engelske oversettelsen; *Excerpts from the Norwegian Passenger and Cargo Ship Legislation, etc. 2011* vil bli utgitt i august.

Bok og CD-rom: Kr 600,—
Kun bok: Kr 496,—
Kun CD-rom: Kr 203,—

Skipssikkerhetsloven

— med kommentarer

Pettersen, Terje Hernes og Hans Jacob Bull



Kr 1278,—

Boken inneholder grundige kommentarer til skipssikkerhetsloven av 2007 med senere endringer, først og fremst bygget på forarbeidene og praksis. Loven fremstår på mange måter som en rammelov, og boken har derfor også en gjennomgang av det omfattende og komplekse forskriftsverket som er hjemlet i loven. Siden loven har sin bakgrunn i et bredt internasjonalt regelverk, fastsatt av IMO, ILO og EU, redegjør boken dessuten detaljert for dette.

ordre@fagbokforlaget.no > www.fagbokforlaget.no > ordretelefon: 55 38 88 38


FAGBOKFORLAGET
www.fagbokforlaget.no

Sjøfartsdirektoratet:

Ny og forbedret skjematjeneste

7. mars lanserte Sjøfartsdirektoratet sin elektroniske skjematjeneste for den maritime næringen og øvrige brukere av direktoratets skjemaer. En god del av direktoratets skjemaer kan nå leveres elektronisk i den nye tjenesten, som er koblet opp mot Altinn for pålogging.



Dag Inge Aarhus
Kommunikasjons-
rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

For næringen medfører dette endringer i måten de kan kommunisere med Sjøfartsdirektoratet på, da det er innført en ny skjematjeneste på vår nettside (www.sdir.no). Mange av dagens skjemaer er nå tilgjengelig for elektronisk innrapportering.

Skjematjenesten skal blant annet tilby følgende:

- Mulighet for elektronisk innsending av skjema (søknader, begjæringer med mer).
- Kontrollere identiteten av innsender via Altinn-pålogging.
- Preutfylling av data i skjema, det vil si at fartøydata, navn og adresse automatisk kan hentes fra tidligere registrert informasjon, slik at du slipper å fylle det inn hver gang du skal fylle ut et skjema.
- Automatisk kontroll av skjemaet før innsending.
- Enhetlig brukergrensesnitt på skjema laget etter offentlige retningslinjer.
- På sikt vil det via rapporter bli mulighet til å se hvilke data Sjøfartsdirektoratet har om fartøyene (fartøyoversikter, data om det enkelte fartøy, sertifikater med mer).

De skjemaene som ikke er tilrettelagt for elektronisk innrapportering vil bli bearbeidet med tanke på dette fortløpende.

Målsettingen med prosjektet har vært todelt. For direktoratets eksterne brukere har det vært viktig å få til en elektronisk innrapportering. Både fordi dette er mer



TA2: Lene B. Reiersen (til venstre) har sammen med Frode K. Rasmussen (til høyre) arbeidet tett sammen med prosjektleder Berner Koldal i utviklingen av skjemaportalen, som er en del av det nye tilsynssystemet i Sjøfartsdirektoratet.

FOTO: DAG INGE AARHUS

SKJEMATJENESTEN I STIKKORD

- Skjematjenesten er tilgjengelig fra hovedsiden til Sjøfartsdirektoratet www.sdir.no.
- Ved bruk av elektronisk innrapportering vil autentisering via Altinn være nødvendig.
- Autentisering i Altinn kan skje via bruk av tilsendte koder, Smartkort (Norsk Tipping m.m.), kode på SMS. Mer info om ulike påloggingsmetoder på www.Altinn.no.
- En kan også sende inn skjemaene manuelt. Skjemaet må i så fall først skrives ut for manuelt utfylling og sendes pr. e-post eller vanlig postgang.

effektivt, men også fordi dette vil oppleves mer brukervennlig for næringen. Det valgte brukergrensesnittet og Altinn pålogging er også noe næringen forholder seg til i andre sammenhenger.

Internt i direktoratet er det et mål at elektronisk innrapportering skal gi kortere saksbehandlingstid ettersom innsendt skjema umiddelbart er tilgjengelig for saksbehandler, samtidig som fagsystem automatisk blir oppdatert med data fra det innsendte skjema.

Som en del av dette prosjektet er det også etablert et nytt tilsynssystem for fartøy. Tilsynssystemet skal sammen med skjematjenesten legge grunnlag for bedre service, nye tjenester og økt tilgjengelighet for Sjøfartsdirektoratets brukere.

Så langt ser det ut til at den nye skjematjenesten tas godt imot, men alle er nok ennå ikke like klar over endringen og de mulighetene som ligger i den nye løsningen. Tilbakemeldinger fra brukerne vil også være viktig med tanke på ytterligere forbedringer. ■

FURUNO

TECDIS

Telchart Electronic Chart Display and Information System

- ▶ Advanced features
- ▶ Improved safety
- ▶ Cost-effective
- ▶ Highly user-friendly

// Next to the rader -
TECDIS is the
main navigation tool
for your vessels //

TECDIS is developed based on extensive experience from users onboard fishing vessels, offshore vessels and deep sea merchant vessels.

TECDIS fully complies with the latest standards and resolutions for paperless navigation set by IMO, IHO and IEC.

TECDIS latest innovative features will be launched at Nor-Shipping May 24-27.



Type approved ECDIS

Visit us at
Nor-Shipping
Stand #
B 03-18



FURUNO NORGE A/S

Sjømannsveien 19, 6008 Ålesund, Norway

Tel. +47 70 10 29 50 - fax. +47 70 10 29 51 www.furuno.no



I KØ: Pasienter står i kø på kaien for å få hjelp av noen av verdens fremste kirurger.

FOTO: MERCY SHIPS

Sykehuskipet Africa Mercy oppgradert: **Bedre for kirurger og pasienter**

Verdens største privateide sykehuskip, M/S Africa Mercy, har siden 2007 gitt hjelp til tusenvis av mennesker hvert år. Nå er skipet kommet til Sierra Leone i Vest-Afrika – men før det måtte den tidligere danske togferja på verft for å få montert nye generatorer, til glede for kirurger og pasienter.



Bjarte Amble
fungerende redaktør
Navigare
Sjøfartsdirektoratet

Siden forvandlingen til sykehuskip i 2007 har nemlig Africa Mercy sin strømforsyning blitt levert av hjelpemotorer fra tiden da skipet var nytt i 1980. Disse var gamle og kostbare i drift. Og generatorene leverte bare akkurat nok strøm til det energikrevende sykehuset ombord.

– Det største problemet var imidlertid støy og vibrasjon. Like over maskinrommet på Africa Mercy står nemlig noen av verdens fremste kirurger og utfører krevende og ofte livsforvandlerende inngrep, forteller Arvid

Solheim, nasjonal leder i den kristne hjelpeorganisasjonen Mercy Ships.

PÅ VERFT I SØR-AFRIKA

Africa Mercy satte derfor kursen mot sør, til havnebyen Durban i Sør-Afrika. Her gikk skipet i dokk, og gjennom et stort hull i skroget ble de gamle generatorene tatt ut. Nye motorer ble deretter heist om bord og installert.

Prosjektet har en kostnadsramme på 37 millioner kroner, men organisasjonen ser på dette som en god investering:



MERCY: Den tidligere togferja Africa Mercy gjør stor nytte for seg som sykehusskip i Afrika.

FOTO: MERCY SHIPS

– De nye generatorene vil ikke bare gi mer plass i maskinrommet, men også redusere drivstofforbruket med 20 prosent. Ettersom generatorene er i kontinuerlig drift gir dette store besparelser for oss, anslagsvis fem millioner kroner årlig, sier Arvid Solheim. Han forteller videre at hjelpeorganisasjonen i sin helhet er drevet av gaver og donasjoner, og at mange har bidratt til finansieringen av prosjektet.

ET BEDRE VERKTØY

Etter månedene i Sør-Afrika har sykehusskipet returnert til Vest-Afrika, hvor Mercy Ships vanligvis gir sin hjelp. Kursen ble denne gang satt mot Sierra Leone, et land blant de fattigste i verden. Her vil mennesker som vanligvis ikke har tilgang til sykehustjenester få hjelp som forvandler livene deres.

Over 3000 mennesker møtte opp til forundersøkelsen, i håp om en utvei. De er gjerne truet av blindhet eller en svulst – kvinner kan ha underlivsproblemer etter fødsel, barn opereres for klumpfot eller leppe- og ganespalte.

– I et land uten tilgjengelig sykehusstilbud er hjelpen som vi kan på denne måten gi, den eneste redningen for mange. Sykepleiere og kirurger har nå bedre muligheter til å hjelpe, uten støy og vibrasjon fra de gamle generatorene, konstaterer Arvid Solheim.

IMPONERT

En av dem som har vært med på denne jobben er 19 år gamle Mads Usterud Svendsen fra Lillesand. Han er motormannlærling



LÆRLING: 19 år gamle Mads Usterud Svendsen fra Lillesand er motormannlærling på sykehusskipet.

FOTO: MERCY SHIPS



LEDER: Arvid Solberg er nasjonal leder for den kristne hjelpeorganisasjonen Mercy Ships.

