

# NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 1-2007

Besøk på  
World Maritime  
University

Side 6-11

Automatiserte systemer  
og menneskelig svikt

Side 36-38

Vårens filmer

Side 25-27

Fotokonkurransen for sjøfolk

Side 28-29



*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 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 services money can buy in the following fields: Ship Management, Offshore Rig Management, Crew Management and Engineering.*

www.osm.no

## It's all about people!

### We look for experienced and competent officers

For our fleet of LNG, LPG, Oil and Chemical Tankers, as well as our Offshore Vessels (PSV, AHTS, Cable, FPSO, FSO, etc) we have vacant positions for all categories of officers to man our growing fleet on management.

We are looking for persons who like challenges such as operating sophisticated tonnage in a multicultural environment.

*For more information please contact the Personnel Department or send your CV to: [applications@osm.no](mailto:applications@osm.no)*



*The New Generation  
in Ship and Offshore Management*

# innhold



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

**Ansvarlig redaktør/Editor-in-Chief:**  
Sjøfartsdirektør/Director General of Shipping  
and Navigation Rune Teisrud

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

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

**Annøse/Ads.:** TerraMedia, Oslo  
Tore E. Busengdal, Telefon: 22 09 69 18  
Mobil: 90 08 18 02 – Telefax: 22 09 69 39  
E-post: [tore@media-team.no](mailto:tore@media-team.no)

**Grafisk formgivning/Design and layout:**  
Reidun Nappen, Haugesund Bok & Offset

**Trykk/Printed at:** Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis  
The Magazine is issued four times yearly

**Opplag/Circulation:** ca. 15 000

Alle rederier med norskregistrerte fartøy på 50 brt. og over tildeles 3 eksemplarer per fartøy utenriks, 1 per fartøy innenriks, foruten 1 til rederiet. 1 eksemplar tildeles kontrollpliktig passasjerfartøy, lasteskip på 25 bt og derover, fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter og derover, samt utenriksstasjoner og arbeidskontorer.

#### **Sirkulasjon om bord:**

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

#### **Sjøfartsdirektoratet:**

Besøksadresse/Visiting address:  
Smedasundet 50A

Postadresse/Postal address:  
Postboks 2222, N-5509 Haugesund

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

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

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

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Arvid Opdahl

Redaksjonen avsluttet: 08.03.2007

**ISSN-nr 0804-4589**

- 4 Leder: Maritime personellsertifikater - Et personlig ansvar
- 6 Maritim master
- 6 Master in Maritime Affairs
- 10 God økonomi å øke kvinneandelen i maritim sektor
- 11 Good economy to increase the female quota in the maritime sector
- 12 Når er det nød og når skal vi varsle?
- 13 When are we in distress and when should we raise the alarm?
- 14 Blindpassasjerer i vann
- 16 Haugesundkonferansen
- 34 IT-risikostyring og samfunnsansvar i DNV
- 36 Ikke stol blindt på teknikken!
- 38 Don't pin your faith on technology!
- 39 Grunnstøtingsulykker øker
- 40 Utdanning og rekruttering til maritim næring
- 42 Hva kan vi lære/Lessons learned
- 45 34 omkomne i fritidsbåtulykker i fjor
- 47 Nytt kystvaktfartøy styrker samarbeidet
- 49 Ingen regler uten unntak?
- 50 Helseundersøkinga under revisjon
- 51 Revision of Health Requirements
- 52 Trainee-satsingen var riktig
- 56 Mannskapet viste fantastisk samhold

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

- 24 Tiltakslyst om bord/Initiative on board
- 25 Filmtitler for 1. kvartal 2007/Film titles 1st Quarter 2007
- 28 Fotokonkurransen for sjøfolk 2006
- 30 Bokhøsten 2006
- 32 SHIP Trygg reise/Safe travel



## Maritime personellsertifikater

# Et personlig ansvar

*Sjøfartsdirektoratet mottar i økende omfang henvendelser fra seilende om tapte og utgåtte sertifikater. Omfanget er så stort at vi finner all grunn til å karakterisere utviklingen som problematisk og foruroligende.*

I brevet som følger et nytt sertifikat står det: Sertifikatet er et offentlig dokument og må oppbevares på en forsvarlig måte. Likevel er det mange som mister sertifikatene sine. Et like stort problem er det at mange ikke følger med på når sertifikatene går ut. Da kan det bli ytterst pinlig og problematisk å stå der, dagen før mønstring eller ved anløp til havn og mulig havnestatskontroll. Og bare så det er sagt; da hjelper det lite med en rask telefon til Sjøfartsdirektoratet med bønn om lynrask hjelp i nøden.

Sjøfartsdirektoratet utførte i 2006 mer enn 26.000 sertifikat-, påtegnings- og dispensasjonssøknader for personellsertifikater. Det var nesten 10.000 flere

enn året før. På grunn av den store saksmengden lå den gjennomsnittlige behandlingstiden for den enkelte sak mot slutten av året på rundt syv uker. I perioder har vi sett oss tvunget til å innføre faste telefontider for saksbehandlerne som stiller med personellsertifikater – rett og slett for at de skal få utført jobben sin.

De aller fleste sørger for å sende inn sine sertifikatsaker i rett tid og med tilstrekkelig dokumentasjon. Har man først gått gjennom utdanning og praksis og har kvalifisert seg til et sertifikat som gir rett til å ta ansvar for mennesker, skip, last og miljø, må vi også forvente at man tar skikkelig vare på sitt eget kvalifikasjonsdokument.

Å ta vare på sine egne sertifikater er først og fremst et personlig ansvar. Men også fartøyets kaptein og rederiets organisasjon på land har et ansvar for å holde seg oppdatert på mannskapets sertifikater og kvalifikasjoner. Blir skip og mannskap utsatt for en hendelse som skal etterforskes hjelper det ikke å komme med unnskyldninger om forglemmelser. Da er det rene fakta som teller.

I tillegg til den store saksmengden, må våre saksbehandlere som stiller med personellsertifikater ofte tåle skyllebøtter og karakteristikk som «stivbeint, firkantet og byråkratisk» – som regel fra seilende som plutselig oppdager at de har havnet i en selvforskyldt knipe. Slik oppførsel synes vi lite om.

Min oppfordring er krystallklar: Vit til enhver tid hvor sertifikatet oppbevares. Hold rede på når det utløper, send søknad om fornyelse i god tid og sørg for at nødvendig dokumentasjon følger med! Da slipper både sjøfolk, rederier og Sjøfartsdirektoratet unødige problemer.

Og en ting til: Da sørger vi sammen for at skip kan seile!

## Maritime personnel certificates A personal responsibility

The Norwegian Maritime Directorate receives an alarming number of inquiries from seafarers regarding lost and expired certificates. Certificates are official documents and must be kept in a secure manner. Nevertheless, many people lose them or fail to pay attention to the expiry date. This may cause very tricky situations, the day before signing on, at port call or a possible port state inspection.

If a seafarer has qualified for a certificate granting responsibility for people,

ship, cargo and environment, it is reasonable to expect that the qualification document will be taken good care of.

In addition, both the ship's captain and the ship owner's organisation are required to keep updated on the crew's certificates. If a ship and her crew are exposed to an incident subject to investigation, excuses about oversight will not help.

In 2006, The NMD handled more than 26.000 applications for personnel certificates, endorsements and exemptions. Due to the heavy workload, the

average processing capacity for each case approached seven weeks at the end of the year.

My request is crystal clear: Know where your certificates are at all times. Keep track of expiry dates, send your application for renewal in good time before expiry and make sure that all required documentation is enclosed! That will save the seafarer, the ship-owner and the NMD unnecessary problems. And one more thing: Together, we will then make sure that ships may sail!

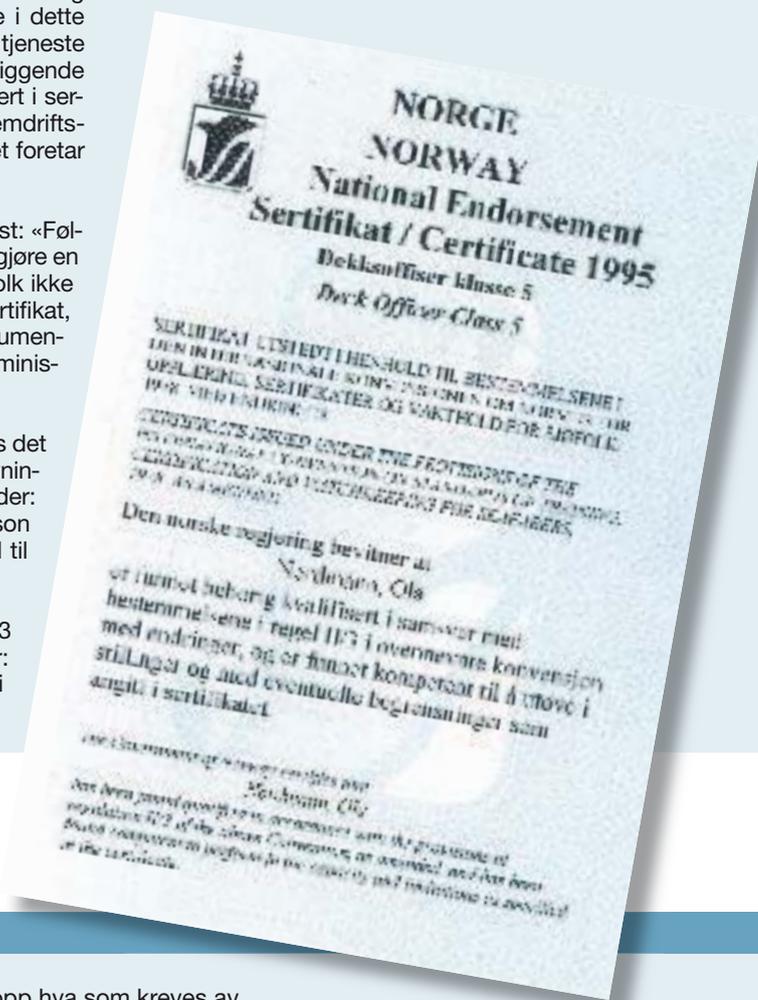
## Dette sier STCW-konvensjonen om sertifikater

Gjennom åtte avsnitt i STCW-koden beskrives de krav som skal stilles til en person som skal gjøre tjeneste om bord i et skip, og som det er Administrasjonens plikt å forsikre seg om blir gjennomført. I konvensjonens Artikkel I slås det fast at «Partene forplikter seg til å kunngjøre alle lover, resolusjoner, forordninger og forskrifter, og til å ta alle andre skritt som måtte være nødvendige for helt og fullt å gjennomføre denne konvensjon, for derved å sikre at sjøfolk om bord på skip, for så vidt angår sikkerhet for menneskeliv og eiendom til sjøs og beskyttelse av det maritime miljø, er kvalifisert og skikket til å utføre sine oppgaver.»

- «Sertifikater for skipsfører, offiserer og mannskap skal utstedes til de kandidater som til Administrasjonens tilfredshet tilfredsstillt kravene til tjeneste, helsetilstand, opplæring, kvalifikasjoner og eksamener i samsvar med vedkommende bestemmelse i vedlegget til konvensjonen.»
- «Behørig sertifikat betyr et sertifikat som er utstedt og med påtegning i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg, og som gir lovlig innehaver rett til å gjøre tjeneste i en bestemt stilling om bord og ivareta de tilliggende funksjonene på det ansvarsnivå som er spesifisert i sertifikatet, på et skip av type og tonnasje og med fremdriftskraft og fremdriftsmiddel som fastsatt, når skipet foretar en bestemt reise.»
- I konvensjonens regel I/4 slås det blant annet fast: «Følgende mangler er blant dem som kan anses å utgjøre en fare for personer, eiendom eller miljøet: - at sjøfolk ikke er i besittelse av et sertifikat, ikke har behørig sertifikat, ikke har gyldig dispensasjon eller ikke kan dokumentere at søknad om påtegning er blitt forelagt administrasjonen i samsvar med regel I/10, punkt 5.»
- Under Regel I/5 om nasjonale bestemmelser sies det under nr.3: «Slike straffer eller disiplinære forføyninger skal særlig fastsettes og håndheves i tilfeller der: et selskap eller en skipsfører har tilsatt en person som ikke er i besittelse av et sertifikat i henhold til konvensjonens krav».
- Forskrift av 9. mai 2003 nr. 687, kapittel 1, § 1-3 slår fast om skipsførers og selskapets plikter: «Selskapet skal sørge for at bestemmelsene i regel I/14 og avsnitt A – I/14 i STCW-konvensjo-

nen er gjennomført og det skal dokumenteres at de angitte kravene blir oppfylt. For skip hvor det er krav om et internasjonalt sikkerhetsstyringssystem (ISM), skal gjennomføringen av kravene dokumenteres i systemet.» Skipsføreren og selskapet skal sørge for at ....«alle sjøfolk som skal gjøre tjeneste om bord i sertifikatpliktig stilling eller funksjon er i besittelse av et sertifikat som er i samsvar med bestemmelsene i gjeldende lov eller forskrift...»

- Dokumentasjon av fartstid og utdanning beskrives i kapittel II, III og IV.
- Dokumentasjon av spesialopplæring for visse typer skip beskrives i kapittel V
- Dokumentasjon av sikkerhetsopplæring beskrives i kapittel VI
- I Konvensjonens Regel I/9 er det i 5 punkter listet opp hva som skal dokumenteres. Alt dette er reflektert i Forskrift av 9. mai 2003 nr. 687.



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

På Sjøfartsdirektoratets hjemmeside er det listet opp hva som kreves av dokumentasjon ved søknad om sertifikat eller påtegning.

On the homepage of the Norwegian Maritime Directorate you will find a listing of required documentation to be enclosed with applications for certificates or endorsements.

# Maritim master

*Man kan ta mastergrad i maritim virksomhet ved World Maritime University (WMU) i Malmø. Navigare har møtt seks kvinner og menn som har kastet seg ut i maritime studier på masternivå. De har høyst variert bakgrunn når det gjelder utdanning og yrkeserfaring, men et felles mål om å få interessante sjøfartsjobber når de blir uteksaminert.*

- Vi pleide å ha flere sjøfarere som studenter hos oss tidligere, forklarer professor i økonomi Pierre Cariou. - Nå er det mange jurister og ingeniører, i tillegg til navigatører og maskinister, som søker seg til oss. Vi driver ikke med utdanning av sjøfolk til stillinger som krever internasjonale sertifikater. Derimot kan våre studenter spesialisere seg i utvikling av maritim opplæring til slike stillinger i tillegg til andre spesialiseringer som sjøfartsadministrasjon og shipping med mer.

## **IMO-initiativ**

WMU ble etablert av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) i 1983. At valget falt på Malmø skyldtes at svenske myndigheter tilbød IMO det, og stilte lokaler til rådighet. Bakgrunnen for opprettelse av en utdanning på master-

/hovedfagsnivå innen skipssikkerhet og vern av det marine miljø, var et ønske om tilgang til spesialister innen maritim virksomhet både i offentlig og privat sektor for å sikre innarbeiding av regelverket som IMO hadde vedtatt. Siden den gang har over to tusen studenter gjennomført sine studier. Man finner tidligere WMU-studenter i over 140 land.

Ettersom etterspørselen etter kandidater fra WMU har økt kraftig, har det blitt etablert tilsvarende utdanninger ved to universiteter i Kina for å gi flere muligheten til en master i maritim virksomhet.

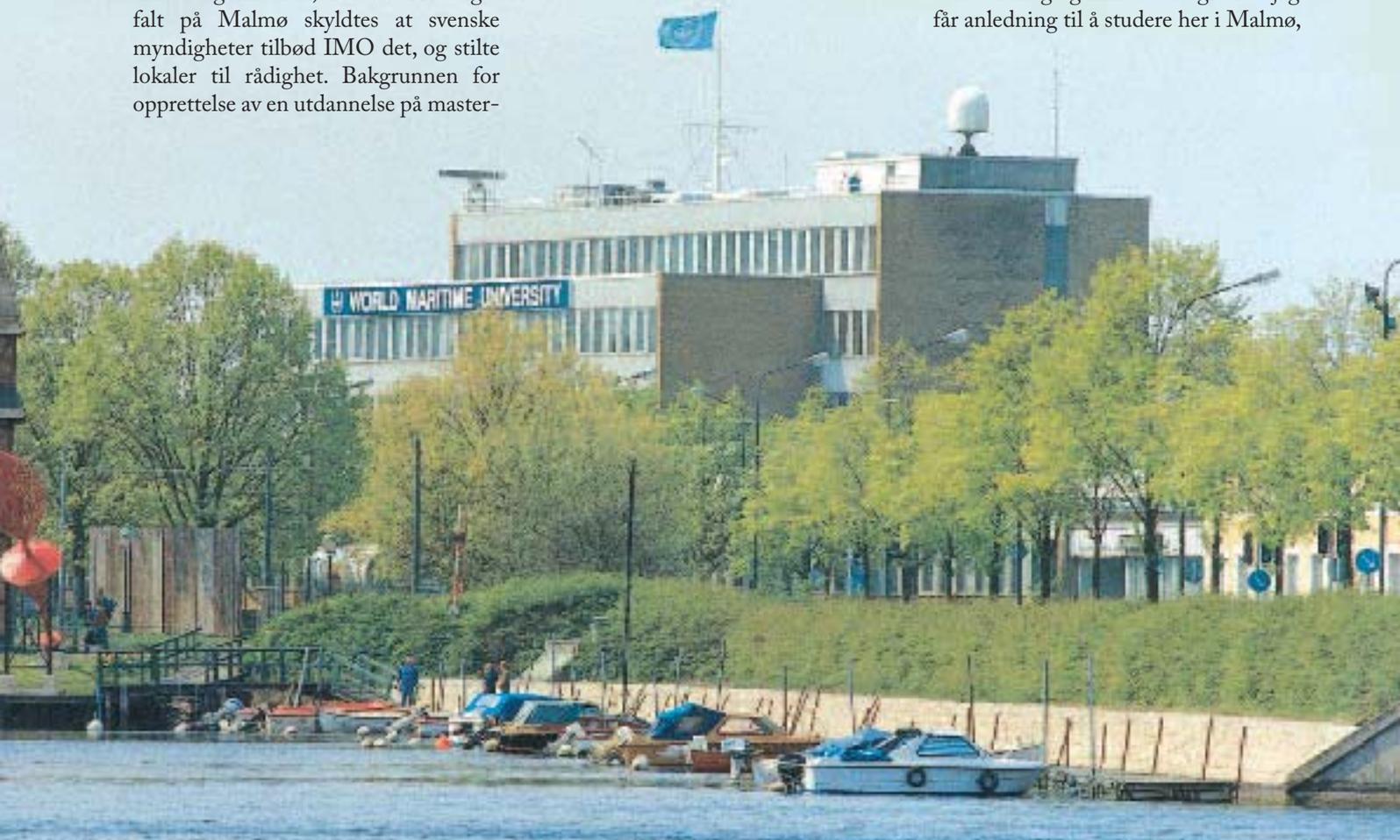
## **Familien er også med**

- Jeg er svært glad for at jeg har fått sjansen til å studere ved WMU, forteller Srdjan Darrigrande Versalovic fra Chile. Som ansatt i den chilenske kystvakten, som har sendt flere av sine ansatte til WMU de siste årene, har han fått anledning til å videreutdanne seg i Malmø. Med seg har han kona og to døtre. Den yngste var bare to måneder da familien ankom Sverige.