FOTO: MERCY SHIPS

på sykehusskipet og imponert over arbeidet som er gjort på verftet i Sør-Afrika:

– Det har vært veldig spennende å se hvordan de har fått dette til. Må innrømme at jeg trodde det nesten var umulig. Men etter to måneder der 80 verftsarbeidere jobbet 12 timers skift, var seks generatorer borte, og fire nye på plass, sier Mads Usterud Svendsen. ■

MERCY SHIPS:

- Internasjonal, kristen hjelpeorganisasjon, startet i 1978.
- Har hatt fire ulike fartøy, bl.a. Anastasis som flere ganger besøkte Norge, samt den tidligere hurtigruta Polarlys under navnet Caribbean Mercy.
- 1200 mennesker er involvert på verdensbasis.
- Har siden 1978 bl.a. utført 47.000 livsforvandlerende operasjoner, gitt opplæring til 15.000 lokale helsearbeidere og behandlet bortimot 100.000 tannlegepasienter. Mercy Ships sine tjenester har i perioden hatt en totalverdi av 4,5 milliarder kroner.
- 15 kontorer rundt i verden, norsk kontor i Kristiansand.
- Tilbyr lærlingplass for sjøfolk, via Maritimt Opplæringskontor i Haugesund.

M/S AFRICA MERCY:

- Bygget som togferja Dronning Ingrid i 1980.
- 152 m lengde, 16.500 brt.
- Ombygging i England, ferdig som sykehusskip i 2007.
- Sykehuset på 1200 kvm har bl.a. seks operasjonsstuer, 78 pasientkøyer og CT-scanner.
- Hjem for en frivillig besetning på 450 mennesker fra 35 ulike land.
- Om bord finnes butikk, frisør, kontorer, bank, skole og barnehage.
- Fikk nye hjelpemotorer i begynnelsen av 2011 og startet deretter et ni måneder langt feltopphold i det vestafrikanske landet Sierra Leone.



Sjøfolks helse – en god investering

Det stilles strenge internasjonale krav til skipsfartsnæringen. Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006, heretter kalt MLC) omhandler en rekke forhold som angår den enkelte sjømann og er sentral i forhold til arbeidet med helse og arbeidsmiljø om bord.



Arne Johan Ulven
Forskningssjef
Norsk senter for maritim
medisin

Flaggstatene og havnestatene pålegges å sikre at MLC 2006 etterleves gjennom å etablere regelverk, sertifiseringsrutiner og tilsyn. Konvensjonen vil tre i kraft fra 2013 eller 2014.

HJEMFLAGGING

MLC vil gjelde internasjonalt og vil føre til utjevning av forskjellene mellom flaggstatenes krav. Det er viktig å være klar over at MLC ikke skal føre til en reduksjon i kravene dersom en flaggstat allerede har krav som er strengere enn kravene i MLC. Bekvemmeligheten ved å seile under bekvemmelighetsflagg vil bli redusert, med økt hjemflagging som kon-

sekvens. Norge har allerede regelverk og krav som i hovedsak er mer enn tilstrekkelig for å tilfredsstille MLC. Vi må imidlertid øke kontroll- og tilsynsaktiviteten og innføre sertifisering på nye områder – inkludert helse og arbeidsmiljø.

Forutsatt at rederier med skip under norsk flagg har etterlevd og fortsatt etterlever alle nåværende norske krav vil det ikke representere noen stor utfordring å oppnå sertifisering etter MLC.

SJØFARTENS "ARBEIDSMILJØLOV"

I Navigare 1-2008 omtalte jeg "Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip" (ASH-forskriften) som Norges "arbeidsmiljølov" for sjøfarten. Denne forskriften mer enn tilfredsstiller MLC når det gjelder helse og arbeidsmiljø. Dessverre er det mye som tyder på at etterlevelsen er for dårlig.

MLC vil nødvendiggjøre tilsyn og sertifisering etter sjøfartens "arbeidsmiljølov" og dette vil medføre en stor utfordring for næringen.

VURDERING AV HELSERISIKO

Helserisikovurderinger er viktige og kreves av MLC

Seafarers' Health – a smart Investment

There are strict international demands to commercial shipping.

The Maritime Labour Convention (hereafter called MLC) deals with a number of issues pertaining to the individual seafarer, and is essential with regard to the promotion of health and working environment on board. The flag states and the port states are obliged to ensure that the MLC is obeyed by the establishment of regulations, routines for certification and inspection.

The convention will come into force in 2013 or 2014.

FLAGGING HOME

The MLC will come into force internationally. This fact will lead to a levelling of the differences between the demands among flag states. It is important to note that the MLC shall not lead to a reduction in the demands for nations that already have requirements that are stricter than those in the MLC. The advantage of sailing under flags of convenience will be reduced with increased "flagging home" as a consequence.

NORWAY AS A FLAG STATE

Norway already has regulations and demands that are more than sufficient to meet the requirements of the MLC. However, we have to extend routines for control and inspection, and introduce certification in new areas such as health and working environment.

COMPLIANCE

Under the assumption that a shipping company and its ships have obeyed – and still obey – the existing Norwegian demands, the achievement of a MLC certificate will not pose a problem. However there will be a challenge if there are areas where compliance is less than wanted. Extended inspections and certifications will reduce the problem of non-compliance.

THE "WORKING ENVIRONMENT LAW" – IS IT BEING OBEYED?

In "Navigare" 1-2008 I referred to "Regulations for working environment, safety and health for workers on ships" (ASH-forskriften) as the "Working environment law" for commercial shipping. These regulations more than meet the requirements of the MLC with regard to health and working environment. Unfortunately, it appears that the compliance is poor.

og ASH-forskriften. Slike risikovurderinger skal gjøres jevnlig og alltid i forkant av at arbeid igangsettes – og når nytt utstyr eller nye prosesser innføres.

Eksposering for støy, vibrasjoner, støv, kjemikalier, biologiske faktorer, skiftarbeid, arbeidsbelastning, tunge løft, vanskelige arbeidsstillinger, vanskelig adkomst m.m. skal omfattes av slike vurderinger.

Det er krav om at de som utfører slike risikovurderinger skal ha nødvendige kunnskaper og at vurderingene skal dokumenteres skriftlig og gjøres kjent for alle involverte. Vurderingene skal danne grunnlag for tiltak og skal avgjøre om det er nødvendig med helseoppfølging av den enkelte sjømann.

SJØMANNSLEGE - IKKE BEDRIFTSLEGE

I Navigare 2-2010 skriver Alf Magne Horneland om "Sjøfolk og legar". Her beskriver han de ulike legerollene og de ulike regelverkene som gjelder. For eksempel gjøres sjømannslegens undersøkelse av sjømannens hørsel for å avgjøre om hørselen er god nok i forhold til fastsatte helsekrav.

Dette er ikke overvåking av hørsel. Overvåking av hørsel innebærer en langt grundigere hørselsundersøkelse for å fastslå hvor lav lydstyrke sjømannen faktisk er i stand til å oppfatte og om det foreligger hørselsreduksjon forårsaket av støy siden forrige undersøkelse.

Sjømannslegen overvåker altså ikke hørselen. Hvem overvåker den da?



SJØMANNSLEGEN: For eksempel gjøres sjømannslegens undersøkelse av sjømannens hørsel for å avgjøre om hørselen er god nok i forhold til fastsatte helsekrav. Dette er ikke overvåking av hørsel.

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

REDERIHELSE TJENESTE

Det er nærliggende å kalle en bedriftshelsetjeneste for sjøfolk for rederihelsetjeneste. Det er flere rederier i Norge som har bedriftshelsetjeneste for sine landansatte ved rederikontorene, men ikke for sjøfolkene. Det er klart for alle at arbeidsmiljøutfordringene er betydelig større om bord på et skip enn i et kontormiljø. Til tross for dette er det nesten ingen norske rederier som har noen aktiv bedriftshelsetjeneste for sine sjøfolk.

MLC requires inspections and certifications according to the "Working environment law" for commercial shipping and that will represent a great challenge to the shipping industry.

HEALTH RISK ASSESSMENT

Health risk assessment is important in the improvement of health and working environment and is required by MLC and the ASH regulations. Assessments of this kind is required to be performed routinely, and always prior to the initiation of a special kind of work, and when new equipment or new procedures are introduced. The assessments shall include problems such as exposure to noise, vibration, dust, chemicals, biologic factors, shift work, work load, heavy burdens, challenging working postures, difficult access etc. It is mandatory that individuals who perform the assessments have the necessary competence, and that the assessments are documented and made known and easily accessible to all involved parties. The assessments shall make the basis

for intervention and decide if health surveillance of the seafarer is required. If health surveillance is deemed necessary, it shall be decided what shall be included in and the frequency and duration of the surveillance.

THE MARITIME DOCTOR IS NOT A COMPANY DOCTOR

In "Navigare" 2-2010 Alf Magne Horneland wrote about "Seafarers and Doctors). He described the different roles the doctors have to play, and the different regulations they must obey. For example: The maritime doctor examines the hearing of a seafarer to decide if his hearing is sufficient to comply with the health requirements. This does not represent a surveillance of the hearing. Surveillance of the hearing requires a far more thorough examination of the hearing in order to decide how low sound intensity the seafarer is able to hear, and if there is a reduction in the hearing capacity since the previous examination. Hence, the maritime doctor does not survey the hearing. Who does?

SHIP COMPANY HEALTH SERVICE

It is reasonable to name a company health service for seafarers a "Ship company health service". Some ship companies in Norway have a company health service for their employees ashore, but not for the seafarers. It is obvious that the challenges regarding the working environment is far greater on board a ship than in offices ashore. Still, almost no Norwegian ship company has a health service for their seafarers.

The seafarers' profession is among the professions that carry the highest risk of occupational injuries and occupational diseases. Despite this fact, commercial shipping is one of the few industries in Norway without a direct requirement for a company health service. Is it reasonable that this continues?

THE FUTURE

The "Working environment law" in its present form came into force in 2005. The MLC will soon come into force and will pose considerable challenges to the shipping companies when

Sjømannsyrket er regnet for å være blant de yrker som innebærer høyest risiko for yrkesskade og yrkessykdom. Sjøfarten er til tross for dette snart den eneste næringen i Norge som ikke har direkte krav om bedriftshelsetjeneste. Skal det fortsette å være slik?

FRAMTIDEN

Sjøfartens "arbeidsmiljølov" trådte i sin nåværende form i kraft i 2005. MLC trer snart i kraft og vil i praksis medføre en stor utfordring for rederiene når tilsyn og sertifisering på helse/arbeidsmiljø blir intensivert. Det blir da viktig å være forberedt ved å planlegge og sette i verk nødvendige tiltak.

Det er vanskelig å forestille seg at skip kan bli sertifisert på helse/arbeidsmiljø uten at rederiet har tilgang til nødvendig arbeidsmedisinsk fagkompetanse – som må kombineres med innsikt i arbeidsmiljøet på aktuelle skip. Kvalifisert helserisikovurdering er nødvendig for å sikre riktig helse- og arbeidsmiljøovervåking.

BEDRIFTSLEGE PÅ ALLE SKIP?

Det er selvfølgelig slik at bedriftshelsetjeneste for alle skip ikke innebærer bedriftslege om bord på alle skip. Men det er nødvendig at de som skal delta i seriøse helserisikovurderinger gjør seg kjent med arbeidsplassene og de arbeidsmiljøutfordringene som foreligger.

Mye av kartleggingen av arbeidsmiljøet om bord kan gjøres av mannskapet etter opplæring og under veiledning fra fagpersonell på land. Da er det mulig å gjøre det meste av risikovurderingene fra rederiets kontorer på land i samarbeid med personell fra rederiet og skipets mannskap. Bruk av moderne telekom-

munikasjon vil muliggjøre slike arbeidsmåter. Målrettet helseovervåking av skipsmannskapene kan gjøres ved at bedriftshelsetjenesten kommer til sjøfolkene eller omvendt. Med tilstrekkelig bestillerkompetanse i rederiet og kvalitetssikring av leveransen kan helseovervåkingen gjerne leveres av kompetente arbeidsmedisinske sentra i utlandet.

NYTTEVERDI STØRRE ENN KOSTNADEN?

Kostnader er lette å måle, men det kan være vanskelig å anslå nytteverdi. Hva er for eksempel verdien av at:

- en sjøman unngår støvindusert hørselsskade?
- en sjømann unngår en alvorlig sykdom forårsaket av kjemikalier?
- en sjømann oppfatter at rederiet virkelig tar hans helse på alvor?
- en sjømann beholder helsesertifikatet lenger?
- rederiet har et godt omdømme og er foretrukket arbeidsgiver?
- nye skip bygges på bakgrunn av viktige arbeidsmiljøerfaringer fra andre skip innhentet gjennom målrettet arbeid?
- tilsyn og sertifisering på helse og arbeidsmiljø går uten merknader?
- rederiets utgifter til helse og arbeidsmiljø brukes på en faglig god måte?
- rederiet har tilgang på faglig ekspertise og bestillerkompetanse?

Regnestykket er ikke lett å sette opp i pengebeløp, men jeg er ikke i tvil om at nytteverdien vil bli større enn kostnaden. ■

inspections and certification regarding the health and working environment is intensified.

It is now important to be prepared by making plans and initiate certain measures. It is difficult to imagine that such certificates can be obtained without having the necessary competence within occupational medicine, combined with a good knowledge of the working environment on the particular vessels. Qualified health risk assessment is necessary to ensure a satisfactory surveillance of the health and working environment.

A COMPANY DOCTOR ON EVERY SHIP?

A company health service for all ships does of course not imply that there has to be a doctor on every ship. However, it is important that personnel involved in serious health risk assessments are well familiar with the workplaces in question, and with the inherent challenges regarding the working environment. A survey of the working environment on board can be made by the crew after appropriate training and

with guidance from professionals ashore. By means of cooperation between personnel from the shipping company and the crew it is possible to make most of the risk assessments at the company office. The employment of modern telecommunication will ease this process.

To obtain an efficient health surveillance, the health professionals can call on the seafarers or vice versa.

The health surveillance may also be delivered by competent companies abroad provided the ship management has the necessary intelligent customer capability and a satisfactory quality assurance system.

ARE THE BENEFITS HIGHER THAN THE COSTS?

Costs can be measured easily, whereas the benefit is more difficult to assess.

What is, for example, the value of:

- A seafarer evading a noise induced hearing

injury

- A seafarer escaping a serious disease caused by chemicals
- A seafarer recognising that the ship company takes his health seriously
- A seafarer keeping his certificate for a longer period
- The shipping company obtaining a good reputation and becoming a preferred employer
- New ships being built with specifications based on important working environment experiences from other ships
- Passing inspections and certification without comments
- The shipping companies expenses for health and working environment being spent according to professional guidelines
- The ship company having access to relevant expertise and intelligent customer capability.

It is difficult to calculate the monetary value of the benefits. However, there is no doubt in my mind that the benefits outweigh the costs.

Sjøfartsdirektoratet ordnet opp i gamle arkiver:

Flere tusen hyllemeter med verdifullt materiale

Da Stortinget i 2003 vedtok å flytte Sjøfartsdirektoratet til Haugesund stod man overfor flere store utfordringer. En av dem var hva man skulle gjøre med arkivet, som bestod av over 6.000 hyllemeter med ymse og til dels gammelt arkivmateriale.

Etter et omfattende arbeid er alt nå fordelt mellom arkivene i Haugesund, de ulike statsarkivene og Riksarkivet.



Marianne Nesbjørg Tvedt
arkivleder
Sjøfartsdirektoratet

Materialet stammet fra flere ulike instanser og inneholdt dokumenter så langt tilbake som 1860-årene. Deler av materialet var også blitt flyttet flere ganger og det hersket derfor en viss uorden i deler av det eldre arkivet.

Riksarkivet ble involvert og kom med følgende anbefaling:

1. Sjøfartsdirektoratet måtte utarbeide en plan for hvilke dokumenter/arkivserier som skulle bevares og hvilke som skulle kasseres. Planen måtte godkjennes av Riks-arkivet.
2. Alt arkivmateriale som var over 25 år gammelt eller som ikke lenger var i aktivt bruk, måtte gjennomgås, ordnes og listeføres og så avleveres til Riksarkivet.

Sjøfartsdirektoratets arkivfunksjon hadde 19 ansatte, men ingen ledige ressurser å avse til ordningsarbeidet, uten at det ville gå på bekostning av løpende oppgaver. Løsningen ble prosjektet "Bortsetningsarkivet". For å hindre utstøting fra arbeidslivet i forbindelse med flyttingen, fikk ansatte som var 60 år ved flyttetidspunkt og som ikke ønsket å bli med til Haugesund, tilbud om to års midlertidig ansettelse i prosjektet "Bortsetningsarkivet". I tillegg fikk alle ansatte i arkivfunksjonen samme tilbud, uavhengig av alder.

NI TRAILERE TIL HAUGESUND

Da Sjøfartsdirektoratet flyttet til Haugesund høsten 2006 tok de med seg ca 3.000 hyllemeter med aktivt arkivmateriale. Til sammen ni trailere måtte til for å frakte arkivaliene.

Samtidig som det aktive materialet ble plassert i nye hyller og moderne heisløsning i Haugesund, gikk 12 personer i gang med å kassere, ordne og gjøre klart til avlevering de ca 3.000 hyllemeterne med eldre, ikke-aktive papirarkiver som ble igjen i Oslo.

I det ikke-aktive materialet befant det seg, i tillegg til materiale fra Sjøfartsdirektoratet, store mengder dokumenter etter avviklede instanser:

- Direktoratet for Sjømenn,
- Velferdstjenesten for handelsflåten,
- Rådet for arbeidstilsynet på skip,
- Nortraship sjømannsfond

MØYSOMMELIG ARBEID

Å rydde og ordne dette materialet var et møysommelig, støvete og ikke minst tidkrevende arbeid. Til sammen ble over 1500 hyllemeter med arkivmateriale klargjort for avlevering, og mengder med ikke-arkivverdig materiale var kassert. Prosjekt "Bortsetningsarkivet" ble avsluttet 31.12.2008. I juni 2009 ble ca 1500 hyllemeter levert til Riksarkivets nye lokaler på Sognsvann.

Det sto imidlertid igjen ca 560 hyllemeter uordnet materiale. Arbeidet med å rydde og ordne de siste 560 hyllemeterne ble lagt ut på anbud, og Stiftelsen Asta fikk tilslaget på å ordne disse arkivene. Timerammen var om lag 5500 timer. Materialet var i hovedsak direktoratets saksarkiv fra perioden 1962-1994.

TIL RETT Plass

Ca 450 hyllemeter, ble etter kassasjonsvurdering redusert til 250 meter. De siste ca 110 hyllemeterne besto av materialet fra di-



INSPISERER: Underdirektør Svanhild Solhaug, ansvarlig for prosjektet, inspiserer materialet etter at det er avlevert til Riksarkivet.

FOTO: JOHN MALVIN ØKLAND



MAPPER: Hver enkelt mappe måtte ryddes i henhold til Riksarkivets retningslinjer. Binders, strikk og lignende fjernes, bilder legges i syrefrie konvolutter osv. FOTO: BJØRN LØDØEN

verse serier med uklart opphav. Underveis i ordningsarbeidet dukket det opp dokumenter bl.a. fra:

- Kragerø sorenskriveri,
- Haugesund offentlig kontrollkontor for skipsinstrumenter,
- Kristiania Toldopsyn,
- Atomsikkerhetskomiteen og
- Kontoret for navigasjons- og maskinistvesen.