- Vi trives her alle sammen. Den eldste har nettopp begynt i barnehagen, forteller han. - Når vi vender hjem til Chile, regner jeg med å jobbe videre innen kystvakten. Våre kjerneaktiviteter er redningstjeneste, overvåking og kontroll av oljeutslipp, fiskerioppsyn samt generell overvåking av farvannet.

## **Spesialisering på ulike områder**

Kinesiske Hongrong Yu har ikke tatt med seg familien. Hun kommuniserer over nettet med ektemannen og deres fire år gammel datter i Kina. - Det er klart det er vanskelig å være så langt borte, men heldigvis kan vi se hverandre ved hjelp av web-kamera når vi snakker sammen, smiler hun. - Jeg er ansatt i administrasjonen på Shanghai Maritime University, hvor vi tilbyr samme grad. Det er derfor svært relevant for meg og min arbeidsgiver at jeg får anledning til å studere her i Malmø,



og jeg har valgt å spesialisere meg innen maritim opplæring, forteller hun.

En viktig del av spesialiseringen Hongrong har valgt, er kunnskap om avansert teknologi som brukes i maritim virksomhet, blant annet ved navigering og lasting. I tillegg til kunnskaper om regelverk, teknologi og skipsrelaterte operasjoner, er det også fokus på pedagogikk innen denne spesialiseringen.

- Som ansatt i den tyrkiske sjøfartsadministrasjonen, har jeg arbeidet med saker som kommer opp i IMO's sjøsikkerhetskomité og havforurensningskomité, forklarer Ozlem Mulun fra Tyrkia. Hun spesialiserte seg innen maritim rett og policy, og håper at hun en gang vil bli en del av Tyrkias delegasjon til IMO-komiteene. Hun roser også den første delen av det ordinære sytten måneder lange studiet, som fokuserer på engelsk-opplæring og generell opplæring innen skipsfart. - I tillegg til at vi får de nødvendige kunnskapene i engelsk for å fullføre studiet, er det en stor fordel at undervisningen i språk er knyttet så tett opp mot de fagfelt vi faktisk skal studere, forklarer hun.

Benvindo D'Oliveira Fonseca kommer fra solfylte Kapp Verde, men ble ikke skremt av temperaturen i Malmø selv om studiet begynte i januar. - Jeg studerte i Sverige allerede i 2002 i regi av SIDA, som er den svenske statens bistandsorganisasjon, forteller han. Min oppgave når jeg kommer hjem blir å jobbe med miljøutfordringer som oppstår i tilknytning til næringer som fiskeri og turisme som begge er viktige næringer. Fremdeles er vi i en tidlig fase, men fiskeoppdrett kan bli en vekstnæring selv om det foreløpig ikke er økonomisk lønnsomt ennå.

### Nettverk er viktig

Dang Ben Nguyen fra Viet Nam spesialiserte seg innen shippingadministrasjon. Hans fokus er på kundene som kjøper transporttjenester, og hvordan han med utdannelse fra WMU kan gi dem best mulige tjenester. - Ellers finner jeg særlig nettverket jeg får gjennom mine studier her i Malmø veldig verdifullt, understreker han.

Etter at grunn delen og foreløpig spesialisering er gjennomført, skal stu-

## World Maritime University

- WMU ble etablert i Malmø i 1983 av FNs sjøfartskomité IMO.
- Universitetet tilbyr utdanning på hovedfagsnivå/masternivå og doktorgradsnivå, samt diplomstudier. Fra 2005 tilbys også utdanningen i Kina som følge av et samarbeid med to universiteter der.
- Studentene kan spesialisere seg innen følgende seks områder:
  - sjøsikkerhet og miljøvernadministrasjon,
  - maritim rett og policy,
  - kyst- og havforvaltning,
  - havneadministrasjon,
  - shipping og
  - maritim opplæring og trening.
- Masterstudiet gjennomføres på normalt 17 måneder, men særlig godt kvalifiserte studenter kan tas opp på et 9-måneders langt program.
- Utdanning på doktorgradsnivå tilbys på universitetet i Malmø og i samarbeid med University of Wales Swansea.
- Totalt er det uteksaminert 2200 studenter fra 147 land, der rundt 35 % kommer fra Asia, 32 % fra Afrika, 14 % fra Latin-Amerika og De karibiske øyer, 12 % fra Midt-Østen og Nord-Afrika og 5 % fra Europa og Nord-Amerika.
- Siden 2000, har kvinner utgjort 20 % av studentmassen.

Les mer på universitetets nettside [www.wmu.se](http://www.wmu.se)

dentene spesialisere seg ytterligere. Noen velger å skrive en avhandling, men for å få anledning til det, må de ha et høyt karaktersnitt.

- Vi får vite karaktersnittet vårt om halvannen uke, sier Hongrong. - Etter det, velger vi om vi vil skrive avhandling, eller ta flere kurs innen det området vi har valgt som spesialområde.

Lærekreftene er en blanding av fast ansatte og eksterne som bringer med seg oppdatert erfaring fra det praktiske yrkeslivet. Det er 17 fast ansatte, og over 100 eksterne forelesere. I tillegg er studentene også på studieturer til blant annet Singapore, Frankrike og Nederland.

### Få fra vest-Europa

Svenske Marie Gun Alm er en av få vesteuropeiske studenter. Hun er ansatt i den svenske sjøfartsadministrasjonen Sjøfartsverket. - Den svenske bistandsorganisasjonen SIDA samarbeider med Sjøfartsverket om å styrke bistandsarbeid innen det maritime området. Derfor har de innført en helt ny ordning med finansiering av studier og lønn for svenske studenter, sier Marie. - Samtidig er det en strategi for å få flere kvalifisert til jobber innenfor IMO, ettersom Sverige er underrepresentert i relevante FN-organer.



*IKKE BARE AKADEMISK. Studentene får også innblikk i praktiske problemstillinger ute i felten, forteller professor i økonomi Pierre Cariou.*

### Kostnader og finansiering

Studiet koster \$ 50 000 totalt, men halvparten for særlig velkvalifiserte som kan ta studiet på 9 måneder og betaler da \$ 25 000. Det inkluderer opphold, reise til og fra Sverige samt studieturer. - Det finnes ulike stipender som studentene kan søke på. Noen får både utgifter dekket samt lønn mens de studerer her av arbeidsgiver, opplyser professor Cariou. Inntekter ellers er avhengig av frivillige bidrag fra nasjoner, stiftelser og fagforeninger. Norge er en av bidragsyterne.

### Revisjon og kontinuerlig strategi for forbedringer

- Selv om utdanningen er på masternivå, noe som tilsvarer fem års universitets-/høgskoleutdannelse, med hovedvekt på realfag, er det helt klart mange elementer i programmet som det man får på en handelshøgskole med økonomi og administrasjon i fagkretsen, forklarer Susan Jackson som jobber som jobber i administrasjonen på universitetet.

- Vi er også interessert i å følge karrieren til våre studenter etter at de er ferdige hos oss. De har alle fått større ansvarsområder etter tiden her i Malmö. Det synes vi er veldig bra, men vi har kontinuerlig revisjon av studietilbudet vårt.

Også den dagen Navigare besøkte WMU, var det revisorer til stede. - Det er alltid litt spenning knyttet til hva slike revisjoner avdekker, men på denne måten kan vi systematisk jobbe med

forbedringer av studieprogrammet og undervisningen, understreker Jackson.



**Siri Øvstebo,**  
seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet  
Senior Adviser, NMD

# Master in Maritime Affairs

*You can obtain a master's degree in maritime affairs at the World Maritime University (WMU) in Malmö, Sweden. Navigare met six students at the University who all have a very varied educational and professional background.*

- We used to have more seafarers as students before, explains Professor of Economics Pierre Cariou. - Now there are many lawyers and engineers in addition to navigators and marine engineers studying here. - We do not train seafarers for certificate holding positions. However, our students may specialize in development in maritime training and education. Other fields of specialisation are maritime administration and shipping, etc.

### IMO initiative in 1983

WMU was established by the International Maritime Organization (IMO) in 1983 in order to increase the number of highly qualified specialists needed for implementing maritime conventions. Over 2000 students from over 140 countries have finished their degree.

### Bringing the family

- I am very glad I was given the opportunity to study at WMU, tells Srdjan Darrigrande Versalovic from Chile. He has brought with him his wife and two daughters. The youngest one was only two months when they arrived in Sweden.

- We all like it here. When I return to Chile, I expect to continue working for the Coast Guard. Our core activity is search and rescue, oil spill control, inspection of fisheries and surveillance.

### Specialization within various fields

Chinese Hongrong Yu communicates over the web with her husband and their four year old daughter in China. - I work for the administration at Shanghai Maritime University, where we offer the same master's degree in maritime affairs as WMU. It is of great relevance for my employer and me that I get this opportunity to study here in Malmö, specializing in maritime training and education, she explains.

- As an employee in the Turkish Maritime Administration, I have worked with cases dealt with at IMO's Maritime Safety Committee and Marine Environment Protection Committee, says Ozlem Mulun. She majors in Maritime Law and Policy, and hopes to qualify for the Turkish delegation to IMO.

Benvindo D'Oliveira Fonseca comes from Cape Verde, but was not scared by the temperature in Malmö when he ar-

rived in January last year. - I studied in Sweden in 2002 in a programme arranged by Sida, the Swedish International Development Cooperation Agency, he says. - When I return I will work with environmental issues relating to fisheries and tourism.

### Network important

Dang Ben Nguyen from Vietnam focuses on the customers of transport within shipping administration. - I find the network I get from studying here particularly valuable, he points out.

- We will receive our grades within ten days, says Hongrong. - After that, we choose whether we want to write a thesis or take more courses.

The academic personnel consist of a mixture of permanent employees (17 persons) and over 100 visiting professors who are internationally renowned experts in their fields. The students also have excursions to Singapore, France and the Netherlands as part of their programmes.

### Few from Western Europe

Swedish Marie Gun Alm, who works for the Swedish Maritime Administration, is one of few from Western Europe. - Sida pays the tuition and my salary together with my employer as part of a scheme in order to get more Swedes qualified for positions in IMO as well as working within development in other countries, she explains.

## Costs

The total cost for an MSc at WMU is \$ 50 000, including tuition, travels, accommodation and living expenses. The students can apply for various scholarships and fellowships. WMU receives donations from nations, foundations and organizations.

## Revision and continuous strategy for improvements

- Although the programme leads to a master's degree, which is equal to five years at university/college level, with a major emphasis on science, it also contains elements from programmes given at business schools like economics and administration, says Susan Jackson, Deputy Registrar at WMU.

- We are interested in the career of our students after they have left WMU. They all get more responsibility, which we think is very good. However, we continuously have revisions in order to improve our programme.

## World Maritime University

- World Maritime University was founded in 1983 by the UN maritime organization IMO in Malmö. Please see [www.wmu.se](http://www.wmu.se)
- Postgraduate programmes: Postgraduate Certificate, Postgraduate Diploma and Master of Science.
- The students can specialize in the following six fields: Maritime Law and Policy, Maritime Safety and Environmental Administration, Marine Environmental and Ocean Management, Maritime Education and Training, Shipping Management and Port Management.
- The MSc normally takes 17 months, but there is an accelerated programme of nine months for exceptionally well-qualified students.
- Over 2200 students from 147 countries, whereof 35% comes from Asia, 32% from Africa, 14% from Latin-America and the Caribbean, 12% from the Middle East and North Africa and 5% from Europe and North America.
- Since 2000, women have made up 20% of the student population.

The day Navigare visited WMU, there were auditors present. – There is always some excitement connected to what revisions will reveal, but in this

way we can systematically improve the programme of study and the training, she points out.



*STUDENTER FRA HELE VERDEN: Ozlem Mulun fra Tyrkia, Srdjan Darrigrande Versalovic fra Chile, Dang Ben Nguyen fra Viet Nam, Hongrong Yu fra Kina og Benvindo D'Oliveira Fonseca fra Kapp Verde.*

*STUDENTS FROM AROUND THE WORLD: Ozlem Mulun from Tyrkey, Srdjan Darrigrande Versalovic from Chile, Dang Ben Nguyen from Viet Nam, Hongrong Yu from China and Benvindo D'Oliveira Fonseca from Kapp Verde.*

# God økonomi å øke kvinneandelen i maritim sektor

*Det mener Roger Jones, viseadministrerende direktør for forretningsutvikling ved World Maritime University (WMU).*

*– Det er ikke for å være politisk korrekt eller hyggelig mot kvinner jeg sier dette, men fordi det er dårlig forretning å ikke benytte seg av halvparten av den intellektuelle kapasiteten vi har, understreker han.*

– Det er viktig at kvinner får stillinger der de får bruke kunnskapen sin, og mulighet til å utvikle seg slik at de kan komme i ledende posisjoner på linje med

menn, sier Roger Jones. – Det er ikke snakk om kvotering eller andre særtiltak, men faktisk å gi dem samme mulighet som menn har i dag. Kvinner er grovt underrepresenterte både til sjøs og i landbaserte aktiviteter innen shipping.

## Må jobbe med holdninger

Ved WMU har man de siste ti årene jobbet systematisk med å øke rekrutteringen av kvinnelige studenter. Arbeidet har gitt resultater, og kvinneandelen har økt fra seks til tyve prosent. Det er utelukkende finansielle strategier som er valgt, blant annet i form av stipender til kvinner. Det er for eksempel ikke enklere opptakskrav for kvinner.

– Målsettingen er at 30 prosent av studentene skal være kvinner, fortsetter Jones.

– Vi må få økte kunnskaper om tidligere kvinnelige studenters karriere etter endt utdanning, og vi må øke antall kvinnelige studenter ved studiet. I tillegg må vi jobbe med holdninger, og være et godt eksempel selv, sier han.

## Like muligheter for alle

Jones var tidligere administrasjonsdirektør i IMO, og har jobbet innen shipping og i den britiske forvaltningen innen finans, transport og skattepolitikk. Han har også vært delegasjonsleder for Storbritannia til IMO, EU og OECD. Nå er han involvert i arbeidet med å arrangere en konferanse neste år om kvinner i maritim virksomhet.

– Det er en del av WMUs overordnede mandat å sikre like muligheter for alle uavhengig av kjønn, rase, religion eller andre ikke-akademiske fak-

## S-VDR float free capsule your obvious choice from the market leader

### CONTACT INFORMATION

**Jotron AS**  
Norway  
sales@jotron.com

**Jotron UK Ltd.**  
England  
sales@jotron.co.uk

**Jotron Asia Pte. Ltd.**  
Singapore  
sales@jotron-asia.com

**Jotron USA, Inc.**  
USA  
contact.us@jotron-usa.com



The new industrial standard for float free capsules

- Easily retrievable
- No expensive underwater operations required

Added safety

- FRM and EPIRB w/GPS in same capsule
- Battery capacity for 7 days when activated

Low maintenance cost  
Extended warranty



Type approved by DNV and several S-VDR manufacturers

[www.jotron.com](http://www.jotron.com)



torer, forklarer han. – Det gjelder også for våre kandidater etter at de er uteksaminert. Det er et faktum at kvinner møter større hindringer når det gjelder karrieremuligheter enn den gjennomsnittlige mannlige kandidaten som er uteksaminert fra WMU. Vi håper en konferanse vil sette problemet på dagsorden innen shipping og maritim administrasjon generelt, og at vi kan vise foregangspersoner og foregangsbedrifter, hvem som er gode i praksis.

#### Hvilken karriere?

– Vi er i ferd med å intervjuer alle tidligere kvinnelige studenter de siste ti årene, forteller Susan Jackson, nestleder i studieadministrasjonen ved



*KVINNER er grovt underrepresenterte i maritim næringsnæringer, sier Roger Jones, viseadministrerende direktør for forretningsutvikling ved World Maritime University.*

*WOMEN are to a great extent underrepresented in the maritime industry, says Roger Jones, Vice President of Business Development at the World Maritime University.*

WMU. – Jeg kjenner jo de fleste, og det sier jo noe om hvor få de er, sukker hun. – Det er selvsagt mange faktorer som spiller inn når det gjelder hvilken karriere våre kvinnelige studenter gjør etter endt utdanning, og vi vil gjerne identifisere disse så langt det lar seg gjøre. Siden det er så få personer, velger vi en kvalitativ forskningsmetode i stedet for å basere det utelukkende på statistikk, forklarer hun.

Resultatet vil danne grunnlag for innholdet på konferansen neste år. – Vi er interessert i å vite hva deltakere på en slik konferanse ønsker å vite mer om. Det er utgangspunktet vårt når vi planlegger konferansen, avslutter Jackson.

## Good economy to increase the female quota in the maritime sector

*That is what Roger Jones, Vice President of Business Development at the World Maritime University (WMU), thinks. – I am not saying this to be politically correct or because I want to be nice to women, but because it is bad business not to take advantage of half of the intellectual capacity we have at our disposal, he says.*

– It is important that women get positions where they can put their academic knowledge into practice, and is given the opportunity to develop their skills so that they can attain leading positions on the same level as men, Roger Jones points out.

– We are not talking about allocation of quotas or other special measures, but actually giving them the same opportunities men have today. Women are to a great extent underrepresented both at sea and in land-based activities within the shipping industry.

#### Need to put focus on attitudes

At WMU they have for the last ten years worked systematically with increasing the

recruitment of female students. The work has given results, and the female quota has increased from six to twenty percent. Only financial strategies have been selected i.a. in the form of scholarships to women. There are for instance not simpler entrance requirements for women. – Our aim is to increase the share of female students to 30 percent, Jones continues. – We need to obtain increased knowledge on former female student's careers after they have finished their studies, and we need to increase the number of female students attending the programme. In addition, we have to stand out as good examples.

#### Equal opportunities for all

Jones previously worked as Director of Administration in the IMO, and he has worked within the shipping industry and in the British government administration, where he worked with finances, transportation and fiscal policy. He has also been head of the British delegation to IMO, EU and OECD. Now he works with arranging a conference next year about women in the maritime sector.

– It is a part of WMU's paramount mandate to ensure equal opportunities for all, independent of sex, race, religion or other non-academic factors, he explains. – This also applies to our candidates after they have finished their

studies. It is a fact that women face greater obstacles when it comes to career opportunities than the average male candidate who has finished his studies at WMU. We hope a conference will put the problem on the agenda within the shipping industry and maritime administration in general, and that we can demonstrate best practice to leading persons and companies.

#### What career?

– We are in a process of interviewing all former female students over the last ten years, Susan Jackson, Deputy Registrar at WMU, tells. – I know most of them, and that is an indication of how few they are, she sighs. – Of course, the career of our female students after they have finished their studies is influenced by several factors, and we would like to identify these as far as it is possible. Since we are talking about very few persons, we have chosen a qualitative research method instead of solely basing the results on statistics, she explains.

The results will form the basis of the contents of next year's conference. – We are interested in knowing what the participants of a conference like this want to learn more about. That is our starting point when we plan the conference, Jackson rounds off.