Dokumentene har blitt avlevert dit de hører hjemme – noen til de ulike statsarkivene og noe til Riksarkivet.

UNDER JORDEN

Den 12. april 2011 ble siste del av avleveringen godkjent av Riksarkivet. Alt materiale er nå ordnet, merket og plassert i et av Riksarkivets nyeste magasiner, syv etasjer under jorden ved Sognsvann i Oslo. Der vil dokumenter og tegninger på eldre båter og plattformer, dokumenter om sjøvettkampanjer og ulykker, om velferd for sjømenn, krigsdekorasjoner og mye, mye mer oppbevares trygt og gjøres tilgjengelig for nåtid og fremtid.

For mer informasjon se:
www.arkiverket.no ■

William J. Bertheussen:

Ny direktør ved SHT

Avdelingsdirektør William J. Bertheussen er i statsråd tilsett som ny direktør i Statens havarikommisjon for transport (SHT). Bertheussen er 46 år og har arbeidd i SHT sidan 2005.

– Med Bertheussen har havarikommisjonen fått ein direktør som har svært gode føresetnader for å leia og ivareta kommisjonen si viktige rolle som undersøkingsorgan innan alle transportformene, uttalar samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i samband med tilsetjinga.

Bertheussen har yrkesbakgrunn frå Sjøforsvaret, handelsflåten, Festspela i Nord-Norge og frå stillingar innan turisme, før han i 2003 vart tilsett som inspektør i Sjøfartsdirektoratet. Frå 2005 har han vore tilsett ved Statens havarikommisjon for transport, der han har hatt ansvar for å bygga opp og leia sjøfartsavdelinga.

William J. Bertheussen har utdanning frå Sjøkrigsskolen i 1987. Han har mastergrad i sjørett frå Universitetet i Oslo i 2003, og mastergrad i samfunnsikkerhet fra Universitetet i Stavanger i 2008.

Bertheussen vil fungera i stillinga frå 1. juni, og tek over formelt 1. august 2011. ■



William J. Bertheussen.

FOTO: SHT



Internasjonalt arbeid:

Stor IMO-aktivitet i første halvår

Her følger en oppsummering av møter i IMO (International Maritime Organization) som er holdt i første halvår 2011.



Haakon Storhaug
seniorrådgiver
internasjonalt miljø- og
sikkerhetsarbeid
Sjøfartsdirektoratet

SLF 53: SIKKERHET FOR FISKE-FARTØY

SLF er IMOs underkomité for stabilitet, lastelinje og sikkerhet for fiskebåter. IMO forsøker å finne en måte for den såkalte Torremolinos protokollen fra 1993 (1993-protokollen) å tre i kraft på, hvilket var hovedtema for SLF 53 i januar i år.

1993-protokollen er for fiskebåter det som SOLAS er for handelsskip; problemet er at den enda ikke er trådt i kraft. SLF 53 kom frem til at den beste løsningen ville være en avtale om implementering av 1993-protokollen med foreslåtte endringer til visse krav.

En del av pakken er også utkast til en IMO Assembly-resolusjon om implementering av Protokollen som vil gjøre det mulig for ratifiserende stater til å gjennomføre endringene umiddelbart etter at 1993-protokollen trer i kraft. Avtalen vil bli et juridisk bindende instrument.

Dette vil bli fremlagt for IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC 89) i mai i år, og forhåpentligvis vedtatt av IMOs øverste organ, Assembly, i november i år.

SLF ble enig om retningslinjer for å bistå administrasjoner i implementeringen av del B av Code of safety for fishermen and fishing vessels, Voluntary guidelines for the design, construction and equipment of small fishing vessels og Safety Recommendations for decked fishing vessels of less than 12 meters in length and undecked fishing vessels. Disse skal godkjennes av MSC 89, i samarbeid med FAO og ILO.

SLF 53 gjorde seg ferdig med utkast til Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow, som inneholder retningslinjer for administrasjoner for hva som utgjør tilstrekkelig informasjon for en skipsfører for å kunne vurdere et skips overlevelsedyktighet ("survivalability") etter skade.

STW 42: OPPLÆRING OG VAKTHOLD

STW er IMOs underkomité for standarder for opplæring og vakthold. Komiteen møttes fra 24.-28. januar i år.

STW 42 validerte et nytt modellkurs i miljøkunnskap, tilpasset kravene i de såkalte Manila-endringene til STCW-konvensjonen. Disse endringene trer i kraft 1.1.2012.

Validering betyr at underkomiteen ikke hadde noen motforestillinger til innholdet i kurset. Det var enighet om arbeidsplanen for å revidere øvrige kurs som er relevant i forhold til Manila-endringene.

Man gjennomgikk også e-navigasjonskonseptet, sett fra et opplæringsperspektiv. Imidlertid er IMOs prosjekt på et såpass tidlig stadium at man ikke kunne ha noen inngående diskusjon.

STW 42 gjennomgikk også forslag om anbefalt opplæring av tender-operatører.

BLG 15: BULKLAST, VÆSKER OG GASSER

BLG er en MEPC underkomité for å bedre bulklast, væsker og gasser. På sitt møte 7.-11. februar i år bestemte komiteen at alle tankrengjøringsmidler skal evalueres og godkjennes i henhold til et MEPC.1/Circ.590. Det var sendt inn forslag for 110 nye tankrengjøringsmidler for evaluering og av disse ble 86 godkjent.

De foreløpige retningslinjene for frakt av biodrivstoff og petroleumsblandinger som ble avtalt under BLG 10 utløper 1. juli 2011, og det ble enighet om å forlenge datoen til 1. september 2011, det vil si til etter en godkjenning av MEPC 62.

Det ble enighet om et ukast til lovtekst for et forbud mot blanding av flytende bulklast under sjøreiser. Lovforslaget vil bli vurdert av MSC 89.

Ballastvannkonvensjonen er ratifisert av 27 medlemsstater som representerer ca 25 prosent av verdens tonnasje, hvilket vil si at det ikke har vært noen utvikling siden MEPC 61.

Utkast til den nye internasjonale sikkerhetskoden for skip som bruker gass eller andre brennstoff med lavt flammepunkt (IGF-koden) ble videre diskutert. Det ble enighet om å bestrebe samsvar mellom IGF-koden og den internasjonale gasskoden (IGC-koden). Den foreslåtte teksten for IGC-koden var før møtet behandlet av en bred gruppe representanter fra industrien som hadde arbeidet under ledelse av en styringsgruppe.

Det videre arbeidet med en revidert internasjonal standard for marine brennoljer, ISO 8217:2010, var på grunn av tidspress overlatt til BLG 15 av MEPC 60. Norge er i denne forbindelse opptatt av å belyse helsefarene forbundet med innhold av H2S i brennoljer.



Arbeidet med utvikling av retningslinjer for inngang i lukkede rom pågår, og Norge er av den mening at det vil være tilstrekkelig med en retningslinje. Majoriteten av BLG 15 delegatene, deriblant Norge, uttrykte at den beste måten å redusere uhell forbundet med inngang i lukkede rom vil være innføring av øvelser pålagt gjennom SOLAS.

FSI 19: DISKUTERTE PIRATVIRKSOMHETEN

FSI er IMOs underkomité for å bedre flaggstatenes gjennomføring av IMO-instrumenter.

De to store sakene på møtet 21.-25. februar var utvikling av en Kode for anerkjente organisasjoner, såkalte RO'er, samt implementeringskoden.

Implementeringskoden er et dokument som skal sette krav til hvordan administrasjoner skal gjennomføre sine internasjonale forpliktelser og er en standard som administrasjonene skal revideres etter. Dette betyr at IMOs medlemsland etter 2015 blir pålagt å gjennomføre revisjoner av sine sjøfartsadministrasjoner, av revisorer oppnevnt av IMO.

Møtet hadde en diskusjon om piratvirksomheten og hvilken rolle IMO bør ha. Det er enighet om at IMO bør ha en ledende rolle, noe særlig de store flaggstatene er opptatt av. Av praktiske forslag som kom var at IMO for eksempel bør samle alle retningslinjer i ett dokument slik at de blir lettere tilgjengelig.

Av viktige resultater kan nevnes at resolusjonen for havnestatskontroll er blitt revidert og klargjort for godkjennelse av komiteene og vedtak av Assembly; det samme gjelder resolusjonene for det harmoniserte besiktelses- og sertifiserings-systemet (HSSC) og implementeringskoden.

I tillegg ble MEPC.1/Circ.718 om IAPP-sertifikatet revidert og retningslinjer for kontroll av AFS-konvensjonen ble også ferdigstilt.

COMSAR 15: E-NAVIGASJON

COMSAR er IMOs underkomité for radiokommunikasjon og redningstjenester.

De viktigste sakene under COMSAR 15 i mars var GMDSS scoping exercise samt arbeidet med e-navigasjon.

I tillegg var det en rekke sirkulærer og utkast til Assembly resolusjoner som skulle ferdigstilles. Et større arbeid som ble gjort ferdig var den såkalte NAVTEX manualen, et arbeid som har tatt fire år. Man ble også ferdig med IMOs posisjonsdokument til den store ITU World Radio-communication Conference som finner sted i Genève i 2012.