## Risikopersepsjon og – kommunikasjon

# Når er det nød og når skal vi varsle?

*Etter flere store sjøulykker har det blitt reist kritikk i ettertid om at det burde ha vært varslet tidligere. I noen tilfeller kunne havariet kanskje vært unngått eller konsekvensene redusert dersom varslingen hadde vært bedre. «Situasjonen trenger ikke å være akutt for at man skal trykke på den røde knappen» lyder oppfordringen fra Kystradioen.*

Når farlige situasjoner oppstår ombord gjelder det å stoppe disse før de utvikler seg til et havari. Har ulykken først inntruffet er det viktig å få redusert konsekvensene av den. For å få til dette må sikkerheten og beredskapen være god. En del av sikkerhetsstyringen går ut på å ha identifisert uønskede hendelser og bestemt seg for hvilke tiltak som skal iverksettes. Dette arbeidet kan i stor grad gjøres på forhånd, slik at de farlige situasjonene raskt gjenkjennes, og tiltak kan iverksettes. Ett tiltak bør være tidlig varsling.

### Hvorfor er kapteinen og rederiet så sene med å varsle?

Det synes som om flere ulykker kunne ha vært varslet tidligere. Årsakene til dette kan være mange. Nødmeldinger er noe man ikke tar lettvt på, og det er vanskelig å avgjøre på sjøen hvorvidt man vil komme til å trenge assistanse eller ikke. I enkelte tilfeller hvor sen varsling har vært tilfelle ligger det også en økonomisk vurdering bak og et ikke ubetydelig kommersielt press.

Frykten for et økonomisk ansvar er forståelig, men det er viktig å være klar over at en av bærebjelkene i Norsk redningstjeneste er samvirkeprinsippet. Alle offentlige etater med ressurser egnet for søk og redning plikter å delta i redningstjenesten. De ikke bare dekker utgifter som påløper til personell, materiell, planlegging og øvelser, men stiller også ulike rådgivningsfunksjoner og redningsrelevante data med videre kostnadsfritt til disposisjon overfor hovedredningssentraler og de lokale redningssentraler. Også private ressurser kan engasjeres, men disse må betales for.

### Helse og miljø først

Skipets bidrag i felleshavari vil være dekket under dets kaskoforsikring, og lastens bidrag dekket under en eventuell vareforsikring. Dette er nedfelt i de såkalte York-Antwerpen-reglene som er inkorporert i sjøloven. Videre er det slik at reglene om redningsomkostninger, herunder bergelønn og felleshavari, følger et grunnleggende prinsipp i all skadeforsikring om at omkostninger som pådras for å unngå eller begrense et havari, dekkes av assurandøren, såfremt de tiltak som begrunner omkostningene kan sies å være rimelige og fornuftige.

Vissheten om dekning er ment å gi kapteinen et ekstra motiv til å iverksette

Når det er krise?  
Når skal vi varsle?

Tenk igjennom det før  
krisen plutselig  
oppstår!

redningsforanstaltninger. Holdningen til hva som er akseptabel risiko har endret seg. Grensen for når det bør varsles har blitt lavere. Hensynet til helse og miljø har kommet foran – langt foran.

### Sikrere varsling

Det er viktig å bruke «distress»-knappen i en nødsituasjon, mener stabssjef Sigbjørn Hellerud i Kystradioen.

Det er nå åtte år siden GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ble gjennomført på verdensbasis, men det å benytte den røde knappen sitter fortsatt langt inne. Dersom man bruker denne og radioutstyret er tilknyttet en GPS, slik det vanligvis er, så vil Kystradioen og alle skip i nærheten med tilsvarende utstyr se hvem som er i nød og hvor den nød-stedte er. Nøyaktig posisjon kan ellers være lett å misforstå når dette kun tas som en talemelding på VHF-kanal 16, eller 2182 MHz (MF).

### Tiden er knapp i krise

Ved flere ulykker har situasjonen ombord blitt oppfattet som å være under kontroll lenge etter at det faktisk er krise. Manglende og feilaktig informasjon er ofte årsak til dette. Tiden blir veldig knapp i ulykkesituasjoner. Antall aktiviteter øker drastisk og situasjonen føles usikker. Ved noen ulykker har man ventet med å sende alarm som noe av det siste man gjør før man har gått fra borde, eller det har ikke blitt sendt nødmelding i det hele tatt.

Dersom man er i tvil om en situasjon kan utarte seg til å bli akutt, så kan man ta kontakt med Kystradioen og si i fra. Da får de tid til å varsle alle som må stå klare til å mobilisere dersom det blir aktuelt. På den måten kan hjelpen faktisk rekke fram i tide og berge både liv, miljø og skip, i stedet for at det skal letes blant vrakrester i havet.

## Risk perception and communication

When are we in distress and when should we raise the alarm?

After a number of big shipping disasters, criticism has been expressed regarding whether or not the alarm should have been raised earlier. In some cases, the disaster may have been avoided or the consequences reduced if the warning routines had been better. «The situation does not have to be critical in order to press the red button» is the request from the Maritime Radio.

When dangerous situations arise on board, it is important to stop them before they develop into a disaster. If the disaster already is a fact, it is important to reduce its consequences. In order to do this successfully, the safety and standby arrangements must be good. Part of the safety management is to identify unwanted incidents and define the relevant measures to be taken. Most of this work can be done in advance, so that dangerous situations can be recognized quickly, and measures be taken. One of the measures should be early warning.

### Why are the captain and shipowner so hesitant to raise the alarm?

It appears that the alarm for several disasters could have been raised earlier. There may be a number of reasons why they were not. Distress calls are not taken lightly, and at sea, it is difficult to determine whether or not assistance will be required. In some of the cases where late warning was given, there is also an economical evaluation to take into consideration, in addition to a significant commercial pressure.

The fear for an economical responsibility is understandable, but it is important to keep in mind that one of the supporting pillars of Norwegian rescue service is the principal of co-operation. All government departments with resources suited for search and rescue are obligated to participate in the rescue service. Not only do they cover the expenses for personnel, material, planning and training, but they also place at disposal various counselling functions and



**William J. Bertheussen,**  
Statens havarikomisjon for transport,  
sjøfartsseksjonen  
Norwegian Accident Investigation Board,  
shipping section

rescue relevant data etc, free of charge for rescue coordination centres and the local rescue centres. Private resources may also be engaged, but their services must be compensated.

### Health and environment first

A ship's contribution to a general average would be covered by the comprehensive insurance and the cargo's contribution by cargo insurance. This is established in the so-called York-Antwerp-regulations incorporated into maritime law. Furthermore, the regulations on rescue expenses, including salvage and general average, comply with the basic principal in all general insurance that expenses incurred to avoid or limit a disaster, are covered by the assessor, provided the measures behind the expenses can be described as reasonable and sensible.

The confidence of coverage is meant to give the captain an additional motive to initiate rescue arrangements. The attitude towards what is acceptable risk has changed. The limit to when the alarm should be raised has decreased. The consideration for health and environment now comes first.

### More secure warning

It is important to use the «distress»-button in an emergency situation. This is the opinion of chief of staff, Sigbjørn Hellerud, of the Maritime Radio.

Eight years have now passed since the GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) was introduced worldwide, but using the red button is

still very difficult. If this button is used and the radio equipment is connected to a GPS, which it usually is, the Maritime Radio and all nearby vessels with equivalent equipment will be able to identify the ship in distress, as well as her location. Exact position can otherwise be easily misunderstood when given as voice message on VHF channel 16, or 2182 MHz (MF).

### Time is limited in an emergency

During several disasters, the situation onboard has been perceived as being under control long after it has actually become an emergency. This is often caused by lack of information, as well as incorrect information. Time is very limited in emergency situations. The number of activities drastically increases and the situation feels insecure. At some accidents, one has waited to raise the alarm as one of the last things done before disembarking, or a distress call has not been made at all.

If in doubt whether or not the situation may develop into an emergency, one may contact the Maritime Radio and let them know. They will then have enough time to alert all parties and have them stand-by for mobilisation if the situation so should require. Thus, help may actually get there in time and lives, environment and ship may be rescued, instead of having to search among wreckage in the sea.





# Blindpassasjerer i vann

*Over sju tusen forskjellige arter transporteres i skips ballastvann. Når vannet pumpes ut et annet sted enn der det ble tatt opp, vil organismer spres i et nytt miljø, og kunne føre til store skader på det øvrige livet der.*

Et oljetankskip som har losset oljen på bestemmelsesstedet, må kanskje gå uten last til neste sted det skal laste ombord ny olje. For å sikre skipets flyteevne og stabilitet, er det nødvendig å fylle tankene med ballastvann. Dette vannet slippes ut der ny last tas om bord. På denne måten kan organismer i sjøvannet spres i det området de slippes ut. Noen organismer bukker under. Andre tilpasser seg det nye stedet, mens atter andre arter faktisk kan ødelegge økosystemet på sitt nye oppholdssted. Problemet forverres ytterligere gjennom faren for videre spredning via elver og vassdrag.

Den nordamerikanske ribbemaneten er kjent for sin medvirkning til økologisk krise i Svartehavet etter at den kom dit med ballastvann. Der var økosystemet nokså nedkjørt i utgangspunktet, og det kan riktignok ha betydning for hvor omfattende konsekvenser introduksjonen av denne nye organismen medførte. Ribbemaneten spiser dyreplankton, egg og larver av fisk. Den er nå observert i norsk farvann, og det store spørsmålet er: Vil den trives? Og i så fall; hva vil det ha å si for torsk og krabber og alt annet liv i våre farvann?

## Store konsekvenser

World Wildlife Fund for Nature (WWF) i Norge arrangerte i fjor høst et seminar om ballastvann i Oslo, der blant annet dr. Jose Matheickal fra FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) deltok.

- Om lag 90 prosent av verdenshandelen transporteres med skip, som er en av de mest miljøvennlige transportformene vi har, sa han. - Men over ti milliarder tonn ballastvann skiftes ut hvert år. Siden skipene er større enn tidligere, har organismene som tas inn

med ballastvannet større sjanser til å overleve transporten. Og når livet i sjøen påvirkes, kan dette også få konsekvenser for menneskenes helse, forklarte Matheickal. - Kolerautbruddet i Sør Amerika i 1991 for eksempel, antas å skyldes utslipp av ballastvann. Det samme gjelder fiskedød i stor skala. Mens oljeutslipp skaper en akutt og dramatisk miljøskade, er invasjonen av nye biologiske organismer i et farvann ikke synlig før det har gått lang tid. Og det kan ta enda lengre tid før området er sunt igjen, understreket han.

## Søker smarte løsninger

IMO har jobbet med ballastvannproblematikken siden slutten av 1980-tallet, da retningslinjer for å unngå innføring av skadelige, fremmede marine organismer ble utarbeidet. I 2004 vedtok IMO en ballastvannkonvensjon. Norge tiltrådte konvensjonen 14. desember 2006. Internasjonalt vil konvensjonen tre i kraft ett år etter at minst tretti stater med til sammen trettifem prosent av tonnasjen i verdens handelsflåte har ratifisert.

- Ballastvannkonvensjonen er ganske skjør, og har mange retningslinjer, sa Matheickal som leder IMO's GloBallast-program, som jobber for at flest mulig nasjoner skal tiltre konvensjonen og innarbeide den i sin nasjonale lovgivning. - Men det var nødvendig med mange kompromisser for å komme fram til en konvensjon alle kunne enes om, mente han.

Matheickal oppfordret skipsfartsnæringen til selv å være med på å finne løsninger. - Innovative hoder har gode sjanser nå til å komme med løsninger på hvordan ballastvann kan renses før det slippes ut, sa han.

Kravene den nye konvensjonen stiller, fører til at industrien må utvikle

ny teknologi for å rense ballastvannet. Rensetiltakene må være slik at de ikke skaper nye økologiske problemer eller helseisiko for mannskapet og andre. Interessen rundt rensing av ballastvann er stor, og flere rederier er med på utprøving av ny teknologi lenge før de internasjonale kravene trer i kraft.

Norske myndigheter bidrar på sin side gjennom Innovasjon Norge til selskaper som utvikler ny renseteknologi.

### Høy risiko i norske farvann

«Kombinasjonen av høy skipsaktivitet og lokalt store utslipp av ballastvann med innhold av fremmede organismer fører

til at norske farvann er eksponert for en relativt høy risiko», står det i Stortingsproposisjon nr. 5 2006-2007 om samtykke til tiltredelse av internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter av skip.

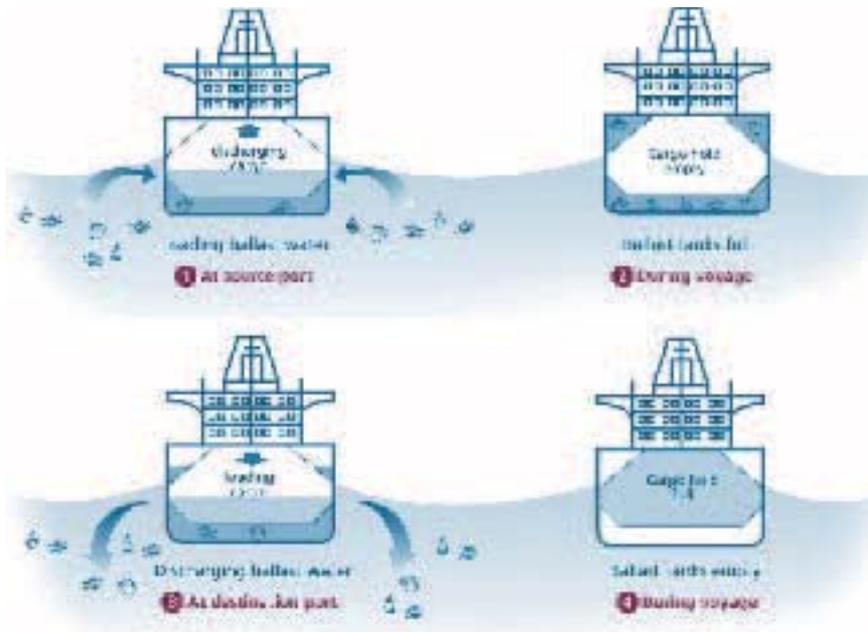
- Norge tar imot mer ballastvann enn vi eksporterer, forklarer Anne Beth Skrede fra WWF.

- Dette gjelder også i farvann med sårbar natur, som utenfor Melkøya i Hammerfest.

I den nye skipssikkerhetsloven som ventes å tre i kraft i løpet av året, er det lovhjemmel for å utarbeide forskrift om utskifting av ballastvann. Direktoratet for naturforvaltning vurderer i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet om det skal utpekes særskilte soner for utskifting av vann langs norskekysten.



Siri Øvstebø,  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet



## FREMMEDE ORGANISMER spres når skip kvitter seg med ballastvann og kan gjøre stor skade der de kommer.



FOTO: -IMO GLOBALLAST-

*SETT I NORGE. Den nordamerikanske ribbemaneten kom til Svartehavet og var med på å skape økologisk krise i området. I høst ble den sannsynligvis observert utenfor Bergen.*



FOTO: -IMO GLOBALLAST-



FOTO: -IMO GLOBALLAST-



FOTO: -IMO GLOBALLAST-

# Fremtiden i fokus på Haugesundskonferansen

*Med åpningstemaet «Fremtiden for norsk skipsfart» startet den 14. Haugesundskonferansen tirsdag 6. februar.*

*Foruten fremtidsaspektet var det de sjøsikkerhetsmessige utfordringene som ble diskutert.*



**SLÅSS OM Å VÆRE BEST FOR SHIPPING.**  
- Regjeringen satses aktivt på maritim næring, sa statssekretær Frode Berge i NHD. Men Høyres finanspolitiske talsmann, Jan Tore Sanner, mente det ikke gjøres nok for å tilpasse norske rammebetingelser til EU.

Statssekretær Frode Berge i Nærings- og handelsdepartementet åpnet med å sette fokus på regjeringens aktive næringspolitikk overfor den maritime næringen. Her trakk han blant annet frem viktigheten av å satse aktivt på forskning og utvikling for å sikre Norge en fortsatt innflytelsesrik posisjon i det globale maritime markedet. Berge poengterte også viktigheten av det store norske engasjementet i viktige organisasjoner som ILO og IMO, samt i EU sitt arbeid med grønnboken om maritim politikk. Ikke uventet fikk regjeringen kritikk for ikke å ha gjort nok for å tilpasse de norske rammebetingelsene til EU da Høyres nestleder Jan Tore Sanner hadde sitt innlegg. Begge var derimot enige i at norsk skipsfart må sikres en trygg og langsiktig fremtid.

Men fremtiden avgjøres i stor grad av hva norske rederier foretar seg. Dette poengterte administrerende direktør Marianne Lie i Norges Rederiforbund i sitt åpningsforedrag. Hun viste til at norske rederier er representert i store deler av verden, og i enkelte områder også kan være en viktig døråpner for

norsk industri. At den norske maritime næringen er i vekst, viste tallene som Lie presenterte. I dag har norske rederier skip og rigger i bestilling for hele 153 milliarder. Riset bak speilet til politikkerne fra Norges Rederiforbund var at disse ikke nødvendigvis vil ha norsk flagg. Rammebetingelsene må legges bedre til rette og sikre en langsiktighet, noe hun mente regjeringen til en viss grad signaliserte var på vei.

Siste del av første konferansedag dreide seg om sjøsikkerhetsmessige utfordringer. Et viktig aspekt her er samarbeidet mellom Norge og Russland i nord. Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig, Fiskeri- og Kystdepartementet trakk her frem at dette området bringer med seg mange utfordringer, men også mye viktig samarbeid. I nordområdene skal olje, transport og fiske gå hånd i hånd i et svært utsatt område.

**Dag Inge Aarhus,**  
kommunikasjonsrådgiver/nettredaktør  
Sjøfartsdirektoratet

## NOx-utfordringen Tid for handling

*- Det som skjer i Nordsjøen hver eneste dag er en miljøulykke. Ett eneste offshorefartøy slipper ut like mye som 22 000 biler, sa Jan Fredrik Meling, administrerende direktør på Eidesvik Offshore ASA.*

Meling var til stede på Haugesundskonferansen og fikk muligheten til å presentere hva Eidesvik gjør for å redusere utslippene av nitrogenoksider for sine fartøy. - Hvis Norge skal komme i nærheten av å gjennomføre sine internasjonale forpliktelser er tiden for diskusjon nå forbi, og ting må skje fort, sa han. - Det er tid for handling!

### **Kysttrafikk og fiske verst**

Det er ingen nyhet at skipsfarten er en stor medvirkende årsak til forurensning av luften. Det dreier seg om mange ulike stoffer som CO<sub>2</sub>, svoveloksider (SO<sub>x</sub>), nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) samt ulike partikler. I Norge er kilden til utslipp av NO<sub>x</sub> først og fremst forbrenning av fossilt brensel. Det er mange forskjellige

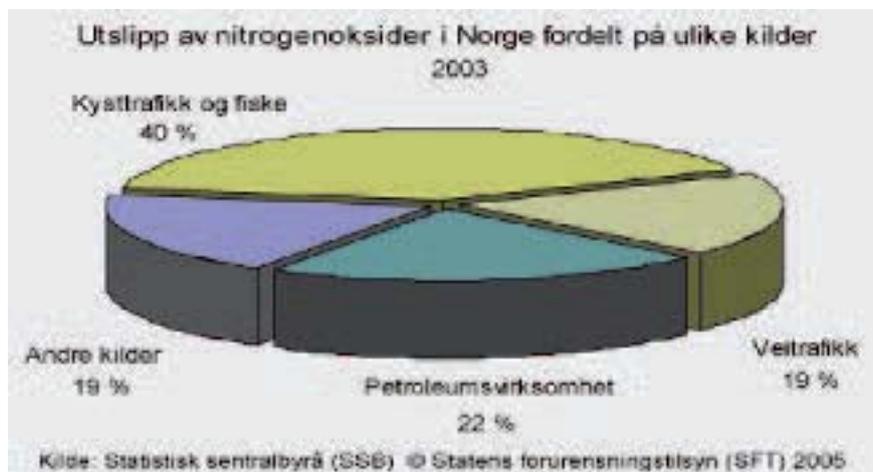
industrier som medvirker til luftutslipp, og skipsfarten regnes som et miljøvennlig alternativ til vei- og lufttransport. Når det gjelder NO<sub>x</sub> er skipsfartsnæringen imidlertid skyld i en veldig stor andel av utslippet. Alene stod kysttrafikk og fiske i 2003 for 40 % av utslippene av nitrogenoksider i Norge. Det er mer enn dobbelt så mye som veitrafikken.