DE 55: FORTSATTE ARBEIDET MED POLARKODEN

DE er IMOs underkomité for design og utstyr av skip. DE 55 hadde en meget omfattende agenda på sitt møte 21.-25. mars, og debattene i plenum så vel som i arbeidsgruppene tok opp den tid de hadde fått til rådighet.

DE fullførte arbeidet med utkast til følgende:

- MSC-sirkulære vedrørende Unified Interpretations of SOLAS regulations II-1/28 and II-1/29
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for passenger ship tenders
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for the design and installation of a visible element to the general emergency alarm on passenger ships
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems
- MSC-sirkulære vedrørende Early implementation of the new SOLAS

regulation III/1.5 pending its entry into force(I forbindelse med livbåtkrok-saken)

- Endring av SOLAS regel III/1, nytt avsnitt .5 (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- Endring av LSA-kodens kapittel IV (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- MSC-resolusjon vedrørende Amendments to the Revised recommendation on testing of life-saving appliances (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for the standardization of lifeboat control arrangements
- Assembly-resolusjon vedrørende den nye ESP-koden, som erstatter resolusjon A.744(18)
- Endring av SOLAS regel XI-1/2 som skal gjøre ESP-koden bindende
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for crude oil tankers solely engaged in the carriage of cargoes and cargo handling operations not causing corrosion
- MSC-sirkulære vedrørende Guidelines for in-service maintenance and repair of coating systems for cargo oil tanks of crude oil tankers
- MSC-sirkulære vedrørende Unified interpretations of the 2008 SPS Code
- MEPC-sirkulære vedrørende Amendments to the 2008 Revised Guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships incorporating guidance notes for IBTS

Disse skal enten behandles av MSC 89 I mai i år eller MSC 90 i 2012.

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

DE 55 fortsatte arbeidet sitt med den kanskje viktigste saken, nemlig utvikling av en Polar Kode, et sett med bindende regler rettet i første omgang mot SOLAS-skip. Arbeidet ledes av Norge.

Man skal benytte risikobasert tilnærming, med GBS (Goal Based Standards) struktur men med preskriptive krav til støtte for funksjonelle krav der dette anses nødvendig.

STØTTE TIL NORSK FORSLAG

Det norske dokumentet med forslag til miljøkapittel i Polar Koden fikk generell støtte i plenumsdiskusjonen og ble lagt til grunn for videre diskusjon.

Arbeidsgruppen mener at det er behov for ytterligere definisjoner, som for eksempel isbryter, isbryttingskapasitet.

Gruppen ble også enig om at et konsept som er kalt is-sertifikat bør bli obligatorisk. Det ble imidlertid lagt vekt på at skip som opererer i polare strøk må ha en form for sertifisering, men at antall sertifikater bør holdes på et minimum og at det i stedet for et is-sertifikat skal være en eller annen form for tillegg til skipets sertifikat i form av en manual, eller lignende.

Det var videre enighet om at det kunne være behov for differensierte regler avhengig av ulike forhold. Når det gjelder styrke og muligens stabilitet i skadet tilstand var det enighet om at tilstedeværelse av is var det viktigste momentet for tilleggsregler og det ble utviklet tre kategorier skip i forhold hvor mye is det er: Polar Ice Covered; Polar Open Water; Polar Open Water including Ice-Free Waters. Når det gjelder minimum motorkraft, var man enig om at dette kun bør adresseres som retningslinje.

Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under norsk koordinering og det er avsatt en arbeidsgruppe under DE 56 i 2012 til det videre arbeidet.

LIVBÅTKROKER

Den andre store saken gjaldt livbåtkroker og skulle egentlig vært avsluttet under MSC 88, men det var

en del som mente at man kun hadde tatt hensyn til blant annet mekanisk slitasje under det forrige ad hoc møtet i oktober 2010. Det ble derfor avholdt et intersessional Ad Hoc møte fra 16. til 18. mars, som fortsatte under DE 55.

Det nye regimet vil sannsynligvis medføre behov for utskifting av kroker for mange skip. IMO vil sannsynligvis stemme for at testing, evaluering og godkjenning av kroksystemer må være gjort innen juli 2014, og ikke senere enn 2019.

Man fikk ikke enighet om testing for vibrasjoner da man ikke fant frem til en pålitelig testmetode man kunne enes om. De 55 anbefaler at testing av eksisterende livbåtkroker må være gjort ved første planlagte tørrdokking etter 1. juli 2014, men ikke senere enn 1. juli 2019, som er tatt med i endringen til SOLAS regel III/1.

Det må understrekes at disse datoene skal endelig avgjøres av MSC 89 i mai i år og det kan bli endringer.

Arbeidsgruppen utarbeidet en pakke av utkast til:

- Endring av SOLAS regel III/1, nytt avsnitt 5, samt utkast til sirkulære som oppfordrer til snarlig implementering.

- Tilhørende endringer til LSA-koden, kapittel IV om livbåter.

- Retningslinjer for evaluering og erstatning av livbåtkroker, som MSC-sirkulære.

- Man utarbeidet også utkast til MSC-resolusjon som endrer MSC.81(70) om anbefaling om testing av livredningsutstyr.

Av andre saker som kan nevnes er at DE skal arbeide videre med revisjon av IMO-resolusjon A.468 om støynivåer om bord, samt revidere IMO-resolusjon MEPC.159(55), en sak som har sin bakgrunn i at Østersjø-landene ønsker å endre MARPOL annex IV til også å kunne brukes til å etablere Special Areas for å hindre kloakkforurensing fra skip, og å gjøre Østersjøen til et slikt Special Area under MARPOL annex IV, et arbeid som Norge støtter. ■



FEVIK - NORWAY
TLF. + 47 37 04 79 34 - FAX + 47 37 04 88 40
Mail: fevi@online.no
Hjemmeside: www.fevikskilt.no





Nordsjøcup 2011 Del 1:

Topp innsats i regnvåt turnering

Hirtshals hadde ikke hatt regn på over tre uker og for den store gjengen av sjøfolk som forlot Bergen i sol i begynnelsen av mai var forventningen stor på at vi denne gang kunne få flott vær. Men ti minutter etter ankomst til fotballbanen i Hirtshals høljet det ned.



Per Erik Nielsen
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det dårlige været la imidlertid ingen demper på innsatsen. Hele 27 kamper, fordelt på tre baner ble spilt de få timene MS Bergensfjord lå til kai 3. mai. I tillegg til de lagene som kom om bord i Bergen og Stavanger forlot skoleskipet "Sjøkurs" Kristiansand med kurs for Hirtshals med to lag og supportere.

På grunn av begrensinger av lugarkapasitet på Bergensfjord ble det cupen i år delt opp i to turneringer. Den første gikk altså 3. mai, mens

Nordsjøcup nr 2 vil foregå 24. mai, også den i Hirtshals. Vinnerne av begge turneringene vil møtes i en finale i Hirtshals 20. september. Her vil det bli spilt med elleve-mannslag.

"STØ KURS" TIL FINALEN

Skoleskipet "Stø Kurs", som er et elevlag fra Austevoll Maritime Fagskule, vant den første Nordsjøcup nr 1, og er dermed klar for finalen i september.

Men før dette var vi vitne til flere tette og gode kamper. I den innledende runden var det kun "Bergensfjord" som gikk ubeseiret gjennom, men to uavgjorte kamper gjorde at skoleskipet "Stø Kurs" vant puljen, selv med ett tap.

"Farstad", som tidligere har vunnet turneringen, vant den andre puljen og alle så frem til en meget spennende finale.

Men her viste de unge elevene fra "Stø Kurs" at de var det beste laget og vant finalen med hele 6-1 og sikret seg derfor Sjøfartsdirektørens pokal, i tillegg til Thy kommunes Vandrepokal.

POKALER

Norsk Sjømannsforbund var representert ved Gunnar Amland som delte ut forbundets pokal til Farstad United.

Hjallis' Sportmanship Plaque gikk denne gang til MS Bergensfjord, som utmerket seg med god oppførsel, ingen klager verken seg imellom eller på dommerne og opptrådte svært eksemplarisk både på og utenfor banen.

Det var ingen tvil hos juryen, som besto av dommere og funksjonærer, at Per Olav Strønen fra "Stø Kurs" fortjente prisen for beste spiller.

Den svært gode keeperen på Farstad United, Arve Myklebust, ble klart valgt til beste keeper, mens lagkamerat på Farstad United John-Steffen Vattøy ble den største måltjuv.

I neste nummer av Navigare kommer vi tilbake med en ny reportasje fra Nordsjøcupen Del II. ■



HJELP: "Sykepleierne" fra Team Delta yter behagelig førstehjelp på en av spillerne.

FOTO: PER ERIK NILSEN



POKAL: Inspektør Gunnar Amland deler ut Sjømannsforbundets pokal til Farstad United.