### 27 % mindre utslipp i 2010

NO<sub>x</sub> bidrar til forsureningen og kan også virke som gjødsel og kan dermed bidra til overgjødningen. I 2003 slapp man ut 220 000 tonn NO<sub>x</sub> i Norge, i dag er utslippet et par prosent lavere. I henhold til Göteborgprotokollen skal NO<sub>x</sub>-utslippet reduseres til 156 000 tonn for 2010, det er cirka 27 % mindre enn i dag. For at Norge skal kunne nå de mål og forpliktelser som er oppsatt i Göteborgprotokollen, må skipsfartsnæringen redusere sine utslipp av NO<sub>x</sub> kraftig. Det finnes flere forskjellige måter å redusere NO<sub>x</sub>-utslippene på, både gjennom tiltak i motorene og gjennom etterbehandling av avgassene. Herunder kan nevnes optimalisering av forbrenningen, vannemulsjon, vann-tåke i inntaksluft, filter, katalysatorer og skrubber. En annen løsning er å gå over fra tunge fossile drivstoffer til andre mer miljøvennlige alternativer.

### Tiltak

På Eidesvik har de gjennomført flere ulike tiltak for å redusere NO<sub>x</sub>-utslippene fra noen av sine fartøy, fortalte Meling. På noen eldre fartøy har man bygget om motorene. Desto eldre motorene er, desto større muligheter er det for å redusere utslippet. På et fartøy fra 1984 reduserte man utslippet fra 12 til 7,8 g/kWh, det vil si en reduksjon på 35 %. Tilsvarende tall på et fartøy fra 1998 var 10,7 og 7,5 g/kWh, en reduksjon på 30 %. Et annet reduksjonstiltak er å bruke katalysatorer, og dette er innført på noen fartøy.



Utslippet av NO<sub>x</sub> på et dieseldrevet fartøy med katalysator kan senkes til en fjerdedel sammenlignet med fartøy uten katalysator, men ulempen er at både CO<sub>2</sub>- og SO<sub>x</sub>-utslippene øker noe. Det tiltak som hittil har redusert NO<sub>x</sub>-utslippene mest er innføringen av ren gassdrift på Viking Energy som har vært i drift siden april 2003. Eidesvik har nå to nybygg med leveranse i 2007 og i 2008 som også skal drives av naturgass. De diskutere også fartøy med dual-fuel gass/diesel og hybrider mellom gass og diesel.

### Brenselceller

Den kanskje mest spennende utviklingen er et prosjekt ledet av Det Norske Veritas, som Eidesvik er en del av sammen med MTU CFC Solutions GmbH, Vik-Sandvik og Wärtsilä Automation Norway. Målet er å utvikle et system hvor et fartøy drives av en hybrid av brenselceller og gassturbiner som igjen drives av naturgass. Med brenselceller er det potensial for å oppnå null utslipp av NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> og partikler, samt en halvering av CO<sub>2</sub>-utslipp sammenlignet med dieseldrift. Meling

er optimistisk og håper at første skip drevet på denne måten er å finne på norsk sokkel i 2010/2011.

### For lave NO<sub>x</sub>-avgifter

Utviklingen av teknologi er dyrt, og Meling mener at samarbeid er nødvendig, både i næringen, men også med myndigheter. I dag er det stor ubalanse i maktforholdet mellom kunde og leverandør i offshorefartøybransjen mener Meling, og han håper det snart stilles krav fra myndighetene om at oljeselskapene på norsk sokkel må ta i bruk miljøvennlig teknologi.

Han stilte også spørsmål ved de nye NO<sub>x</sub>-avgiftene, som han i utgangspunktet er positiv til. - Hvorfor er det Finansdepartementet som administrere denne avgiften, lurte han på. - Er det en fiskal avgift hvis hensikt er å bringe penger til statskassen?

Selv mente Meling at avgiften må bli høyere for at fokus skal gå mot nytenking.

Joacim Olsson,  
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

### Göteborgprotokollen

Göteborgprotokollen blir betegnet som den mest avanserte internasjonale miljøavtalen hittil. For første gang vurderes ulike gasser som fører til forurensning, overgjødning og ozondannelse samlet. Derfor omhandler protokollen både svoveldioksid (SO<sub>2</sub>) og nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>), ammoniakk (NH<sub>3</sub>) og flyktige organiske forbindelser (NMVOC).

Göteborgprotokollen trådte i kraft 17. mai 2005. Den er foreløpig siste protokoll under Konvensjonen om langtransporterte luftforurensninger fra 1979.

Kilde: Miljøstatus i Norge (<http://www.miljostatus.no/>)

# Ved et vannskille for myndigheter, næring og sjøfolk

## Konsekvenser og muligheter ved ny ILO-konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår

Sjøfartsdirektør Rune Teisrud sa at man står ved et vannskille etter at den nye ILO-konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår – kalt MLC – ble vedtatt i fjor. Tilsynsmyndighetene vil få større ansvar for oppfølging enn før og kan dermed bidra til å sørge for at arbeidsforholdene om bord på norske skip blir enda bedre. Konvensjonen vil samtidig gjøre det lettere for Norge å kreve gode arbeids- og levevilkår på skip som anløper norske havner.

I fem år forhandlet representanter for cirka 60 land, samt reder- og sjømannsorganisasjoner for å komme frem til en konvensjon som tilfredsstillte hovedmålsettingene: å få til rettferdige konkurransevilkår for rederne og anstendige arbeids- og levevilkår for sjøfolk, fortalte sjøfartsdirektør Rune Teisrud. – At sjømannsorganisasjonene kaller MLC for The Seafarers' Bill of Rights, viser hvor viktig den nye konvensjonen er for dem, sa han.

I prinsippet gjelder MLC alle skip i kommersiell virksomhet og alle sjøfolk. Unntatt er fiskerfartøyer og flyttbare innretninger. Fordelt på fem kapitler dekker MLC disse områdene: minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip, ansettelsesvilkår, innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining, helsevern, medisinsk behandling, velferd og sosialtrygd og tilsyn.

– MLC erstatter nesten 60 ILO-konvensjoner og rekommandasjoner, sa Teisrud, men forklarte at MLC er mer enn en sammenslåing av allerede eksisterende ILO-konvensjoner. Det nye tilsynsregimet vil ha de største konsekvenser for næringen. Alle skip over 500 BT i internasjonal fart vil trenge et Maritime Labour Certificate. Ikke-sertifkatpliktige skip skal ha en inspeksjon hvert tredje år. Det er Sjøfartsdirektoratets som vil lede gjennomføringen av MLC i Norge. Direktoratet vil sette i gang en arbeidsgruppe med representanter for næringen som skal utarbeide forslag til hvordan tilsynssystemet skal se ut.

MLC vil tre i kraft tolv måneder etter at tretti stater som utgjør 33 prosent



LUGARSTØRRELSE og innredning er en av de mange tingene som vil bli regulert av MLC.

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

av verdens bruttotonnasje har ratifisert konvensjonen. Liberia med sine ni prosent av verdens handelsflåte har allerede ratifisert. Norge vil ratifisere konvensjonen, men tidspunktet for ratifikasjon er avhengig av utviklingen i EU, på grunn av muligheten for et direktiv som Norge må gjennomføre som følge av EØS-avtalen, sa Teisrud. – Norsk regelverk er stort sett allerede i samsvar med MLC, sa han, – men den oppgraderer kravene på enkelte felt så som lugarer for mannskapet.

Arbeidet med forslag til konkrete endringer i regelverket har begynt, og høringsprosessen vil gjennomføres i løpet av 2007. En stortingsmelding om MLC vil bli lagt frem i år.

– Gjennomføringen av MLC vil føre til bedre arbeids- og levevilkår for sjøfolk, sa sjøfartsdirektøren, – og ikke minst vil den gjøre det vanskeligere å drive substandard skipsfart.

**Haakon Storhaug,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

## E-navigasjon **Hva er e-navigasjon og hva skjer på området?**

I desember 2005 ble det vedtatt i IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC) at det i arbeidsprogrammet for underkomiteene NAV (Safety of Navigation) og COMSAR (Communications, Search and Rescue) skulle inkluderes utviklingen av en elektronisk navigasjonsstrategi. Planen er at arbeidet skal ferdigstilles før utgangen av 2008. Arbeidet er godt i gang og en aktiv korrespondansegruppe er etablert, fortalte Gurpreet S. Singhota fra IMO til deltakerne på Haugesundkonferansen.

### Altomfattende system

Målet med arbeidet er å bidra til at det totale bildet av teknologiske hjelpemidler skal være et effektivt, sikkert og nøyaktig system. I denne forbindelse skal det utvikles en strategisk visjon for blant annet implementering av ny teknologi på en strukturert måte. Dette skal så sikre at ny teknologi kan integreres med allerede eksisterende navigasjonshjelpemidler. Systemet skal være altomfattende og skal bidra til sikrere navigering, samtidig som navigatørens byrde minskes. Den inkluderer systemet på broen, systemet i land

og kommunikasjonen dem imellom. For at systemet skal fungere kreves samsvar mellom de ulike navigasjonshjelpemidlene, men også felles standarder slik at tilgjengelighet av riktig type utstyr sikres. Det er og nødvendig med opplæring slik at systemets muligheter utnyttes.

Det skal bli spennende å se hva korrespondansegruppen klarer å komme fram til. Hvis de oppnår sitt mål, kan dette bli et verktøy som er være til nytte for alle; rederen, navigatøren og miljøet.

**Joachim Olsson,** rådgiver Sjøfartsdirektoratet

# Norsk skipsfart

## – en forutsetning for olje- og gassutvikling i nord

*Jakten etter nye olje- og gassressurser blir stadig mer utfordrende. Større havdyp og ugjestmilde miljøfølsomme områder gjør tilgjengeligheten til uutnyttede fossile brennstoffer mer krevende. – Denne jakten vil norsk skipsfartsnæring delta i, og samtidig være en viktig bidragsyter til en sikker og miljøvennlig utvikling, sa Marianne Lie.*

- Petroleumssatsingen i nordområdene gjør skipsfarten til en framtidsnæring med store muligheter for norske skip og offshorefartøyer, sa administrerende direktør Marianne Lie i Norges Rederiforbund, da hun på Haugesundkonferansen i februar slo fast at den maritime olje- og gassnæringen i Norge er i verdenstoppen når det gjelder kunnskapsbaserte og teknologiske løsninger.

### Hele verdikjeden

Hun viste til at norske rederier i dag deltar i hele den olje- og gassbaserte verdikjeden, og gjorde listen over spesialiserte tjenester lang: forsyningskip, beredskapsskip, seismikkskip, boreskip, ankerhånderingsfartøyer, taubåter, kabelleggingsskip, rørleggingsfartøyer, kran-skip, dykkerskip, produksjonsskip, lager-tankere, oljetankere, gasstankere – og

for ikke å glemme, flyttbare rigger og boligplattformer.

Den omfattende oversikten fra Lie viser at Norge kanskje har verdens mest sammensatte og komplette maritime klynge, og viser hvor tett skipsfarten henger sammen med den petroleumsbaserte klyngen. Som eksempel på det tette samarbeidet og arbeidsdelingen på sokkelen, trakk Marianne Lie fram utbyggingen av Ormen Lange. – Her har rederibransjen blitt utfordret og satt på store prøver som har utviklet ny kunnskap og kompetanse. Sammen med Statoil og Hydro har vi forent krefter og gjort noe som aldri er gjort tidligere, sa hun.

### Trenger en nordområdestrategi

Med fokus på det russiske Shtokmanfeltet i Barensthavet uttrykte Rederifor-

bundets leder skuffelse over Gazproms «njet» til samarbeidsavtaler med Hydro eller Statoil. Siden Gazprom har vært tydelige på at de ikke vil dele eierskap, uttrykte Lie spenning med tanke på russernes videre industrielle strategi for Shtokman-utbyggingen, som er verdens største påviste gassfelt – mer enn tre ganger så stort som det norske Trollfeltet. Med adresse til Regjeringen understrekte Lie hvor viktig det nå er at man bruker utenrikspolitikken til å fremme norske næringsinteresser, spesielt overfor russiske myndigheter.

Rederiforbundets leder oppsummerte sitt innlegg med å understreke at den maritime olje- og gassnæringen er en forutsetning for å realisere petroleumsaktivitetene i nord. – Vi vil delta med full tyngde og hele vår bredde i dette strategiske satsingsområdet, sa Marianne Lie, og la vekt på at den norske kompetansen når det gjelder operasjon av skip, rigger og spesialistfartøyer er viktig for en sikker og miljøvennlig utvikling av petroleumsvirksomheten i nordområdene.

**Knut Egil Hansen,**  
kommunikasjonsdirektør Sjøfartsdirektoratet



ILLUSTRASJONSFOTO: BJARNE SKOGVIK, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2005

# - Ganske «sløkket»

å bare lete blant menn for å finne nye ledere i maritim næring



*VIL SYNLIGGJØRE KVINNERS KOMPETANSE.  
– Å rekruttere kvinner er viktig for verdiskapningen,  
mener Elisabeth Grieg, som ble valgt til årets person-  
lighet av Wista.*

Wista (Women's International Shipping & Trading Association) er et verdensomspennende nettverk for kvinner med ledende stillinger i maritim næring. Elisabeth Grieg, som er deleier og styreleder i Grieg Shipping Group, er den første som vinner den nyinnstiftede prisen «Personality of the Year». Prisen, som ble overrakt på Haugesundkonferansen, vektlegger verdiene profesjonalitet,

*Elisabeth Grieg vant kvinnenettverket Wistas pris for «årets personlighet». Prisvinneren valgte å uttrykke seg på bergensk da hun skulle si hva hun mente om dagens rekruttering til maritime lederstillinger. Og dersom noen skulle være i tvil om meningen – «sløkket» er temmelig teit.*

driftighet, åpenhet og engasjement, og skal gis til personer som har bidratt til utvikling av den maritime industrien innen ledelse og forretningsutvikling.

Elisabeth Grieg fikk prisen blant annet på grunn av sin profesjonalitet som bedriftsleder, sitt samfunnsengasjement og sin interesse for å få kvinner inn i styrearbeid. Hun blir beskrevet som en foregangskvinne og en entusiastisk forkjemper for å vise kvinners dyktighet.

– Ja, det er utrolig viktig å synliggjøre, og ta i bruk, den kompetansen som kvinner besitter, sier hun. – Hvis ikke, så taper maritim næring konkurransen om de beste hodene. Og da begrenser man både seg selv og verdiskapningen.

Men er det menn som først må åpne dørene, eller kan kvinner på egenhånd klare å posisjonere seg i næringen? – Det må vel være en kombinasjon, tror Elisabeth Grieg. – Det er jo en kjensgjerning av toppjobbene i vår næring besittes av flest menn, og det må i noen grad være opp til dem å være døråpnere. Samtidig må kvinner gjøre seg selv synlige, og det er nettopp her Wista kan være til så god hjelp gjennom det nettverket organisasjonen tilbyr.

Grieg er også engasjert som visepresident i Norges Rederiforbund. I sin takketalte viste hun til Rederiforbundets nye visjon om nullutslipp av forurensing. – Dersom vi skulle hatt en tilsvarende ambisiøs visjon i Wista, så måtte det være at vi kunne legge ned hele organisasjonen fordi det ikke lenger var

bruk for den, sa hun. – Men jeg er redd det kan bli en stund til, smilte hun skjevt da hun skuet ut over Haugesundkonferansens deltakere, som for det meste besto av personer i mørk dress og slips.

Bente Amandussen, redaktør Navigare

## Wista

Wista (Women's International Shipping & Trading Association) er en internasjonal organisasjon for kvinner med ledende stillinger i maritim næring. Målet er å bidra til å gjøre næringen mer attraktiv for kvinner og styrke medlemmenes faglige og karrieremessige utvikling gjennom nettverksbygging og kompetanseutvikling. Internasjonalt holdes hver høst et seminar som vanligvis samler 150 til 200 kvinner fra alle deler av maritim næring og fra alle deler av verden. I 2007 vil konferansen avholdes i Danmark.

Wista i Norge har som mål å utveksle kontakt, informasjon og erfaring mellom sine medlemmer; å fremme og oppmuntre utdanning og kunnskap blant medlemmene; samt å etablere samarbeid med andre beslektede institusjoner og organisasjoner. Wista Norge arrangerer jevnlig forskjellige seminarer, møter og samlinger.

**Les mer på [www.wista.no](http://www.wista.no)**

# Etterlyser konkrete tiltak

Haakon Storhaug,  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

*- Fiskere er ikke bokholdere, men generelt gode sjøfolk, mener Audun Maråk og advarer mot skjemavelde. Men han synes det er et tankekors at fiskeflåten er unntatt fra sikkerhetslovgivningen.*

Direktør i Fiskebåtredernes Forbund, Audun Maråk, tok i sitt innlegg på Haugesundkonferansen opp de utfordringene som fiskeflåten står overfor med hensyn til gjennomføring av internasjonale krav for blant annet økt sikkerhet til sjøs, hindring av forurensning og anti-terrortiltak. Sikkerhetstenkning har fått økt betydning de siste femten årene, noe som har ført til mer fokus på det menneskelige element, mente han. Økt sikkerhet til sjøs er delvis påskyndet av økte kostnader som for eksempel forsikring, men også økt forståelse for HMS.

- Det var et tankekors at fiskeflåten er unntatt fra sikkerhetslovgivningen, syntes Maråk. For selv om større fiskefartøy de siste årene har hatt en positiv ulykkestrend, er fiskeflåten fortsatt overrepresentert på ulykkesstatistikken. Årsakene til den positive ulykkestrenden er flere. Det skyldes ikke bare økt sikkerhet om bord; strukturering til et lavere antall fartøy og fornying av flåten spiller også inn. Skadebildet avhenger av fartøystypen. På større fartøyer er bildet mer variert, med mange klem- og støtskader på grunn av utvikling av tyngre utstyr. Drukning under havneopphold er også et alvorlig problem.

I 2003 startet Fiskebåtredernes Forbund en prosess med målrettet skadeforebyggende arbeid, som blant annet involverer registrering av skader gjennom kollektiv forsikringsavtale. Et samarbeid med Gjensidige NOR har resultert i et verktøy for kartlegging, risikovurdering og skadeforebygging. Blant tilbudene er en ISM-lignende konsulenttjeneste som gir forsikringsrabatt.

Av øvrige aktiviteter fortalte Maråk om en sikkerhetsmanual og verne- og arbeidsmiljømanual, som er resultat av et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Norges Fiskarlag. Han understreket også hvor viktig det er med gode seilingsleder og gode brovaktstrutiner, blant annet for å bekjempe tretthet.

Når det gjelder anti-terrortiltak, stilte Maråk seg litt tvilende til effekten av disse, selv om han i utgangspunktet var enig i behovet for dem. - For ikke å hemme normal næringsaktivitet, må vi unngå papirtigere uten reell betydning, advarte han.

Maråk påpekte viktigheten av konkrete virkemidler for å øke sikkerheten og ønsket at mindre vekt skulle legges på rapporter, for fiskere er etter hans mening gode sjøfolk, men ikke bokholdere. - Vi må finne balansen mellom krav til dokumentasjon og praktisk handlekraft, sa han.



Også fiskeflåten må oppfylle internasjonale krav for sikkerhet.  
ILLUSTRASJONSFOTO: AASJORD, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2005



## HØGSKOLEN I ÅLESUND

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



## Maritime kurs

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

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

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

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

# Piratvirksomhet for å rekruttere unge sjøfolk

*Inspirert av kule pirater satser Maritimt Forum på fengende nettsider i sin nye kampanje for å friste unge mennesker til et yrkesliv på sjøen.*



*INSPIRATOR? Ingen tvil om at Johnny Depp er kul som den eksentriske piratkapteinen Jack Sparrow, men kan han få unge mennesker til å velge et yrke på sjøen? FOTO: DISNEY PICTURES*

- Yrker i motvind skal bli yrker i medvind, sa en entusiastisk Sverre Meling, daglig leder for Maritimt Forum, som nylig har satt i gang en ny kampanje for rekruttering av sjøfolk.

Unge mennesker i dag lever i en mediehverdag som er ganske annerledes enn den de fleste voksne forholder seg til. Det kan derfor være en utfordring å fange deres oppmerksomhet. - Vi må snakke et språk ungdommene forstår, understreket Meling. - Vi må være på nettet og på MSN, for det er der de er.

## Situasjon ved kampanjestart

I forkant av kampanjen gjennomførte Maritimt Forum en responsundersøkelse der det blant annet kom fram at syv av ti ungdommer syntes at livet til sjøs virker slitsomt. Kun tre av ti var positive til et yrke på sjøen. Egentlig ikke så

dårlig utgangspunkt, mente Meling, særlig med tanke på at halvparten forbandt maritime yrker med gode lønninger, og hele ni av ti fremhevet det positive ved at man får sett verden ved å velge maritimt yrke.

Men det kom også fram at ungdommene hadde liten kunnskap om maritime yrker og hvilke karrieremuligheter som fantes. Dessuten var det tvil om hvorvidt norske rederier ville ansette norsk ungdom. Det var åpenbart behov for mer informasjon.

## «Ikke for alle»

Kampanjens selgende ide ble: «en utdanning du kommer langt med». På nettsiden får de unge vite mer om yrkene; de ulike fartøystypene og fartsrutene; utdanningsmuligheter og skoler; samt næringen – både på vann og på



land. Det skal også komme informasjon om rigg etter hvert.

Det noe kryptiske navnet på kampanjen «Ikke for alle», som får en til å lure på hva slags eksklusive goder som skjuler seg, får sin forklaring på nettstedets åpningsside: «Livet til sjøs er spesielt. Det passer ikke for alle. Men kanskje det passer for akkurat deg.»

## Nytt image

Fire av ti unge oppfatter sjømannsyirket som gammeldags. - Det bildet ungdom har av maritim næring bærer for mye preg av gamle dagers nostalgi, sa Meling. - Det må vi vekk fra, for hvite seil og Erik Bye appellerer ikke til dagens ungdom.

Han kommenterte likevel ikke det ganske pussige poenget at for å gjøre imaget mer «moderne» har man valgt å gå ytterligere noen hundre år tilbake og hente inspirasjon fra sjørøvertida. Nå er riktignok «Pirates of the Caribbean»-filmene uhyre populære blant unge, så kanskje har man her funnet noe som appellerer til dem som står foran yrkesvalg.

Nettstedet ble åpnet med brask og bram og hele 46000 besøkte sidene den første uka, kunne Meling stolt berette. - Siden har vi fått inn over 200 e-poster fra unge mennesker som er virkelig interesserte, sa han.

**Bente Amandussen**, redaktør Navigare



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



Se video: [www.normarmed.no](http://www.normarmed.no)

Denne DVDen bør finnes på alle fartøyer i handelsflåten og den havgående fiskeflåten.

Den vil også være til stor nytte ved de maritime skoler

## "Førstehjelp til sjøs"

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

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

- Lokalbedøvelse
- Sårlukking
- Spjelking
- Bandasjering
- Brannskadebehandling
- Evakuering av skadede

Kommentarene finnes på norsk, engelsk og tysk

DVDen representerer et viktig supplement til boken "Medisin om bord" fra 2005.

Bestilles fra.

**Norsk senter for maritim medisin**

**Yrkesmedisinsk avdeling**

**Haukeland universitetssjukehus**

**5021 Bergen**

**E-post: [sjofartsmed@helse-bergen.no](mailto:sjofartsmed@helse-bergen.no)**

**Pris: NOK 900.-**



# Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

## Tiltaksløst om bord

*Det er viktig for trivsel og helse om bord at man holder seg i aktivitet. Velferden registrerer at det er mange aktive fotografer og trimentusiaster blant sjøfolk.*

Etableringen av Sjøfartsdirektoratet i Haugesund har, på tross av mange bange anelser, gått over all forventning. Underavdeling for arbeids- og levevilkår, og den tilhørende «Velferden», har også klart overgangen på en måte som vi håper at dere som seiler på de sju hav har merket minst mulig til.

I januar hadde Velferden jurygjennomgang av alle innsendte bidrag til Fotokonkurransen for sjøfolk. Aldri har så mange deltatt, og aldri har vi fått tilsendt så mange bilder. Vi setter stor pris på det store engasjementet som denne konkurransen har hatt hos våre

sjøfolk. Det samme gjelder aktivitet og tilbakemeldinger på trimkortene som sjøfolk sender inn. Det har vært veldig mange kort innsendt i år, kanskje det meste vi noen gang har fått. Så sjøfolk er engasjerte.

Det er ikke noen hemmelighet at helse, miljø og trivsel har mye å si for sykefraværet på norske skip. Tempoet er stort, vaktene er lange og ansvaret kjennes ofte på kroppen. Sjøfartsdirektoratet skal gjøre sin del når det gjelder regler, forskrifter og tilsyn. På samme måte har også rederiet klare forpliktelser de skal ivareta. Men den det til

syvende og sist står og faller på, er den enkelte seilende. Velferden skal bistå med motivasjon, kampanjer, arrangementer og til dels utstyr. Rederiet kan, om bord på sine skip og i havn, legge forholdene til rette. Men igjen, det er den enkelte seilende som må ha en positiv holdning til å benytte seg av tilbudene. Alle kjenner begrepet «skippertak». La heller skippertaket bli en vane. Ta selv ansvar for egen helse gjennom jevnlig trim, ta vare på din psykiske helse gjennom å ha det trivelig med dine kolleger. La oss sammen skape en epidemi av tiltaksløst.



**Torbjørn Husby,**  
underdirektor Sjøfartsdirektoratet

## Initiative on board

*Keeping active is vital to the welfare and health on board. There seems to be many energetic photographers and fitness enthusiasts among the seafarers.*

Despite a few apprehensions, the relocation of the Norwegian Maritime Directorate has been a success. The Norwegian Government Seamen's Service was also able to handle the transition in such a way that the seafarers have barely noticed.

Last year's participation in the Photo Contest for Seafarers reached new heights. Never before have so many contestants

contributed with so many photos. We really appreciate this great enthusiasm. The same goes for sports and the response to the fitness cards, which have also been returned in record numbers.

It is no secret that health, welfare and working environment are of great importance to the sickness absence on Norwegian ships. The pace is high, the

watches are long and the responsibility is often reflected in our health. The NMD will do its share in terms of rules, regulations and inspections, likewise the shipping companies have their obligations. But ultimately the responsibility lies with each seafarer. The NGSS will contribute with motivation, campaigns, arrangements and some equipment. The shipowners can make preparations on board and on shore. But again, it is up to the seafarers to make the most of it. Take responsibility for your own health by regular exercise and take care of your mental wellbeing by contributing to a pleasant working environment with your colleagues.

# Filmtitler 2. kvartal 2007

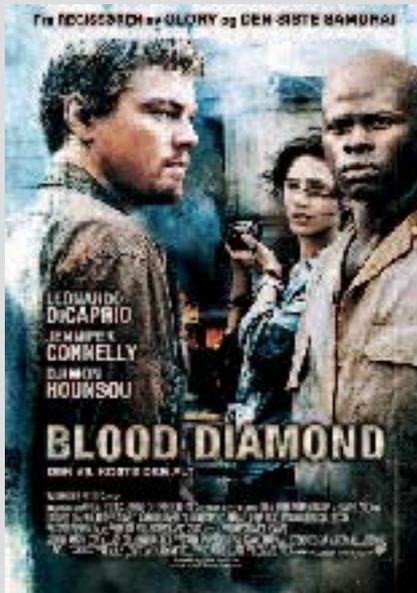
## Sterke epos om krigens skygge



FOTO: WARNER BROS. PICTURES

«If war is hell, then what comes after?» spørres det i *The Good German*, en film-noir pastisj med George Clooney og Cate Blanchett i hovedrollene. Handlingen foregår i Berlin rett etter annen verdenskrig. De allierte har samlet seg for å besegle Tysklands skjebne og utforme det nye Europa. I skildringen av krigens etterspill er handlingen spekket med de klassiske film-noir-elementene – mordmysterier, intrigefylte kjærlighetsforhold, femme fataler og galante herremenn med mystiske motiver.

*Blood Diamond* utspiller seg i kulisene av et krigsherjet Sierra Leone.



Leonardo DiCaprio, sist sett i *The Departed*, dukker nå opp som leiesoldat. Han slår seg sammen med en lokal fisker som har gjemt unna en stor og sjelden diamant under tvangsarbeid med diamantutvinning for den brutale opprørs-

bevegelsen. Diamantfunnet skal komme til å endre deres liv dramatisk. I felles forsøk på å smugle ut diamanten må de manøvrere gjennom et skadeskutt land og takle konfliktene seg imellom. Filmen fikk mye omtale allerede før premieren. At smugling og salg av «a girl's best friend» brukes i krigføring i Afrika er velkjent. Flere diamantfirmaer kjørte derfor kampanjer med helsides avisannonser for å distansere seg fra den lysskye siden av diamantindustrien.

*Parfymen*, historien om en morder er basert på Patrick Süskinds bestselger *Parfymen*. Historien er lagt til syttenhundredtallets Paris, der pudder, parykker og parfyme kamouflerer manglende kroppshygiene. Her følger vi utrolige Grenouille (Ben Whishaw) som opplever verden gjennom en overlegen nese, men selv avgir han ingen lukt. Oppdagelsen av at han er luktfri – som om han ikke eksisterer – ryster ham slik at han bestemmer seg for å skape en lukt for seg selv som er helt uimotstælig. Kunsten å destillere og bevare lukter lærer han i parfymemakeriet til mester Baldini (Dustin Hoffmann). Ønsket om å fange duftene han selv begjærer ender i en karriere som parfymemaker – og seriemorder.

*Flags of our fathers* er også basert på en roman, men henspiller på virkelige hendelser under og etter annen verdenskrig. Tittelen referer til et av historiens mest berømte pressebilder som oppsummerer



BLOOD DIAMOND. Leonardo DiCaprio prøvelser i rollen som diamantsmugler. FOTO: WARNER BROS. PICTURES



PARFYMEN. Hemmelige ingredienser skal skape uimotstælige dufter. FOTO: DREAMWORKS PICTURES



OSCARVINNER Forest Whitaker vant for sin insats i rollen som Idi Amin. FOTO: DREAMWORKS PICTURES

krigsvanviddet i Stillehavet på tampen av krigen. Krigsfotograf Joe Rosenthal fanget øyeblikket der seks amerikanske soldater heiste det amerikanske flagget på Stillehavsoya Iwo Jima under kampen mot japanerne i 1945. Bildet ble klassisk over natten. Motivet ble et symbol på amerikansk seiersvilje og et varsel om krigens forestående slutt. Det ga trøst til utallige familier som engstet seg syke for sine fedre og sønner som sto i skuddlinjen langt hjemmefra. Men fotografiet forteller bare deler av historien. Amerikanerne fikk kontroll over øya, men seieren kostet. Nærmere 7000 amerikanske soldater ble drept. Japanerne mistet om lag 22 000 menn. Regissør Clint Eastwood skildrer i dette sterke dramaet historien om soldatene som ble en del av myten.

I *The Last King of Scotland* gjen-skapes Uganda under Idi Amin (Forest Whitaker), diktatoren som betraktet seg selv som verdens mektigste mann. Gjennom øynene på en fiktiv nyutdannet lege, portretteres den karismatiske men psykopatiske lederen. Den unge og naive Nicholas Carrigan (James McAvoy) ser for seg et spennende eventyr i et fjerntliggende land, og ankommer 1970-årenes Uganda for å hjelpe med sin medisinske kompetanse – og på jakt etter sol, moro og romantikk. Ved et skjebnens lune får han kort tid etter ankomst vist sin handlekraft i legegjerningen



FLAGS OF OUR FATHERS. Symbolet på amerikansk seiersvilje. FOTO: DREAMWORKS PICTURES

overfor selve landsoverhodet. Han tilkalles til åstedet for en bisarr ulykke der landets nye leder, Idi Amin, har kjørt Maseratien sin inn i en uheldig ku. Fryktløst tar han kontroll over situasjonen, og blir snart tilbudt den usannsynlige stillingen som Amins personlige lege. Slik starter hans reise ned i den indre sirkelen av et av Afrikas mest fryktinngytende terrorregimer og inn i det mørkeste riket på jord – det menneskelige hjertet.

Lovnaden om at filmpakkene skal inneholde et variert utvalg filmer i ulike sjangere betyr også filmer blott til lyst.

Vi nevner derfor til slutt komedien *Night at the Museum* med elleville Ben Stiller i hovedrollen som sikkerhetsvakt ved naturhistorisk museum. Tilfeldigvis kommer han til å utløse en gammel forbannelse som gjør at dyr, forhistoriske skapninger – ja, alle slags vesener ved museets utstillinger – våkner til live når dørene lukkes for besøkende...

Tilmelding til filmtjenesten skjer via fartøyets rederi. Retningslinjer og påmeldingsskjema kan lastes ned fra [www.sjofarts.no](http://www.sjofarts.no) eller send en e-post til [velferden@sjofartsdir.no](mailto:velferden@sjofartsdir.no)



BEN STILLER møter prøvelser i rollen som museumsvakt. FOTO: 20TH CENTURY FOX



# Film titles 2nd quarter 2007

## Strong epos on the shadows of war

«If war is hell, then what comes after?» is the question in *The Good German*, a film-noir pastiche with George Clooney and Cate Blanchett as leading characters. The plot is set in Berlin right after the second world-war. The allies have assembled to seal Germany's faith and form the new Europe. In portraying the war's aftermath, the plot is loaded with the classical film-noir elements – murder mysteries, intriguing love affairs, femme fatales and courteous gentlemen with mysterious motives.

*Blood Diamond* takes place in the setting of a war torn Sierra Leone. Leonardo DiCaprio, last seen in *The Departed*, now appears as a mercenary. He hooks up with a local fisherman who has held onto a big and rare diamond retrieved during forced labour extracting diamonds for the brutal revolutionary movement. The diamond find will change their lives dramatically. In a mutual attempt to smuggle the diamond, they have to manoeuvre through a wounded country, as well as handle conflicts between themselves. The movie was given much attention before opening night. The fact that smuggling and sale of «a girl's best friend» is used in the warfare in Africa, is well-known. Several diamond companies therefore ran campaigns with full page newspaper ads to distance themselves from the shady side of the diamond industry.

*Perfume*, the story of a murderer is based on the bestseller «Perfume» by Patrick Süskind. The story is set in seventeenth century Paris, where powder, wigs and perfume serve as camouflage for the absence of body hygiene. We follow the incredible Grenouille (Ben Whishaw) who experiences the world through a superior nose, but who does not give out any scent himself. The discovery of his own scentlessness – as if he does not exist – is so shocking that he

decides to create a completely irresistible scent for himself. The art of distilling and preserving scents is taught to him at the perfume factory of Master Baldini (Dustin Hoffmann). The desire to capture the scents he desires ends in a career as perfume maker – and serial killer.

*Flags of our fathers* is also based on a novel, but depicts actual events during and after the Second World War. The title refers to one of history's most famous press photographs summing up the war madness in the Pacific Ocean at the end of the war. War photographer, Joe Rosenthal, captured the moment when six American soldiers hoisted the American flag on the Pacific island of Iwo Jima during the battle against the Japanese in 1945. Overnight, the photograph turned into a classic. The motif became a symbol of the American determination to win and gave notice that the war was ending. It gave comfort to a countless number of families who were worried sick about their fathers and sons in the battlefields far away from home. However, the photograph only tells part of the story. The Americans gained control over the island, but at great cost. More than 7000 American soldiers were killed. The Japanese lost approximately 22 000 men. In this powerful drama, director Clint Eastwood describes the story of the soldiers who became part of the myth.

*The Last King of Scotland* recreates the world of Uganda under the mad dictatorship of Idi Amin (Forest Whitaker). It all begins as handsome Scottish physician Nicholas Garrigan (James McAvoy), fresh out of med school, jets off to Uganda, looking for excitement, romance and the joy of helping a country that truly needs his medical skills. In an incredible twist of fate, he becomes irreversibly entangled with one of the

world's most barbaric figures: Idi Amin. Soon after his arrival, Garrigan is called to the scene of a bizarre accident: The country's newly installed leader, has smashed his Maserati into a hapless cow. Boldly taking the chaotic situation under control, Garrigan impresses Amin as brazenly forthright. Amin takes an instant liking to Garrigan and soon offers him the unlikely job of becoming his personal physician. Though Garrigan is at first flattered and fascinated by his new position, he soon awakens to Amin's savagery and find himself on a shocking ride into the darkest realm on earth; the human heart.

The promise of a film package containing a varied selection of movies in different genres, must also include movies purely for entertainment. Finally therefore, we mention the comedy *Night at the Museum* with the wild Ben Stiller playing the lead role as security guard at a natural history museum. By chance, he happens to trigger off an old curse which makes animals, prehistoric creatures – in fact all types of beings in the museum's exhibitions – come to life when the doors close to visitors...

If you would like to subscribe to the film service, your subscription must be registered through the ship owner. Guidelines and registration form can be downloaded from [www.sjofarts.no](http://www.sjofarts.no), or you may send an e-mail to: [velferden@sjofartsdir.no](mailto:velferden@sjofartsdir.no)



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



# Fotokonkurransen for sjøfolk 2006

## Rekordstor interesse



**Per Erik Nielsen,**  
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet

*Aldri har det vært så mange deltakere i fotokonkurransen som i 2006. Hele 55 deltakere sendte inn totalt 319 bilder.*

Den nyutnevnte juryen fra Haugesund hadde en uhyre vanskelig oppgave foran seg, da de kom sammen i begynnelsen av januar i år. Takket være digitale kameraer har kvaliteten på de innsendte bidragene økt betraktelig de senere årene, og prisen for de beste bildene står derfor høyt. Bildene blir publisert i mange maritime tidsskrifter og kalendere.