FOTO: PER ERIK NILSEN



BESTE SPILLER: Juryen var ikke i tvil: Per Olav Strønen ble kåret til beste spiller. Her scorer han ett av sine mange mål.
FOTO: PER ERIK NILSEN



HJALLIS: MS Bergensford vant Hjallis' Sportmanship Plaque.
FOTO: PER ERIK NILSEN



Nordsjøcup del 1 – tirsdag 3. mai

PULJE A

Austevoll Maritime	– Elevlag fra Austevoll Maritime Fagskule
Team Delta	– Boreriggen ”Songa Delta”
Sjøkurs	– Elevlag fra skoleskipet ”Sjøkurs”
Bredford Dolphin	– Boreriggen ”Bredford Dolphin”
Farstad United	– S sammensatt lag fra Farstads supplyskip
Gulf Offshore	– S sammensatt lag fra Gulf Offshore’s supplyskip

Austevoll Maritime – Team Delta	0 – 2
Sjøkurs – Bredford Dolphin	5 – 0
Farstad United – Gulf Offshore	9 – 1
Team Delta – Sjøkurs	6 – 0
Gulf Offshore – Austevoll Maritime	2 – 3
Team Delta – Gulf Offshore	0 – 1
Sjøkurs – Farstad United	0 – 2
Farstad United – Team Delta	1 – 0
Austevoll Maritime– Sjøkurs	7 – 1
Farstad United – Austevoll Maritime	1 – 3
Gulf Offshore – Sjøkurs	2 – 2

1. Farstad United	4	3-0-1	13 – 4	9 poeng
2. Austevoll Maritime	4	3-0-1	13 – 6	9 “
3. Team Delta	4	2-0-2	8 – 2	6 “
4. Gulf Oddshore	4	1-1-2	6 – 14	4 “
5. Sjøkurs	4	0-1-3	3 – 1	1 “
6. Bredford Dolphin	1	0-0-1	0 – 5	0 “



VINNERE: Vinnerlaget Skoleskipet ”Stø Kurs” fra Austevoll Maritime Fagskule.

Bak fra venstre: Odd rune Lillekare, Øystein Østervold, Julian Østervold, Per Olav Strønen, Sindre Troland, Geir Andre Johnsen, Tommy Einarsen, Ole Bjarte Austevoll, Leif Erik Aarland, Morten Nordstrand. Framme fra venstre: Bjørnar Solbakken, Aleksander Nordstrand, Andreas Møgster, Andreas Fagerbakke, Espen Drivenes, Dag Olav Eidnes.

FOTO: PER ERIK NILSEN

PULJE B

Team Havila	– Sammensatt lag fra Havilas supplyskip
Polar Pioneer	– Boreriggen "Polar Pioneer"
Stø Kurs	– Elevlag fra Austevoll Maritime Fagskule
Sjøkurs Senior	– Lærer & elevlag fra skoleskipet "Sjøkurs"
Deepsea Atlantic	– Boreriggen "Deepsea Atlantic"
Bergensfjord	– Fjord Line m/Danish Dynamite

Team Havila - Polar Pioneer	1 – 3
Stø Kurs - Sjøkurs Senior	3 – 0
Deepsea Atlantic - Bergensfjord	0 – 1
Polar Pioneer - Stø Kurs	1 – 5
Sjøkurs Senior - Deepsea Atlantic	0 – 2
Bergensfjord - Team Havila	8 – 0
Polar Pioneer - Bergensfjord	0 – 0
Deepsea Atlantic - Stø Kurs	0 – 4
Team Havila - Sjøkurs Senior	3 – 1
Bergensfjord - Sjøkurs Senior	1 – 1
Polar Pioneer - Deepsea Atlantic	1 – 4
Team Havila - Stø Kurs	2 – 7
Stø Kurs - Bergensfjord	0 – 1
Deepsea Atlantic - Team Havila	7 – 3
Sjøkurs Senior - Polar Pioneer	3 – 0

1. Stø Kurs	5	4-0-1	19 – 4	12 poeng
2. Bergensfjord	5	3-2-0	11 – 1	11 "
3. DeepSea Atlantic	5	3-0-2	13 – 9	9 "
4. Sjøkurs Senior	5	1-1-3	5 – 9	4 "
5. Polar Pioneer	5	1-1-3	5 – 13	4 "
6. Team Havila	5	1-0-4	9 – 26	3 "

Finalespillet i Nordsjøcup del 1:

Stø Kurs – Farstad United 6 – 1

Premiering

Sjøfartsdirektørens Pokal	Skoleskipet "Stø Kurs"
Norsk Sjømannsforbunds Pokal	Farstad United
Thy kommunes Vandrepokal	Skoleskipet "Stø Kurs"
Hjallis's Sportmanhip Plaque	MS Bergensfjord
Beste spiller	Per Olav Strønen Stø Kurs
Beste keeper	Arve Myklebust Farstad United
Største måltjuv	John-Steffen Vattøy Farstad United

Skoleskipet "Stø Kurs" fra Austevoll Maritime Fagskule vil spille finale i Nordsjøcupen 2011 i Hirtshals 20. september. Motstander vil bli vinneren av Nordsjøcup del 2 i Hirtshals 24. mai.



Seafarers Welfare Seminar:

MLC – nytt verktøy i velferdsarbeidet

Tiden for internasjonalt implementering av MLC 2006 (Maritime Labour Convention) nærmer seg. Det kan bli en stor utfordring for en del nasjoner og rederier.



Torbjørn Husby
underdirektør
Arbeids- og levevilkår
Sjøfartsdirektoratet



Som en forlengelse av den Internasjonale Velferdsorganisasjonen (ICSW) sin generalforsamling i København ble det arrangert en konferanse om hvordan velferden sin rolle inn mot sjømannen skal være i fremtiden.

MLC (Maritime Labour Convention) skal bli det nye verktøyet som myndigheter, arbeidsgiver og arbeidstaker skal referere til når vi skal videreføre velferd overfor sjøfolk. På samme måte som et ISM sertifikat vil et skip i fremtiden ikke få legge fra kai før MLC sertifikatet er på plass. For norske skip vil nok ikke utfordringene bli uoverkommelige og for norske myndigheter er de fleste forberedelser gjort.

Utfordringer i forbindelse med implementering av MLC er nok for en del nasjoner og rederier større enn de er for oss. Etter kommentarer fra deltagere på konferansen virker det som om kunnskapsnivået om MLC ikke helt der det bør være. Av seminarets 80 deltagere var det bare to personer som rakk opp hånden da det fra talerstolen ble spurt om hvor mange som hadde lest konvensjonen.

STADIG FLERE KAPRINGER

Piratvirksomheten har i 2010 nådd sin foreløpige topp. Etter noe nedgang i 2007-2009 stiger nå antall kapringer markant. Virksomheten er mer organisert og større moderskip gjør pirater i stand til å bevege seg fra Somalias kyst, helt over det Indiske hav til Indias kystlinje. Velferdsarbeidere i havner bør være forberedt på at sjøfolk ønsker samtaler om dette tema.

Den teknologiske utviklingen vil også i fremtiden påvirke velferdsarbeidet. Sannsynligvis vil det om ikke mange år være mulig for sjøfolk å opprettholde kommunikasjon med nettet, selv ute på åpen hav. Hvordan vi da skal organisere velferden blir sannsynligvis noe annerledes enn i dag. I Norge skal Sjøfartsdirektoratet i løpet av 2011/2012 gjennomføre en analyse på hvordan fremtiden for velferden skal se ut. Seminaret gav deltagere noe innblikk i hvordan fremtiden kan bli. ■

FREMTIDEN: Hvordan skal velferden sin rolle inn mot sjømannen skal være i fremtiden? Det var ett av temaene på velferdskonferansen i København.

FOTO: ARNE JØRGENSEN

DANSKE NY LEDER AV ICSW

ICSW (International Committee of Seafarers Welfare) hadde årsmøte og generalforsamling i København den 13.-14. april i år. Danmarks velferdssjef, Søren Philip Sørensen, ble valgt til ny leder av organisasjonen.

86 delegater fra 23 nasjoner deltok og alle kontinenter var representert. Norge, og andre nordiske land, har i alle år vært sterkt representert i organisasjonen, og de ser ICSW som det organ som internasjonalt skal koordinere velferdsarbeidet for en næring som bokstavelig talt opererer på "alle verdens hav".

ICSW ble etablert i 1976, og stifterne var den internasjonale rederiforeningen (ISF), det internasjonale transportarbeiderforbundet (ITF) og paraplyorganisasjonen for kristne maritime organisasjoner (ICMA).

Kort tid etter sluttet statlige velferdsorganisasjoner fra Frankrike og de nordiske land seg til ICSW. Nordiske land har alltid hatt en sentral rolle i ICSW og i København ble Danmark sin velferdssjef, Søren Philip Sørensen, valgt til ny leder av organisasjonen. Norges representant, Torbjørn Husby ble gjenvalgt som leder av den internasjonale sportskomiteen for sjøfolk (ISS).

På årets generalforsamling var en sammenslåing med ISAN det tema som tok mest tid og engasjement. ISAN er en internasjonal hjelpetelefon med kontorer i London som 24/7 tilbyr sjøfolk bistand på helse, trakassering, dårlige arbeidsforhold, piratfrykt mv.

Det tilbys assistanse på mange ulike språk og de jobber tett med ITF, sjømannskirker, flaggstater og andre som er engasjert i sjøfolks velferd. Ingen beslutning ble fattet på møtet, men saken vil sannsynligvis komme opp som beslutningssak på neste års generalforsamling.



NY: Søren Philip Sørensen er valgt til ny leder av den internasjonale velferdskomiteen ICSW.

FOTO: ARNE JØRGENSEN



Heder fra Velferden:

Trofast støttespiller gjennom 50 år

Tor Bjørnstad har vært en av Velferdens trofaste samarbeidspartnere i over 50 år. I en alder av 76 år har han nå valgt å bli pensjonist på heltid.



Trine Carin Tynes
Rådgiver
Sjøfartsdirektoratet

Det er noen som alltid er der. Som pliktoppfyllende og omsorgsfullt utfører oppgavene sine uten å be om oppmerksomhet eller få navnet sitt i noe blad. Som Tor Bjørnstad. Inntil nå! Velferdens filmedarbeider fulgte ham tett på hans siste pakkeoppdrag. Ikke bare for å studere rutinene som nå er overført til ny speditør, men også for å hedre ham med plakett og blomster for sin innsats gjennom alle disse årene.