Noe av det gledeligste denne gangen var at det var mange nye navn blant bidragsyterne, men det var en gjenganger som stakk av med den gjeve førsteprisen. Førstemaskinist Arvid Opdahl på m/v «Normand Tonjer», med hjemsted



Bergen, begeistret juryen med et vakkert bilde av regnbue over fjord og skip.

Men både andre- og tredjeprisen fikk store lovord fra juryen. Det endte med andre plass for skipssjef Jonny

Roaldsand om bord på KV «Nysleppen», for et skikkelig actionbilde av helikopter i svev. Kaptein Geir-Arne Thue-Nilsen stakk av med tredjeprisen for et meget originalt bilde av mannskapet sitt om bord på m/v «Seabourn Legend».

Paul Milburn fra Australia, som er kokk om bord på m/v «Lady Christine», ble nummer fire, og skipselektriker Bjarne Skogvik om bord på m/v «Skandi Rona» tok femteprisen, i år som i fjor.

De fem beste, samt ti andre utvalgte bilder, går til den nordiske finalen i februar.

Vi gratulerer alle premievinnerne og håper på nok en rekorddeltagelse i 2007.





Nr. 1. Se forside



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 2. Se side til venstre



Nr. 3

## RESULTATER – NORSK FINALE 2006

**Nr.1:** 1.maskinist Arvid Opdahl, 5097 Bergen – m/v «Normand Tonjer»

Premie: Fotoutstyr verdi kr. 3000 – gitt av Sjøfartsdirektoratet.

**Nr. 2:** Skipssjef Jonny Roaldsand, 6040 Vigra – k/v «Nysleppen»

Premie: Fotoutstyr verdi kr. 2000 – gitt av Norges Rederiforbund.

**Nr. 3:** Kaptein Geir-Arne Thue-Nilsen, 3290 Stavern – m/v «Seabourn Legend»

Premie: Årsabonnement på «Fotografi» og fotobøker – gitt av bladet.

**Nr. 4:** Kokk Paul Milburn, Australia – m/v «Lady Christine»

Premie: Årsabonnement på «N.Skipsfart og Fiskeri Aktuelt» og fotobøker – gitt av bladet.

**Nr. 5:** Skipselektriker Bjarne Skogvik, 6036 Mauseidvåg – m/v «Skandi Rona»

Premie: Fotohåndbøker.

### Jury:

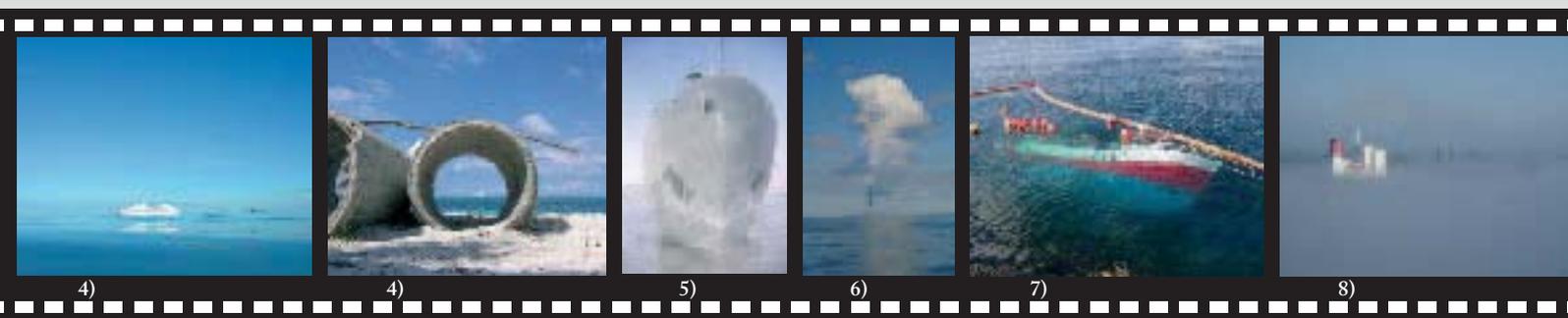
Fotograf Harald Nordbakken, Haugesunds Avis; leder av Maritimt Forum Haugesund, Sverre Meling; medlem av arrangementskomiteen for Havnedagene i Haugesund, Lasse Skjoldal og Navigare-redaktør Bente Amandussen.

### Følgende personer fikk hederlig omtale samt deltagelse i den nordiske finalen:

- 1) Styrmann Vidar Strønstad, 6392 Vikebukt – m/v «Skandi Admiral» (2 bidrag)
- 2) Overstyrmann Gaute Kongsnes, 7021 Trondheim – m/v «Bertora»
- 3) Overingeniør Thore Kibsgaard, 880 Sandnessjøen – m/v «Dønna»
- 4) Kaptein Geir-Arne Thue-Nilsen, 3290 Stavern – m/v «Seabourn Legend» (2 bidrag)
- 5) Skipssjef Jonny Roaldsand, 6040 Vigra – k/v «Nysleppen»
- 6) 1.maskinist Svein Inge Hjorthaug, 6190 Bjørke – m/v «Northern Gambler»
- 7) Senior Research Engineer Halvard Aasjord, 7465 Trondheim – m/v «Senior»
- 8) Overstyrmann Tord Avsnes Sæle, 5055 Bergen – m/v «NCC Jubail»

### Vi takker våre premiesponsorer:

Skipspost AS, Norges Rederiforbund, «Fotografi» og «Norsk Skipsfart & Fiskeri Aktuelt».





BESTSELGER. Helene Uri har truffet blink med «De beste blant oss». FOTO: NINA KAMMERSTEN

# Bokhøsten 2006

*Årets norske toppselger er Helene Uris roman «De beste blant oss». Uri har truffet publikum hjemme med sin beskrivelse av Institutt for lingvistik på universitetet i Oslo. Hun setter miljøet i et morsomt lys, og harselerer med akademikernes iboende selvhøytidelighet. Boka er nok enda mer underholdende for dem som selv har tråkket i korridorene på Blindern.*

*«Dødens drabanter» er Gunnar Staalesens trettende bok med Varg Veum i hovedrollen. Den har et stort persongalleri, og til dels lange sprang i tid, men med Staalesens greie språk føler man likevel at boka er lettlest. Man blir dratt med i den engasjerende fortellerformen, og sitter igjen med en god leseopplevelse.*

## Sjølitteratur

Lasse Trædals bok, «Sjøfolk til havs og i havn» er et godt bidrag til sjøfartshistorien. Han tar, i motsetning til mange andre forfattere, utgangspunkt i sjømannen selv. Gjennom historier og illustrasjoner klarer han å beskrive sjølivet på en god måte.

Juristen Kristian Ilners bok «Reksten» tar opp den gamle saken fra nye sider. Han er kritisk til myndighetenes takling av Rekstensaken. Boka har skapt debatt og Ilners har blitt beskyldt for å være «lettbenet» i sitt forsøk på å rette opp Rekstens ettermæle. Dette er kanskje ikke den best dokumenterte Rekstenboka som er utgitt, men grei nok for spesielt interesserte.

## Biografier/dokumentar/memoarer/historie

Av biografier er det først og fremst «Hugo», den gripende historien fra heroin- og uteliggermiljøet i hovedstaden som peker seg ut. Tiggernes og pushernes hverdag blir beskrevet på en realistisk og sterk måte i denne svært fengende boka av Simen Sætre. Man føler uvegerlig sympati med Hugo og hans miljø etter denne leseopplevelsen.



KRIM. «Dødens drabanter» er Gunnar Staalesens trettende bok med Varg Veum i hovedrollen.

Fra idrettsverdenen har biografien om Kjetil André Aamodt, skrevet av Jon Gangdal, fått fart på salget etter at han på idrettsgallaen kom med budskapet om at han legger opp for godt. Boka er imidlertid så interessant og godt skrevet at den nok ville nådd et stort opplag likevel.

Det er utgitt hele tre politiske biografier fra FrP-miljøet. Siv Jensen og Carl I. Hagen har fått hver sin, men stilles fullstendig i skyggen av Eli Hagens svært omdiskuterte selvbiografi, «Elskerinne, sekretær og hustru: gift med Carl».

Alf R. Jacobsen kom med den femte boka i sin rekke av krigsdokumentarer. «Nikkel, jern og blod» omhandler viktigheten av å sikre seg nordkalottens ressurser for den tyske krigsindustrien. Hitler besatte Nord-Norge i 1940 med sin Lapplandsarmé. En god dokumentar fra Jacobsens hånd om et nesten glemt kapittel i krigshistorien.

Svein Sæther harsammen med hovedpersonen selv skrevet historien om den norske studenten Sverre Berghs dobbeltliv under krigen. Han opererte som spion i Hitlers Tyskland på oppdrag fra det britiske Secret Intelligence Service og norske XU. Han ga dette viktige bidraget til krigshistorien rett før han døde.

Herman Lindqvists «Columbus» er endelig oversatt til norsk. Med enorm kunnskap og innsikt har han skrevet boka, som egentlig best kan beskrives gjennom sin svenske originaltittel som var: «Columbus, var han riktig klok?»

## Humor

Kjetil Strands debutbok «Bare en gang» er en samling av feiltrinn man bare gjør én gang; sånn som å fylle Zalo i oppvaskmaskinen eller fyre opp grillen med diesel. Her kan man le hemningsløst av andres tabber.

Unni Lindell fortsetter med sine intervjuer av barn, og hennes sitatsamling «Krokodiller snakker ikke norsk» er både lærerik og morsom.

Noel Botham har skrevet boka «Hvor mye veide Elvis da han døde?» Denne «ultimate guiden til unyttig kunnskap» får oss garantert til å trekke på smilebåndet.

## Norsk krim/spenning/romaner

I denne genren kunne mange vært nevnt, men noen forfattere peker seg spesielt ut. Tom Kristensens «Dødsriket» og Anne Holts «Presidentens valg» er begge solide krimbøker. Det samme kan man si om Knut Faldbakkens fjerde kriminalbok «Nattefrost», etter manges mening hans beste til nå i spenningsgenren.

Man kommer ikke utenom Kurt Aust som har skrevet en nåtidsthiller, noe han mestrer bra, og Jørgen Gunnerud med «Djevelen er en løgner» – velkrevne krimbøker som har fått god mottagelse.

Gert Nygårdshaug har med «Rødsonen» avsluttet et kapittel i norsk krimhistorie med den tiende romanen med Fredric Drum og hans kripsonkel, Skarphedin Olsen. De har nå løst sin siste krimgåte.

Hvordan ville det tatt seg ut hvis Trond Giske tok opp kampen med Jens Stoltenberg om lederskapet i Norge og Arbeiderpartiet? Det har en anonym forfatter satt seg fore å vise oss. I den burleske boka «Kongepudler» konspirerer og manipulerer Giske seg fram, mer eller mindre godt hjulpet av en entusiastisk Ari Behn som drømmer om å bli kulturminister. I kulissene lusker Høyre, og hvem er det egentlig som lurar hvem? Det største spørsmålet er dog hvem som kjenner norsk politikk, presse og sosietet så godt at han kunnet skrevet dette?

Toril Brekke har startet med første bind i en romanberetning om den norske

utvandringen. Mange bøker har tidligere kommet ut med samme tema, men Brekke har kommet godt ut av sin beskrivelse i «Drømmen om Amerika». Vi imøteser fortsettelsen.

## Oversatt krim/spenning/romaner

En av årets mest gripende bøker er noe så sjeldent som en oversatt afghansk roman. «Drageløperen» omhandler to gutters oppvekst i Kabul – en som rik og privilegert, den andre som tjener. Khaled Hosseini tegner et bilde av et moderne Afghanistan på syttitallet, der guttenes barndom er nesten overraskende lik vår egen. Men da Sovjetiske tropper inntar byen settes vennskap og lojalitet på prøve. Sviket kommer til å prege begges liv.

En annen asiatiske leseopplevelse man bør unne seg er «Q and A», historien om den indiske fattiggutten Ram Mohammad Thomas som vinner en milliard rupier i et quizshow på TV. Han ender i fengsel beskyldt for juks, for ingen tror at en ulært, foreldreløs stakkar kan vite så mye. Men, med ukuelig pågangsmot viser Ram at en oppvekst i slummen kan gi opplevelser som gjør at man lærer både det ene og det andre.

Irene Nemirovskys bok «Storm i juni» har en spesiell forhistorie, da manuskriptet lå gjemt i mer enn 60 år. Hun var en av datidens mest kjente franske forfattere, men døde i Auschwitz i 1942. Boka skildrer flukten fra Paris til Sør-Frankrike i 1940, og beskriver livet i et lite fransk bondesamfunn – på godt og vondt – under okkupasjonen.

På 1600-tallet ble 400 islendinger tatt til fange av sjørøvere og solgt som slaver i Nord-Afrika. Denne dramatiske historien danner bakgrunn for Steinunn Johannesdottir historiske skildring «Bortføringen» som er basert på virkelige hendelser.

I tråd med tidens trend finner islandske Yrsa Sigurdardottir spor og ledetråder i middelaldersk svartekunst og hekseforfølgelser i spenningsromanen «Det tredje tegnet». De etablerte svenske forfatterne Jan Guillou, Henning Mankell, Liza Marklund, Åke Edwardson, Helene Tursten, Åsa Larsson og Helena von Zweigbergk har alle

kommet med ny krim, men det må være Stieg Larssons «Menn som hater kvinner» som utmerker seg i år.

Ellers har både Wilbur Smith, Robert Ludlum, Dean Koontz, Tom Clancy, Clive Cussler, John Le Carré, James Lee Burke, Sara Paretsky, Dean Koontz, James Patterson, Patricia Cornwell, Minette Walters, Ian Rankin, russiske B. Akunin og mange flere kommet med bøker i vanlig solid stil.

## Reiseskildringer

Torbjørn Færøviks «Buddhas barn» må trekkes spesielt fram i denne genren. Vi blir tatt med på en fantastisk reise i Vietnam, Kambodsja, Thailand og Burma – land med en nær fortid preget av krig og vold. Nå er det fred, men fattigdommen fortsetter å prege regionen. Likevel møter vi fargerike mennesker og landskap som gjør reisen til et eventyr.

«Reiser med Herodot» er en av journalisten Ryszard Kapuscinskis tidligste reportasjereiser. Han hadde den greske historikeren Herodots bok, «Historie», med seg på alle sine reiser. Han krysser Herodots spor fra antikkens verden, og nettopp det er det vel som gjør denne boka så interessant for alle som er opptatt av reiser og kultur, samt skrivekunst og historie.

Jens A. Riisnæs har redigert sin andre antologi med sine favoritter blant reisebokforfattere. «Tolv magiske reiser» heter den, og består av oversatte tekster. Den er beskrevet som en reisebok for reiselystne.

Tomm Kristiansens bok «Afrika – en vakker dag» hører muligens til under en annen genre. Boka er en gripende beretning om menneskers nød, korrupsjon og krig – samt vestens dobbeltmoral.



Terje J. Eriksen,  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

# «SHIP – Seafarers Health Information Program»

Inger Randi Wikre,  
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet  
higher executive officer NMD



## Trygg reise

For sjøfolk er reising en del av arbeidet og de blir i den forbindelse eksponert for en viss helserisiko. Selv om det maritime miljøet forholder seg til jevnlig helsekontroller, vaksinasjoner og internasjonalt regelverk i forhold til helse, så vil den enkeltes forberedelser være av stor betydning.



Det er ikke bestandig like enkelt å holde seg oppdatert på forebyggende helsetiltak i forbindelse med reise. Men det er mange enkle forholdsregler alle sjøfolk kan ta selv:

- Skaff deg informasjon om helserisikoer i de ulike havnene som er aktuelle for reisen.
- Ta kontakt med rederiet/arbeidsgiver for å få råd om hvilke forhåndsregler du kan ta.
- Følg opp helsekontroller og legekontroller som er fastlagte for å sikre oppdatert vaksinasjon, råd om helse og forebyggende/beskyttende medikamenter.
- Å vaske hendene nøye er den beste måten å forhindre at smittsomme sykdommer spres seg om bord.
- Kontakt lege dersom du får feber, frysninger, utslett eller mageproblemer like etter hjemkomst.
- NB! Ha alltid med deg skriftlig informasjon - på engelsk - om dine allergier, sykdommer eller medisiner du bruker
- Når du spiser i land kan du unngå mageproblemer ved å:
  - kun drikke vann fra uåpnede flasker
  - unngå isbiter
  - unngå råe grønnsaker, fisk og kjøtt
  - unngå iskrem og melkeprodukter
  - unngå frukt som ikke kan skrelles
- Sikkerhet i land:
  - La smykker og klokker være igjen om bord.
  - Vær moderat med alkoholforbruk.
  - Ikke la folk se hvor mye penger du har med deg.

### Hvilke tiltak kan rederi/arbeidsgiver bidra med

- Oppmuntre ansatte til å forberede seg godt før avreise
- Implementer råd om reise i fastlagte helsekontroller/legeundersøkelser
- Informer om helseforebygging på ulike måter for å sikre at informasjonen når fram og den enkelte kan bli motivert for å ivareta egen helse

- Gi klar beskjed om hva som finnes på det enkelte skip av medikamenter/forebyggende materiell.
- Informer om hva sjøfolk har ansvar for selv å ta med seg.
- Når det oppstår endringer i seilingsplan må det tas nødvendige hensyn til eventuelle helserisikoer ved nye havner.
- Hele skipet må være innforstått med ulike tiltak og forhåndsregler som må tas.
- Å skape holdningsendring og økt interesse/motivasjon for helseforebygging krever en langsiktig plan fra rederiets side
- Lag en systematisk plan over hva man ønsker å oppnå innen helseforebygging og hvilket tidsaspekt det skal være
- Bruk aktivt rederiets medisinske rådgivere, apotek og reiseklinikker/vaksinasjonsklinikker i planleggingen
- Tilby informasjon til den enkelte sjømann i form av brosjyrer etc. om helseforebygging. Ha slik informasjon tilgjengelig om bord på skipet
- Gi sjøfolk anledning til å stille spørsmål vedrørende helseforebygging

### Finne ut mer / Find out more

For å bestille materiell eller se mer informasjon om ICSW, SHIP eller «Trygg Reise» gå til:  
[www.seafarershealth.org](http://www.seafarershealth.org)

Inger Randi Wikre i Sjøfartsdirektoratet er kontaktperson for SHIP i Norge. Dersom du har spørsmål, så ta gjerne kontakt på e-post: [iwi@sjofartsdir.no](mailto:iwi@sjofartsdir.no) eller telefon: 52 74 53 60.