Bjørnstad ble ansatt i Skipspost rett etter at virksomheten startet i 1960. Hans første befattning med Statens velferdskontor for handelsflåten var gjennom levering av bokkasser til norske skip i Oslo havn. Samarbeidet med Skipspost utviklet seg etter hvert til å omfatte all utsendelse av velferdsmateriell til velferdens stasjoner og sjømannskirker.

TUNGE FILMER

Filmtjenesten var den gang den største avdelingen. Filmsjefen selv, Odd Flatner, hadde egne filmvisninger i kinoformatet 35 mm før han avgjorde hvilke titler som var høvelige for handelsflåten. Skipspost sørget så for å sende de utvalgte filmene ekspress

med jernbane til København for nedkopiering til 16 mm format. Det gjaldt å være effektiv for de samme 35 mm filmrullene skulle videre i sirkulasjon mellom kinoene på land.

Det ble bestilt opp til 40 kopier i 16 mm format av de mest populære filmene. Neptunfilm sørget for siste klargjøring før utsending til velferdens egne stasjoner, sjømannskirker og andre byttestasjoner. Filmene ble stort sett sendt som "kontaktforsendelser" med skip tilhørende Wilhelmsen, Fred. Olsen og Amerikalinjen. Arbeidet krevde mange tunge løft med stort antall filmer og med 3-6 ruller i hver koffert. Wilhelmsen-skip som skulle til flere havner i Østen kunne ha med opp til 40 filmer.

OVER TIL VHS OG DVD

Utover på 80-tallet begynte utfasingen av 16 mm filmene til fordel for VHS-filmer levert av Walport i Danmark. Omtrent samtidig flyttet Velferdstjenesten til Schous Bryggeri, også denne gang med Skipspost på lassett. Mens kinoene helt frem til de ble digitale i 2010 har distribuert filmruller mellom kinoene, medførte Velferdens videoformidling til at alle tilmeldte skip fikk de nyeste filmene samtidig allerede på 80-tallet. Visningsrettighetene gjaldt for seks måneder, og Skipspost etablerte dataprogram og tilsatte egen person til å holde oversikt over utsendelsene og returordningen. Returplikten ble senere opphevet mot at skipene ble avtaleforpliktet til å destruere filmene etter 12 måneder.

NEDGANGSTIDER

Da norsk skipsfart opplevde nedgangstider utover på 80-tallet, ble også virksomheten til velferdstjenesten redusert. Det fikk også Skipspost merke, som hadde 60 prosent av omsetningen fra velferdskontoret. Det resulterte i en deling, der Skipspost fortsatte med avisforsendelsene mens Tor Bjørnstad etablerte Norpost som tok hånd om filmdistribusjonen.

Da selskapet senere ble solgt, fulgte Bjørnstad med og fortsatte det praktiske arbeidet med månedlig pakking og utsendelse. Selv om velferden siden har hatt avtaler med ulike speditørfirmaer og formatet endret seg fra filmruller via VHS til DVD, er det Tor som har vært ankermann på utsendelsene hele tiden.

Selv om 76-åringen er uforskammet sprek, og bretting av kartonger og pakking går unna som en lek, ønsker han nå å bli pensjonist på heltid. Han er glad i å reise, og hans kjære ser frem til at han ikke lenger må tilpasse reisene til filmtjenestens månedlige utsendinger. ■



TONN: Det er ikke få tonn filmer Tor Bjørnstad har levert til BW Gas ASA opp gjennom tiden, og som Flemming Albech Andersen (høyre) har videre-sendt til rederiets skip.

FOTO: TRINE CARIN TYNES

Sjøfartsdirektoratet:

Spør brukerne om velferdstilbud

Sjøfartsdirektoratet skal gjøre en brukerundersøkelse der sjøfolk kan si sin mening om direktoratets velferdstjenester. Samtidig ønsker vi å undersøke hvilke fasiliteter som finnes, tilgang på disse og fritidsmønstre generelt. Undersøkelsen starter nå i juni.



Line Myklebust
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

Den digitale utviklingen går raskt, også om bord, og spesielt på nye fartøy. Vi ønsker å undersøke situasjonen med tanke på tilpassing av våre velferdstilbud for dagens forhold om bord. Gjennom undersøkelsen ønsker vi også å få kunnskap om sammenhengen mellom endrede turnusordninger og behov og ønsker sjøfolk har for fritida om bord.

Sjøfartsdirektoratet må også se på velferdstilbudene i lys av

krav og anbefalingene i MLC-konvensjonen, som Norge har ratifisert og som vi håper blir implementert i løpet av 2012.

Undersøkelsen vil foreligge på norsk og engelsk og gjennomføres som elektronisk "quest-back" un-



AVISER: Her er stasjonsleder Jan Willem Arntzenius på skipsbesøk i Rotterdam med ferske aviser til Erlend Hatlevik om bord på Normand Flipper.

FOTO: SJØFARTSDIREKTORATET.

dersøkelse via Sjøfartsdirektoratets hjemmeside. Vårt mål er at alle sjøfolk om bord NOR/NIS –registrerte skip får informasjon om undersøkelsen og tilgang til å delta.

Foruten Velferdens egne kontakter, er sjømannsorganisasjonene behjelpelige med å videreformidle informasjon via e-post til sine medlemmer. Informasjonen blir også sendt pr. e-post til alle rederiene/mannskapsavdelingene med forespørsel om å videresende til alle sine respektive sjøfolk.

Besøkende på direktoratets hjemmeside vil også få påminning om undersøkelsen. Vi håper på stor og bred deltakelse fra sjøfolk på ulike fartøy. Det er våre brukere som best kan gi oss tilbakemeldinger på våre tilbud og fortelle hva de savner og hva vi kan gjøre annerledes og bedre for å tilby mest mulig hensiktsmessige velferdstilbud fremover.



FOTBALLCUP: Velferdens Kaare Hausken i aktivitet under Nordsjøcup i 2009.

FOTO: STEFAN MERENYI

The Norwegian Maritime Directorate:

Asks its users about the welfare service

The Norwegian Maritime Directorate intends to conduct a user survey where seamen can state their opinion on the welfare service offered by the Directorate. At the same time we would like to inquire about available facilities, access to these facilities and use of leisure-time trends in general. The survey starts up now in June.

The digital development is rapid, also on board, and especially on new vessels. We would like to examine the situation with a view to adjust our welfare service to the current situation on board. Through the survey, we also hope to gain knowledge about the connection between changing rotations and the seamen's need and desire for leisure time on board.

The Norwegian Maritime Directorate will also look at the welfare service in elucidation of requirements and recommendations in the MLC Convention, which has been ratified by Norway and which we hope will be implemented sometime in 2012.

The survey will be available both in Norwegian and in English and it will be carried out as an electronic "quest-back" survey through the Directorate's homepage. It is our goal that all

seamen on board NOR/NIS –registered vessels receive information about the survey and are given the opportunity to participate.

In addition to the Norwegian Government Seamen's Service's own contacts, the seamen's organisations are assisting in the distribution of information through e-mails to their members. Information is also sent by e-mail to all shipowners/crewing departments with a request to forward to all their seamen respectively.

Visitors to the Directorate's homepage will also be reminded of the survey. We hope for an extensive participation by seamen from a variety of vessels. It is our users that best can give us feedback on our services and tell us what they miss and what we can do differently in order to offer as adequate a welfare service as possible in the future.



Movies – a limitless world for fantasies and imaginations

Bradley Cooper is a writer who discovers a top-secret drug which bestows him with super human abilities in «Limitness». A top-secret program allows Jake Gyllenhaal to exist briefly in a parallel reality code-named «Source Code». These are some of the titles offered to members of the Directorate’s Film Rental Service the next months.



Trine Carin Tynes
adviser
Sjøfartsdirektoratet

LIMITLESS

Bradley Cooper and Robert De Niro star in this paranoia-fueled action thriller about an unsuccessful writer suffering from chronic writer’s block. His life is transformed by a top-secret “smart drug” that allows him to use 100% of his brain and become a perfect version of himself. His enhanced abilities

soon attract shadowy forces. With his life in jeopardy and the drug’s brutal side effects taking their toll, Eddie dodges mysterious stalkers, a vicious gangster and an intense police investigation as he attempts to hang on to his dwindling supply long enough to outwit his enemies.



LIMITLESS: Robert De Niro wonders if Bradley Cooper’s brain manage to be 100% engaged.

KREDIT: ROGUE PICTURES



LINCOLN LAWYER: Matthew McConaughey is a criminal defense attorney who operates out of the back of his Lincoln Continental KREDIT: LIONSGATE FILMS

LINCOLN LAWYER

Mick Haller (Matthew McConaughey) is a Los Angeles criminal defense attorney who operates out of the back of his Lincoln Continental sedan. Having spent most of his career defending petty gutter-variety criminals, he unexpectedly lands the case of a lifetime: defending a rich Beverly Hills Realtor (Ryan Phillippe) who is accused of attempted rape and murder. However, what appears in the beginning to be a straightforward case with

a big money pay-off swiftly develops into a deadly match between two masters of manipulation.

THE TREE OF LIFE

From director Terrence Malick's comes a thought provoking film experience. His fifth film is an impressionistic story of a Midwestern family in the 1950's following the life journey of the eldest son, Jack, through the innocence of childhood to his disillusioned adult years as he tries to reconcile a complicated relationship with his father (Brad Pitt). Jack (played as an adult by Sean Penn) finds himself a lost soul in the modern world, seeking answers to the origins and meaning of life while questioning the existence of faith. Through Malick's signature imagery, we see how both brute nature and spiritual grace shape not only our lives as individuals and families, but all life.

THE SOURCE CODE

Also Duncan Jones latest film challenges our assumptions about time and space, filled with mind-boggling twists and heart-pounding suspense. Helicopter pilot Colter Stevens (Jake Gyllenhaal) awakens on a speeding commuter train with no idea how he got there. He's shocked to see another man's reflection in the mirror and ID cards in his wallet belonging to school teacher Sean Fentress. Suddenly a massive explosion rips through the train. Almost instantly, Colter is transported to a high-tech isolation unit where he learns that a top-secret program, code-named "source code", allows him to exist briefly as Sean in the parallel reality with. His mission is to identify a bomber who plans to kill thousands in the heart of Chicago.



SOURCE CODE: Train passenger Captain Colter Stevens (Jake Gyllenhaal) still shaken after woken up in the body of an unknown man.

KREDIT: SUMMIT ENTERTAINMENT



TROPHY WIFE: Catherine Deneuve is a submissive wife who takes the lead in the family business.

KREDIT: MUSIC BOX FILMS

POTICHE (TROPHY WIFE)

Set in 1977 in a provincial French town, Potiche is a free adaptation of the 1970s eponymous hit comic play. Suzanne Pujol (Catherine Deneuve) is a submissive, housebound “trophy housewife” who steps in to manage her wealthy and tyrannical husband (Fabrice Lucchini)’s umbrella factory after the workers

go on strike and take him hostage. To everyone’s surprise, she proves to be a remarkably effective leader. But business and personal complications arrive in the form of her ex-lover (Gérard Depardieu), a former union leader, at the same time as her husband returns from a restful cruise in top form.

QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet

Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 05/09-05/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 07/09-09/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 19/09-23/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, sertifisering
- 28/09: Oppdateringsdag QA, QSM og ISM
- 29/09: Oppdateringsdag Risk Manager
- 03/10-07/10: Risk Manager kurs, Oslo, sertifisering
- 10/10-14/10: ISM Revisjonslederkurs, Oslo, sertifisering
- 17/10-21/10: Kvalitetslederkurs, kort utgave, Oslo, sertifisering
- 14/11-18/11: Revisjonslederkurs kvalitet, Tenerife, sertifisering

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



NFKR



SAMARBEID: Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet – her representert ved assisterende direktør Anita Malmedal, sjøfartsdirektør Olav Akselsen og statssekretær Rikke Lind – på den store maritime utstillingen Posidonia Exhibition i Hellas i fjor. Her samarbeidet de om markedsføring av det norske internasjonale skipsregisteret overfor utenlandske rederibedrifter.

FOTO: HEDDA K. GRIP

Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene slås sammen: En helhetlig sjøfartsadministrasjon

Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene vil bli slått sammen fra 1. januar 2012. Det har nærings- og handelsminister Trond Giske besluttet.

Formålet med sammenslåingen er å etablere en enhetlig sjøfartsadministrasjon som er godt rustet til å møte samfunnets krav til sikkerhet, miljø og service på skipsfartsområdet. En sammenslåing av Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene vil føre til at norsk sjøfartsadministrasjon vil fremstå mer helhetlig, brukervennlig og konkurransedyktig.

– Sammenslåingen er et bidrag for å opprettholde Norge som en ledende maritim nasjon, sier Trond Giske, som understreker at det er snakk om en sammenslåing, ikke en samlokalisering.

– Skipsregistrene skal etter en sammenslåing fortsatt være lokalisert i Bergen, men da som en enhet i den nye sjøfartsadministrasjonen. Skipsregistrene har i dag kompetente medarbeidere og et sterkt faglig miljø, sier Giske.

Nærings- og handelsdepartementet besluttet i juni 2010 å ned-

sette en arbeidsgruppe som skulle vurdere en sammenslåing av Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene. Arbeidsgruppen ble etablert under ledelse av Nærings- og handelsdepartementet. Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene, samt representanter fra de ansattes organisasjoner var representert i arbeidsgruppen. Den leverte en statusrapport 1. november 2010, i henhold til sitt mandat.

Det fremgår av arbeidsgruppens statusrapport at en sammenslåing vil kunne gi en mer helhetlig sjøfartsadministrasjon, styrke kompetanseoppbygging, gi bedre forståelse av oppgaver og resultatkrav, samt foranklet kommunikasjon mellom etatene.

– Jeg gleder meg til å samarbeide enda tettere med våre nye kollegaer i Bergen. Vi skal gjøre alt for at vi skal få en mer slagkraftig sjøfartsadministrasjon, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i en kommentar. ■



HØGSKOLEN I ÅLESUND
Høgskolen i Ålesund har 2000 studenter og 200 ansatte. Vi er et sentralt kompetansemiljø i regionen og holder til i flotte lokaler 4 km fra Ålesund sentrum.

MARITIME KURS

Høgskolen i Ålesund tilbyr et bredt spekter av operasjonell trening. Vi stiller med solid faglig kompetanse og moderne maritime simulatorer. Aktuelle områder er:

- DP - alt fra basis til retretning
- PosRef
- Stabilitet for offshore skip
- Risk management for offshore employees
- ECDIS / Elektroniske kartsystemer - IMO Modellkurs
- TECDIS produktspesifikk utsjekk
- Avanserte marine operasjoner (i simulator)
- SCTH OSV (Safe Cargo Transport and Handling on OSV)
- Brasiliansk språk og kultur

Informasjon og påmelding: +47 70 16 12 00, maritim@hials.no
Internett: maritim.hials.no

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@sjofartsdir.no

Stasjon Rørvik

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

Stasjon Sandnessjøen

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

Stasjon Bodø

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

Stasjon Narvik

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

Stasjon Svolvær

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

Stasjon Harstad

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

Stasjon Tromsø

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

Stasjon Hammerfest

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

Stasjon Båtsfjord

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

REGION SØR

Stasjon Oslo

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

Stasjon Larvik

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

Stasjon Kristiansand S

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

Stasjon Stavanger:

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

Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
T: 52 74 55 60 F: 52 74 50 02
postmottak@sjofartsdir.no

Stasjon Bergen

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

Stasjon Florø

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

Stasjon Ålesund

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

Stasjon Kristiansund N

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

NAVIGARE

UTGIVER/PUBLISHER:

Sjøfartsdirektoratet/ Norwegian Maritime Directorate.

FORSIDEBILDE: Kaptein Kåre Gaard på Solstad-skipet Normand Master. Foto: Bjarte Amble

ANSVARLIG REDAKTØR/EDITOR-IN-CHIEF: Eilif Fjon.
REDAKTØR/EDITOR: Bente Amandussen/fung.red. Bjarte Amble
OVERSETTER/TRANSLATOR: Bjørg Rossebø/Ann-Helén Langaker

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

GRAFISK FORMGIVNING/DESIGN AND LAYOUT:

Kai Hansen Trykkeri, Stavanger. www.kai-hansen.no

TRYKK/PRINT: Kai Hansen Trykkeri.

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, foruten ett til rederiet. Ett eksemplar tildeles kontroll-pliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

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

SJØFARTSDIREKTORATET:

Besøksadresse/Visiting address: Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:

Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet. Redaksjonen avsluttet: 24.05.2011

ISSN-NR 0804-4589

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: 08.00 til 15.45

Fra 15.05 til 15.09: 08.00 til 15.00

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:

15 September to 15 May: 08.00 hrs. to 15.45 hrs.

15 May to 15 September: 08.00 hrs. to 15.00 hrs.



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*

B-PostAbonnement

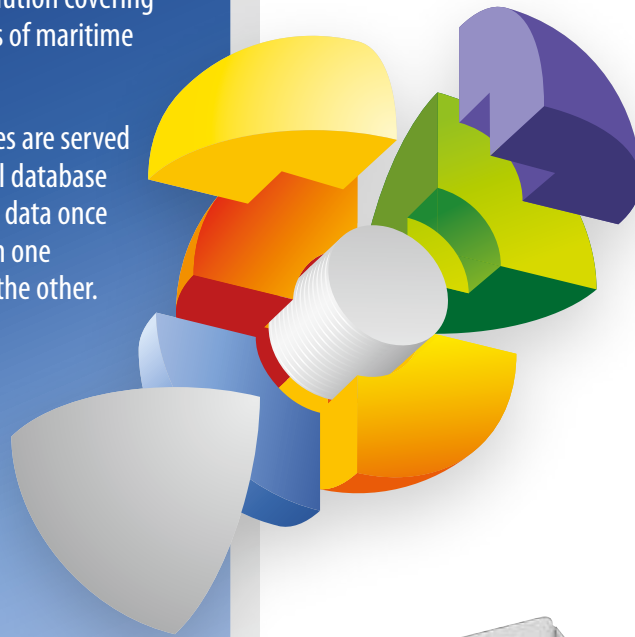
Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

BASSnet™ Fleet Management Systems is a modular software that enables you to build one, integrated solution covering all main areas of maritime operations.

When modules are served by one central database you can enter data once and reuse it in one process after the other.

Linking strategy, operations and IT



Maintenance
Procurement
Guarantee claims
Hull inspections
Projects (Dry docking)
Document management
Safety management
Risk management
Reviews and Improvements
Self assessment (TMSA)
Vetting
Operations
Crew/HR management
Payroll
Accounting
Report generator
KPI Dashboard



www.bassnet.no
sales@bassnet.no

 **BASS**
Streamlining Maritime Operations

FUTURE PROOF