*For more information about ICSW, SHIP and «Safe travel» please visit: [www.seafarershealth.org](http://www.seafarershealth.org):*

*Inger Randi Wikre of The Norwegian Maritime Directorate is the contact person for SHIP in Norway. Please e-mail if you need more information: [iwi@sjofartsdir.no](mailto:iwi@sjofartsdir.no)*

# Safe travel

**Seafarers are travellers and are thereby exposed to certain risks. Although the maritime industry has a tradition of working with periodic health checks, vaccinations and international health regulations, the preparation for a voyage by individual seafarers is not always up to modern-day standards.**

It is often a challenge for seafarers to always be up to date when it comes to health risks when travelling. But there are some simple things that each seafarer can be aware of:

- Gather information about the health hazards in the ports to be visited.
- Communicate with the company about the precautions that need to be taken.
- Visit the company's medical service, your doctor or travel clinic and obtain the necessary prescriptions, vaccinations and prophylactic medication.
- Washing your hands is the best way of preventing diseases to spread onboard.
- Report to your doctor if you experience any fever, chills, rashes, diarrhoea or vomiting after the voyages.
- Carry appropriate medical information such as any health conditions or allergies that you have and any medication you are taking, in written format, in English.
- If you eat on land:
  - Drink water from unopened bottles only
  - Avoid using ice cubes
  - Avoid raw vegetables, meat or fish
  - Avoid fresh milk and ice-cream
  - Avoid fruit that you did not peel yourself
- Personal security:
  - Leave expensive jewellery and watches on board
  - Drink alcohol in moderation
  - Do not allow people to see how much money you have with you

## Tips for Successful Implementation of Safe Travel

- Encourage crew members to prepare well for a trip.
- Always give safe travel advice at meetings and make sure that travel advice is an obligatory part of medical check-ups or periodic medical examinations
- Use different approaches to inform and motivate seafarers to prepare for their stay on board
- Communicate very clearly what kind of prevention is offered onboard and what kind of prevention and protection is necessary during a trip.
- Every briefing on an itinerary or change in schedule must include a part in the health risks in those regions and the kind of protection that is needed there.
- The whole vessel must support the health programme: captain and officers must show their commitment.
- Behavioural changes take several months and benefits may take even longer to become measurable.
- Draw up a systematic plan of what you want to achieve in respect to health protection and over what period of time.
- Involve key persons such as the company medical adviser, the pharmacist and tropical and travel clinics, and link the plan with a company policy on health.
- Provide information (SHIP posters, leaflets, cartoons and calendars) on safe travel, disease prevention and protection on board.
- Give crew members the opportunity to ask questions on travel prevention on board and to make suggestions.

**Markom**

## UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

Uniformsjakker i ABT kvalitet, vind, vanntett og pustende. Avtagbart fleecelag gjør jakken til en helårsjakke.

Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.

Natogensere med rund- eller v-hals.

Refleksvester - Port Security.

Distinksjoner.

Redningsvester med automatisk utløser.

**Nå også nettbutikk for enkel bestilling.**



Besøksadr: Skur 39 Vippetangen, 0150 Oslo • Postadresse: Boks 5069 Majorstuen, 0301 Oslo  
Tlf: 21 92 10 92 - 915 13 079 • Fax: 91 23 12 97 • markom@markom.no • Org. 933 803 406

**SE KOMPLETT UTVALG PÅ WWW.MARKOM.NO**

# IT-risikostyring og samfunnsansvar i DNV



- Det er ikke lenger bare mekanikk og hydraulikk, men også IT-teknologi som styrer for eksempel hovedmotoren på et skip. Derfor er IT-risikostyring et viktig forretningsområde i tillegg til blant annet klassifisering av skip, forklarer konsernsjef i Det Norske Veritas (DNV) Henrik O. Madsen. – DNV ser dessuten miljø- og samfunnsansvar som en naturlig del av forretningsdriften, forklarer han.

- Risikostyring er en del av vår kjernevirksomhet, sier Henrik O. Madsen, som tok over som konsernsjef i DNV i mai i fjor. - Halvparten av vår virksomhet er knyttet til produkt-, system- og personellsertifisering og konsulenttjenester innen maritim næring. Den maritime næringen skal fremdeles være den dominerende virksomheten, men vi driver også med teknologikvalifisering og ser-

tifisering av ledelsessystemer innenfor blant annet energisektoren, IT- og telebransjen og næringsmiddelindustrien.

DNV arbeider med å overføre erfaringer fra maritim sektor til andre forretningsområder, og omvendt. – Slik skaper vi synergieffekter, sier Madsen. – Det er ikke bare slik at maritim sektor skal lære bort til andre, det går også andre veien.

## Oppkjøp for å styrke kompetanse

Mange rederier styrer i økende grad sentrale deler av driften fra land, med færre folk om bord. Hvordan hovedmotoren fungerer på et skip avgjøres nå langt på vei av folk i landorganisasjonen. Cruiseindustrien og offshore sektoren er offensive på dette området.

- Ettersom utstyrsleverandørene ikke alltid har felles standard, må de ulike systemene integreres slik at de virker sammen på en effektiv og god måte, forklarer Madsen. - Selv om programvaren og teknologien blir sikrere, er bedriftene som bruker teknologien stadig mer avhengig av et feilfritt sam-



*VERDEN SOM ARBEIDSPASS.* - Det har stor betydning langt utover oss selv hvordan vi påvirker klimaet, sier konsernsjef Henrik O. Madsen. Derfor er samfunnsansvar og miljøhensyn god business.

spill. De er blitt mer følsomme for feil og avvik ettersom skadepotensialet er stor. Et skip der styremekanismen ikke virker som det skal, utgjør en stor risiko for ulykker med skade på mennesker, miljø og eiendom.

DNV ønsket å styrke sin kompetanse innen IT-risikostyring, og kjøpte i fjor sommer opp fire vesteuropeiske selskap. - På den måten kjøpte vi den kompetansen vi trenger, og målet er å integrere selskapene i DNV, slik at vi kan utvikle vår egen kompetanse, understreker Madsen.

### Miljøansvar er god business

DNV skiller seg på mange måter ut fra andre større selskaper. Blant annet er DNV organisert som en stiftelse, det vil si som en selveiende enhet der det ikke er eiere som tar ut et eventuelt overskudd av driften. Samtidig er selskapet opptatt av en moderne forretningsdrift med fokus på resultater.

- Vi har fokus på integritet og etikk i vår tilnærming til risikotekning, sier Madsen. - DNV ser miljø- og samfunnsansvar som en naturlig del av forretningsdriften. Det har stor betydning langt utover oss selv hvordan vi påvirker klimaet, understreker han. - For eksempel skyldes mange regionale kriger tørke.

DNV ønsker å posisjonere seg og være en bidragsyter internasjonalt når det gjelder klimautviklingen. - Blant annet bidrar vi i FNs sjøsikkerhetskomité IMO (International Maritime Organisation) som deltaker i den norske delegasjonen, forklarer han.

DNV følger norsk utenrikspolitikk nøye, men Madsen understreker at DNV ikke driver politikk. - Vi sier nei til jobber vi mener vi ikke kan ta dersom vi skal ivareta vår integritet. Samtidig tror vi det er viktigere å være på steder som kan være kontroversielle og gjøre en skikkelig jobb, enn ikke å være der, sier han.

- Det er god business for oss å bidra til en bærekraftig utvikling med fokus på samfunnsansvar og miljøhensyn. Derfor har vi inngått partnerskap med Røde Kors. Det er fint å kunne bidra økonomisk. Viktigst er det likevel å kunne bidra med ingeniører som kan mye om vannrensing og vannforsyning, slik vi har gjort blant annet i Aceh-provinsen i Indonesia og i tørkerammede områder i Kina.



Siri Øvstebø,  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

## SIKKERHETS- OG BEREDSKAPSOPPLÆRING

ResQ as er totalleverandør av tjenester innen helse, miljø, sikkerhet og beredskap. Vi tilbyr opplæring og konsulenttjenester for offshore og shipping, samt landindustri og offentlig virksomhet. Vi tilbyr en lang rekke kurs ved vårt treningscenter ...



### GRUNNLEGGENDE SIKKERHETS- OG BEREDSKAPSKURS

og repetisjon av grunnopplæring i henhold til retningslinjer fra OLF/STCW95 for personell på skip og plattformer.

I opplæringen benyttes metoder som: TPS/TOB (Trening på stedet, der instruktør og utstyr blir fraktet til kursdeltakerne, eller trening om bord), og livbåtsimulator for fritt fall/sliske båt.

### VIDEREGÅENDE KURS FOR:

- Brannlag og brannlag repetisjon
- Helicopter landing officer (HLO) og HLO -repetisjon
- Livbåtfører og livbåtfører repetisjon
- MOB-båt og MOB-båt repetisjon
- Førstehjelpskurs for skip og plattform
- Beredskapsledelse og beredskapsledelse repetisjon for landorganisasjoner, skip og plattformer
- Krise- og passasjerhåndtering

Ta kontakt med våre kurskonsulenter for tilbud:

Tlf.: 52 70 59 00 - Faks: 52 70 59 01 - E-post: [kurs@resq.no](mailto:kurs@resq.no) - Hjemmeside: [www.resq.no](http://www.resq.no)  
ResQ as - Haglandsveien 20 - NO-5514 Haugesund



# Ikke stol blindt på teknikken!

*Bruken av automatisering om bord på fartøyene er økende. I områder som maskinkontrollrom og bro utvikles stadig nye og komplekse automatiserte kontroll- og styringssystemer. Godt utformet automatisering som blir operert av trent personell, kan gjøre de ulike operasjonene på skipet både mer effektive og sikre. Men det viser seg at automatiserte systemer også bidrar til ulykker.*

Tradisjonelt har man sett på mennesket som en mulig kilde til feilhandlinger og uforutsigbarhet. Gjennom automatisering og detaljerte operasjonsprosedyrer har man forsøkt å minimere og kontrollere menneskets mulighet for å påvirke det tekniske systemet med feilhandlinger. Det er på mange måter fristende å automatisere, men i praksis kan det utgjøre en relativt stor risiko. For det første kan ikke alle funksjoner automatiseres. Funksjonene som blir igjen til operatøren må være meningsfulle. En løsning der operatøren står igjen med noen enkeltstående oppgaver som ikke har sammenheng, kan føre til for liten stimulans i arbeidet, kjedsomhet, uoppmerksomhet, dårlig motivasjon og dårlig prestasjonsevne. For det andre er ingen maskin hundre prosent pålitelig. Maskiner bryter sammen, og når de gjør det, er det operatøren som må overta.

### Ny forskning

Det er nylig lagt fram en ny forskningsrapport fra Maritime and Coastguard Agency i Storbritannia om automatisering. Hensikten med forskningsprosjektet har vært å lage et grunnlag for en veiledning til hvordan man skal forebygge menneskelige feil i samspillet med automatiserte systemer. En gjennomgang av ulykkesrapporter fra USA, Canada, Storbritannia, Australia og Norge bekrefter at menneskelige feil

fremdeles er en dominerende faktor i 80-85 prosent av ulykkene til sjøs. Manglende oppmerksomhet og feilvurdering av situasjonen er fremtredende årsaker.

### Falsk trygghet

I gjennomgangen av ulykkesrapportene har forskerne funnet at operatørene i konkrete tilfeller har hatt for stor tillit til det automatiserte kontroll- eller styringssystemet. Det har oppstått en falsk trygghet om at systemet opererer slik det skal, og operatøren har latt være å kryssjekke dataene. Forskningsrapporten viser videre at kunnskapen om systemenes egenskaper og hvilke begrensninger de har ved flere tilfeller har vært for dårlig. Dette har gitt et dårlig utgangspunkt når operatøren må sette i gang tiltak for å veie opp for systemets svakheter. Skip med stor grad av automatisering kan også ha dårlig design med tanke på manuelle operasjoner. Det har vist seg gjentatte ganger at operatørene bare har trening i å operere de automatiserte systemene og at de ikke kan utføre operasjonene manuelt. I tillegg er redusert bemanning på grunn av automatisering en risiko, dersom man kommer i en situasjon der man må operere manuelt.

### Når teknikken svikter

Britene viser til SOLAS kapittel 5 der det står at «I tilfelle feil i en del av et integrert navigasjonssystem, skal det være

mulig å operere hver av de andre delene separat». Ikke alle avanserte integrerte systemer om bord overholder dette. Forskerne påpeker at det er bekymringsverdig at mange moderne skip ikke kan opereres manuelt dersom de automatiserte systemene bryter sammen. Løsningen på et sammenbrudd vil da være at feilen rettes før man kan operere videre, og kompetansen til å gjøre dette må da befinne seg om bord. En del systemer har også egenskaper som hindrer forsøk på å rette opp feil, og de kan også ha sikkerhetsanordninger som trer i kraft dersom operatøren gjør feil. Dersom operatøren ikke er klar over dette, og ikke forstår hvordan systemet fungerer, kan dette selvsagt gi alvorlige konsekvenser.

### Bevissthet om automatisering

IMO har en rekke regler og veiledninger som er relevante for forebygging av menneskelige feil i forhold til automatiserte skipssystemer. Forskningsrapporten hevder imidlertid at ergonomiske standarder og veiledninger i den maritime industrien i for stor grad bare dekker problematikken indirekte. Det gis i liten grad en forklaring på de ergonomiske hensyn som er tatt. Fokuset blir i hovedsak rettet mot hvordan en skal få teknikken til å gjøre det den skal, hvilke knapper som skal trykkes på til en hver tid, og hvilke normalverdier man må holde seg innenfor. For å gjøre den maritime næringen mer bevisst på risikoene knyttet til automatisering, ønsker britene å lage en veiledning som både er rettet mot produsentene av systemene, rederiene og brukerne. Dette mener de vil



*OPPLÆRING. Operatørene må ha innsikt i hvordan de automatiserte systemene virker, slik at de har mulighet til å forstå egenskaper, muligheter og begrensninger. THE TRAINING must provide the operators with insight into the function of the systems, enabling them to understand their qualities, possibilities and limitations.*

kunne fremme implementering av forebyggende strategier med hensyn til menneskelige feil i samspillet med automatiserte systemer.

Det er imidlertid ikke bare produsenter, rederier og brukere som må øke sin bevissthet når det gjelder denne type problematikk. Britene trekker fram at det bør utvikles et begrepsapparat til bruk i granskning av hendelser og ulykker. Dette skal gjøre en i stand til å diskutere årsakssammenhenger knyttet til automatisering, og gjøre det mulig å formidle videre erfaringer og lærdom fra en ulykke.

### Forebyggende tiltak

Forskningsrapporten har en rekke anbefalinger når det gjelder å forebygge ulykker der automatisering er en del av årsakssammenhengen. Ved nyanskaffelser skal man være bevisst på å velge et system som i størst mulig grad stimulerer operatørens oppmerksomhet under de ulike operasjonene. Man bør videre forsikre seg om at de automatiske systemene ikke innvirker negativt på manuell kontroll og overvåking.

I anskaffelsesprosesser bør man involvere personell med erfaring som brukere

av systemene. Man bør også være kritisk til spørsmål om bemanning og ressurser ved overgang til nye automatiseringssystemer med tanke på et eventuelt behov for manuell operasjon.

Når systemene er på plass, må man være bevisst på at operatører trenger opplæring og trening i å håndtere systemene. De trenger også tilsvarende opplæring og trening i å operere manuelt. Opplæringen må gi operatørene innsikt i hvordan systemene virker, slik at de har mulighet til å forstå deres egenskaper, muligheter og begrensninger. Operatørene må videre motiveres til å opprettholde sine kunnskaper og ferdigheter. Ved overgang til nytt personell, bør man ta seg tid til en grundig gjennomgang av systemene.

Det bør utvikles en kultur der operatørene utveksler erfaringer med systemene. Det kan for eksempel være signaler, informasjon eller respons fra systemene som man har misforstått eller som har vært forvirrende for operatøren. Det bør også oppmuntres til rapportering av eventuelle bekymringer knyttet til systemene.

### Det menneskelige element

Uansett hvor mye som blir automatisert, er det fremdeles behov for menneskelig involvering på et eller annet nivå i skipssystemene. Skal man få fullstendig forståelse av sammenhenger og årsaker etter en ulykke må man ta hensyn til både det menneskelige element og de tekniske løsningene. Sjøfartsdirektoratet vil med hjelp av sin nye ulykkesdatabase og rapporter fra tidligere granskninger analysere data med tanke på bakenforliggende årsaker. Forhold som kan knyttes til automatisering er ett av de mange områder som vi vil sette fokus på i tiden framover.



**Anna Kari Rasmussen,**  
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet  
Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate

# Don't pin your faith on technology!

The use of automation onboard vessels is increasing. In areas such as the machine control room and the bridge, new and more complexly automated control systems are continuously developed. Well developed automation, operated by trained personnel, may make the different operations on the ship both more effective and more secure. However, it turns out that automated systems also contribute to accidents.

Traditionally, the human has been considered a potential source of mistakes and unpredictability. Through automation and detailed operating procedures, one has attempted to minimize and control the human possibility for influencing the technical system through mistakes. In many ways, it is tempting to automate, but experience shows that it may incur a relatively high risk. In the first place, not all functions can be automated. The operator must be left with functions that are meaningful. A solution where the operator is left with a few un-detached functions may result in under-stimulation, boredom, inattention, lack of motivation and ability to perform. Secondly, no machine is one-hundred percent reliable. Machines break down, and when they do, the operator is the one to take over.

### **New research**

A new research report on automation was recently presented by the Maritime and Coastguard Agency in Great Britain. The purpose of the research project has been to provide a foundation for guidance on how to prevent human failure in interaction with automated systems. A review of accident reports from the USA, Canada, Great Britain, Australia and Norway confirms that human failure is still a predominant factor in 80-85 percent of the accidents at sea. Lack of attention and misjudgement of the situation are distinctive causes.

### **False security**

Through reviewing the accident reports, scientists have found that operators, in specific cases, have had too much faith in the automated control systems. A false sense of security has evolved around the system operating normally, and the operator has failed to double-check the data. Furthermore, the research report shows that knowledge of the system's qualities and limitations, on several occasions, has been inadequate. This provides for a bad starting point when the operator has to take measures to compensate for the system's weaknesses. Ships with a high degree of automation may also be poorly designed when it comes to manual operations. On several occasions, it has been discovered that the operators only have training in operating the automated systems and that they are unable to perform manual operations. In addition, a reduced crew due to automation is a risk if a situation should occur in which manual operation is necessary.

### **Consciousness around automation**

IMO has a number of regulations and guidances relevant for the work to prevent human failure in connection with automated ship systems. However, the research report maintains that ergonomical standards and guidances in the maritime industry for the most part only cover the topic indirectly. In order to make the maritime industry more conscious of the risks associated with automation, the British wish to put together a guidance targeting the systems manufacturers and the shipowners, as well as the users. They feel this will encourage the implementation of preventive strategies with regards to human failure in interaction with automated systems.

### **Preventive measures**

The research report contains a number of recommendations on how to prevent accidents, to which automation is part

of the causal connection. When new acquisitions are made, one should favour a system which attempts to stimulate the operator's attention as much as possible during the different operations. Furthermore, one should assure that the automated systems do not have a negative influence on manual control and surveillance. During the acquisition process, one should involve personnel with experience as users of the systems. One should also be critical with regards to questions on manning and resources during transition to new automation systems, bearing in mind a potential need for manual operation

When all systems are in place, one must be conscious of the fact that the operators need training and experience in handling the systems. They will also need training and experience in manual operation. The training must provide the operators with insight into the function of the systems, enabling them to understand their qualities, possibilities and limitations. Furthermore, the operators must be motivated to maintain their knowledge and skills. During transition to new personnel, one should allow for a thorough study of the systems.

A culture should be developed, in which the operators could share their experience with the systems. For instance signals, information or response from the systems leading to misunderstandings or causing the operator to be confused. Also, making reports on any concerns regarding the systems should be encouraged.

With the support of the new database for accidents, as well as reports on previous investigations, the Norwegian Maritime Directorate will analyse data with the intent to uncover underlying causes. Situations which can be linked to automation, are one of many areas upon which we will focus in the time to come.

# Grunnstøtingsulykker øker

Det har for de fleste ulykkestyper vært en positiv utvikling i tråd med trenden de siste fem årene, men Sjøfartsdirektoratet har i 2006 sett med stadig økende bekymring på at antallet grunnstøtinger har steget.



Håvard Gåseidnes,  
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet

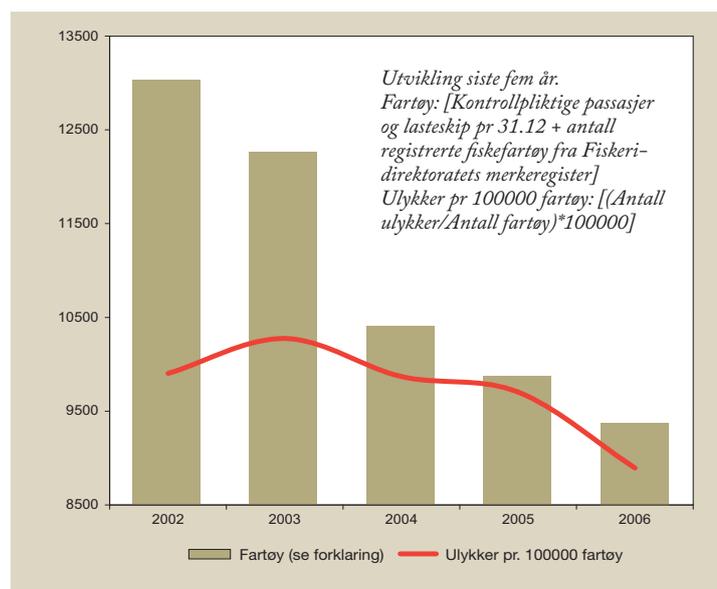
Etter å ha hatt en jevn nedgang fram til 64 grunnstøtinger registrert i 2004, er det med beklagelse vi konstaterer at økningen i 2005 ser ut til å ha fortsatt inn i 2006 med hele 88 tilfeller av grunnstøting.

En grunnstøting er en alvorlig ulykke der muligheten for skade er stor

for både mennesker, miljø og skip. Senest ble dette illustrert ved MS Servers forlis utenfor Fedje i januar i år.

Sjøfartsdirektoratet jobber nå for å finne årsaken til økningen, samt å identifisere mottiltak. Vi forventer også at næringen tar tak i problemet og aktivt arbeider for å snu trenden.

Det er likevel positivt å kunne konstatere at det totale antall ulykker ser ut til å fortsette nedgangen, på tross av negativ utvikling for enkelte ulykkestyper. Det meste av endringen i antall ulykker skriver seg sannsynligvis fra en sterk reduksjon i antall mindre fiskefartøy siste fem år.



Ulykketype	endringer	
	2005 Antall	2006 Antall
Annen ulykke	6	5
Brann/Explosjon	26	11
Fartøyet er savnet, forsvunnet	1	
Grunnstøting	73	88
Hardtværskade	1	1
Kantring	2	5
Kollisjon	27	26
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	22	15
Lekkasje	1	1
Miljøskade/Forurensing	6	2
Personulykke	793	680
Stabilitetssvikt uten kantring		
Ukjent		
<b>Total</b>	<b>958</b>	<b>834</b>

Ulykkeshendelser fordelt på type i 2005 og 2006 som er registrert i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase per 30. januar 2007.  
\* Tallene omfatter ulykker med utenlandske fartøy i norsk farvann.

# Utdanning og rekruttering til maritim næring

*Regjeringen har utpekt maritim sektor som et satsingsområde, forteller Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen, som mener unge mennesker bør tørre å satse på et yrke i maritim næring.*

*I pressen har det vært skrevet mye om hvordan den norske sjømann har gått i land for godt. Dette kan ha skapt et inntrykk blant unge at det ikke er liv laga å velge et yrke på sjøen. Hva mener du om dette?*

Det er selvsagt alvorlig hvis dagens unge tror at det ikke er liv laga å velge et yrke på sjøen, men nå går det godt i maritim sektor og optimismen er stor. Tall viser at omtrent alle som nå tar maritim utdanning gjennom fagskole eller høyskole, gis garanti om jobb til sjøs i minst tre år. Regjeringen har i Soria Moria-erklæringen utpekt maritim sektor som et av fem satsingsområder, i tillegg til marin sektor, energi, miljø og reiseliv. Med stabile rammevilkår tror jeg vi vil gjøre yrket mer attraktivt og at flere dermed vil velge et yrke på sjøen.

*I hvilken grad mener du at Stortingsmelding 31 om «vilje til vekst for norsk skipsfart og maritime næringer» fortsatt er aktuell som grunnlag for å sikre en stabil vekst i skipsfartsnæringen, også med hensyn til rekruttering?*

I forbindelse med Stortingets behandling av Skipsfartsmeldingen var Stortingets flertall opptatt av å sikre skipsfarten og de maritime næringer gode og stabile rammevilkår. Målet var å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer. Stortinget kom ikke til enighet om utforming av støtten for sjøfolk. Jeg mener nettolønnsordningen for sjøfolk er et svært viktig tiltak for å sikre nettopp sysselsetting og rekruttering av sjøfolk. Derfor har denne regjeringen sikret og utvidet ordningen betydelig i forhold til opplegget som er

beskrevet i meldingen. En stabil ordning vil sikre verdifull kompetanse som bidrar til å styrke kompetansen i hele det maritime Norge.

*I meldingen påpekes det flere steder poenget med langsiktighet. Mener du at det nå er etablert et fundament for rekruttering og oppfølging som sikrer at unge mennesker som satser på maritim utdanning vil ha en fremtid i yrket?*

Et av denne regjeringens satsingsområder er maritim sektor. Vi satser bredt på flere ulike tiltak for å sikre vekst i denne viktige næringen. Gjennom gode og stabile rammevilkår vil vi bidra til å sikre arbeidsplasser i næringen, og jeg håper at alle som i dag lurer på om de skal satse på et yrke i maritim næring, tør å satse.

*I meldingen sies det: «Regjeringen mener det er nødvendig å vurdere dimensjoneringen av maritim utdanning i Norge». Hva mener Statsråden det bør ligge i dette?*

Den forrige regjeringen ga gjennom Skipsfartsmeldingen uttrykk for at antall læresteder bør reduseres fra dagens nivå. Det ble også fremsatt forslag om en konsentrasjon om noen få maritime opplæringsentra. Det ble vist til at slike samlokaliserte maritime utdanningssentra må besluttes lokalt, og vil kunne forutsette en felles satsning mellom stat, fylkeskommune og næringen selv. Etter valget i 2005 og med grunnlag i Soria Moria-erklæringen har regjeringen startet arbeidet med en nasjonal maritim strategi, og utdanning og rekruttering blir et viktig tema i strate-



*OPTIMIST. – Nå går det godt i maritim sektor, sier Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen. – Det gir grunnlag for å sikre rekruttering.*

gien. Vi vil se på forhold knyttet til dimensjoneringen av det maritime utdanningssystemet i Norge og framtidig rekrutteringsbehov. Jeg har bedt de aktuelle parter aktivt bidra med innspill til strategien. Alle skal bli hørt.

*Maritimt Forum har nå en kampanje i gang for å bedre rekrutteringen. Hva synes du om den?*

Jeg synes absolutt at [www.ikkeforalle.no](http://www.ikkeforalle.no) er et godt tiltak for å bedre rekrutteringen til de maritime næringer. Målet er å gjøre ungdommer oppmerksomme på de karrieremulighetene som finnes i de maritime næringer, og det mener jeg den lykkes med.

*I 1971 fikk vi i Norge den første kvinnelige navigatøren i Norge. Men sjøfart har tradisjonelt vært, og er i høy grad fremdeles, et mannsdominert yrkesvalg. Er det ønskelig med nye tiltak for å rekruttere kvinner til maritime yrker?*

Dette er en utfordring. Vi ønsker å bedre rekrutteringen av kvinner til maritim næring. Den absolutt viktigste faktoren når det gjelder rekruttering av kvinner er at alle funksjoner er åpne for

kvinner. Det er viktig at kvinner i maritime yrker holdes opp som rollemodeller, for å oppmuntre flere jenter som ønsker en karriere i maritim næring. Jeg mener at det å ha et mangfold, både når det gjelder kjønn og etnisk bakgrunn, er et pluss for alle arbeidsplasser.

*Å arbeide innen sjøfart betyr slett ikke bare å jobbe på skip. De landbaserte yrkene blir stadig viktigere. Det har da også vært understreket hvor viktig det er å satse på hele den maritime klyngen for å videreføre og styrke en maritim utdanning. Hvilke tanker har Statsråden rundt dette?*

Regjeringen satser på å gjøre de sterke næringsklyngene enda bedre. Skal vi sikre en komplett maritim klynge i framtiden, må vi satse sterkt på utdanning og rekruttering til næringen. Det krever at norske bedrifter satser på kompetanseutvikling, og tilbyr interne kurs og støtte til etterutdanning. I regjeringens maritime strategi vil vi se nærmere på utfordringer knyttet til den

«Skal vi sikre en komplett maritim klynge i framtiden, må vi satse sterkt på utdanning og rekruttering til næringen.»

maritime kompetansen og vurdere næringens framtidige rekrutteringsbehov.

*Norsk engasjement innen maritime fag- og aktivitetsområder har vært og er stadig sterkt internasjonalt. Men dette avhenger av vi sikrer maritim ekspertise fortløpende. Dersom vi ikke klarer det, kan Statsråden da tenke seg at vi rekrutterer personell fra andre land til stillinger innen vår egen administrasjon, eksempelvis fra EØS-området?*

Regjeringens strategi er å mobilisere de arbeidskraftsressursene som finnes blant dagens ledige, undersysselsatte og Arbeids- og velferdsetatens øvrige brukere. Samtidig er det behov for tilgang på arbeidskraft fra utlandet. EØS-avtalens bestemmelser legger til rette for at arbeidskraftmobiliteten fra EØS-området kan skje i ordnede former. For å avhjelpe mangelen på arbeidskraft som eventuelt oppstår, ønsker vi å legge til rette for å øke omfanget av rekruttering fra utlandet. Dette trekker også opp rammen for vurdering av rekruttering til Sjøfartsdirektoratet.



Bente Amandussen,  
redaktør Navigare

www.maritimmedeburs.no

# Preferred for innovation

[www.akeryards.com](http://www.akeryards.com)

aker yards.

part of the Aker group

# Skade på skip eller utstyr

## Hva skjedde?

Et skip hadde hatt havnestatsinspeksjon og fått flere mangler påpekt, særlig det at utløsningskrokene på styrbord livbåt satt fast. Neste dag ble styrbord livbåt låret til vannet slik at to sjømenn kunne frigjøre og smøre krokene. Da arbeidet var fullført, ble livbåten heist opp igjen til ombordstigningsdekket og styrmannen gikk om bord i livbåten for å inspisere arbeidet. Mellom 30 sekunder og et minutt senere åpnet den fremre kroken seg spontant og livbåten ble hengende vertikalt fra det aktre taljerepet. Både de to sjømennene og styrmannen falt i vannet. De to sjømennene, som hadde redningsvester på, klarte å hente opp styrmannen til overflaten og kort tid etter ble de alle plukket opp av en lettboat. Sjømennene hadde begge pådratt seg mindre skader og styrmannen måtte legges inn på sykehus med mer alvorlige skader.

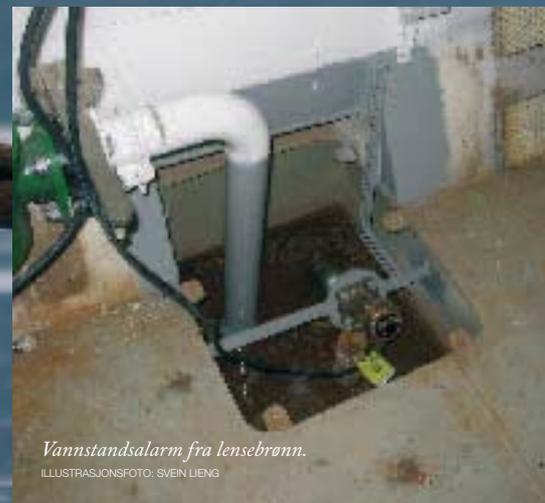
## Hvorfor skjedde det?

- Utløsermekanismen var dårlig vedlikeholdt og i usikker stand.
- Sikkerhetspluggen som sikrer utløserpaken manglet.
- Det er mulig at den fremre kroken enten ikke var helt tilbakestillt eller at besetningen i livbåten tilfeldig utløste utløserpaken.
- Besetningen hadde ikke tilstrekkelig opplæring eller veiledning for å kunne vedlikeholde systemet på en forsvarlig måte.
- Instruksjonsboken til utløsningsmekanismen forelå ikke på besetningens språk.
- Skipet hadde ingen systemer for å sikre at reparasjon og testing av utløsningsmekanismen ble utført på en trygg og effektiv måte.
- En revisjon i henhold til ISM-koden, utført på vegne av flaggmyndighetene, sikret ikke at instruksene for vedlikehold av livbåtens utløsningsmekanisme var hensiktsmessig, omfattende og lettforståelig for besetningen.

## Hva kan vi lære av dette?

Operasjoner som involverer vedlikehold og drift av livbåtens utløsningsmekanisme er i seg selv risikabel. Alle skip bør ha pålitelige prosedyrer og detaljerte instruksjoner, som er lettforståelige for besetningen, for vedlikehold og drift av disse systemene

Utløsningskroker på livbåt.  
ILLUSTRASJONSFOTO: TOR-OLE JOHANSEN



Vannstandsalarmer fra lensebrønn.  
ILLUSTRASJONSFOTO: SVEIN LIENG

## Maskinskade

### Hva skjedde?

Under tråling oppdaget vakthavende maskinist at hovedmotoren forandret lyd og avga osende eksos. Nærmere undersøkelser avslørte et oversvømt maskinrom og en hovedmotor som stod trekvart under vann. Lekkasjealarmen var ikke blitt utløst. Oversvømmelsen var tiltagende og besetningen måtte forlate tråleren.

### Hvorfor skjedde det?

Den eksakte årsaken til oversvømmelsen kunne ikke fastslås, men svikt i en ekspansjonskopling på grunn av for stor belastning eller et hull/sprekk på grunn av materialtretthet, erosjon, rust eller galvanisk korrosjon er sannsynlige muligheter. Dessuten lot ikke lekkasjealarmen seg aktivere og sugeventilene for sjøvann ble straks satt under vann og således gjort utilgjengelige.

### Hva kan vi lære av dette?

Lekkasjealarmen bør testes minst en gang om dagen. Montering av spindel-forlenger på sugeventil for sjøvann kan avverge at ventilene gjøres utilgjengelige og at en mister kontroll over sjøvannets inntrenging.

## Damage to ship or equipment

### What happened?

A ship had undergone a port state control inspection and a number of deficiencies were noted, in particular, that the on-load release hooks on the starboard lifeboat were seized. The next day the starboard lifeboat was lowered to the water so two seamen could free up and grease the hooks. When they had completed their work, the lifeboat was hoisted back to the embarkation deck and the mate boarded the lifeboat to inspect the work. Approximately 30 seconds to a minute later, the forward hook opened spontaneously and the lifeboat was left hanging vertically from the after fall. The two seamen and the mate fell into the water. The two seamen, who were wearing lifejackets, managed to bring the mate to the surface and were picked up a short time later by a pilot launch. The seamen had both sustained minor injuries and the mate was hospitalized with more serious injuries.

### Why did it happen?

- The release mechanism was poorly maintained and in an unsafe condition.
- The safety pin securing the release lever was missing.
- It is possible that the forward hook was either not fully reset or that the crew in the lifeboat accidentally tripped the release lever.
- The crew did not have sufficient training or instructions to safely maintain the system.
- The on-load release manufacturer's operating and maintenance instructions were not in the language of the crew.
- The ship had no system in place to ensure that the repair and testing of the on-load release system was carried out safely and effectively.
- An ISM Code audit carried out on behalf of the flag Authority did not ensure that the instructions for the maintenance of the lifeboat release system were appropriate, comprehensive and easily understood by the crew.

### What can we learn?

Operations involving the maintenance and operation of lifeboat on-load release systems are inherently risky. Every ship should have safe procedures and detailed instructions, easily understood by the crew, for the maintenance and operation of these systems.

## Machinery damage

### What happened?

Whilst trawling, the engineer on watch noticed the main engine surging with smoky exhaust. Further investigation revealed a flooded engine room and the main engine three-quarters submerged. The bilge alarm had not activated. Flooding was progressive and the crew had to abandon the trawler.

### Why did it happen?

The exact cause of the flooding could not be determined but failure of an expansion coupling due to excessive stress or a hole/crack due to fatigue failure, erosion, corrosion and galvanic corrosion are pragmatic possibilities. Furthermore, the bilge alarm failed to activate and the seawater suction valves were immediately submerged and hence inaccessible.

### What can we learn?

Bilge alarms should be tested at least on a daily basis. Fitting of extended spindles on seawater suction valves may avoid inaccessibility of valves and loss of control of seawater ingress.

## – DNV har en god organisasjon



Skipper Geir Lundberg er medreder for snurperen "Odd Lundberg". Han er styremedlem i Norges Sildesalgslag og har mange oppgaver i tillegg til å holde snurperen i prima stand. DNV bistår på noen viktige områder.

Først og fremst er det DNVs norske stasjonsnett Lundberg gjør bruk av, men han har også hatt stor nytte av noen av DNVs 280 stasjoner utenfor Norge.

"Odd Lundberg" ble nemlig bygget til DNV klasse i Portugal i 2000 og er senere ombygget i Harstad og i Polen. Og DNV har vært med hele tiden.



– Prisnivået er kanskje fortsatt litt høyt, men DNV har en god organisasjon og det er generelt sett ingen problemer, sier Geir Lundberg.

– Det er viktig å kunne gjøre bruk av et apparat som kan følge opp både i og utenfor Norge.

– DNV er en slik internasjonal organisasjon. Ved salg av fartøy har det avgjørende betydning for prisen at klassepapirene er i orden, sier Lundberg.

Det Norske Veritas  
1322 Høvik  
Tlf 67 57 99 00  
www.dnv.com

MANAGING RISK   
DNV

# 34 omkomne i fritidsbåtulykker i fjor

*I alt 34 personer omkom etter ulykker med fritidsbåt i 2006. Det er like mange som året før, men langt færre enn rekordåret 2004, da 51 mennesker omkom etter fritidsbåtulykker. Gjennomsnittet for de siste seks årene har vært 33 omkomne. Den hyppigste dødsårsaken er drukning på grunn av fall over bord eller kantring.*



**TOPPER ULYKKESSTATISTIKKEN.** Menn over førti, i åpen båt, er dem som er mest utsatt for dødsulykker. Bruk av flytevest kan redde liv.

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

Av de omkomne i fjor var 30 menn og fire kvinner. Kvinneandelen er den største siden 1998. Blant de omkomne var det ingen barn under 16 år. Fortsatt er det kategorien «mann over 40 år» som dominerer dødsstatistikken på sjøen, med 18 omkomne. Han har fortsatt ikke blitt flinkere til å bruke flyteutstyr, er som regel alene i båten når ulykken skjer, og bruker som oftest åpen motorbåt eller robåt. Av de omkomne var kun fire iført flyteplagg, 24 var uten og seks er ukjent.

## Ny trend

De viktigste årsakene til dødsulykkene er fall over bord eller kantring. Et nytt trekk i fjor var at syv mennesker omkom etter at båtene de satt i kollideret med land. Aldri har det vært registrert høyere dødstall på grunn av dette, og

Sjøfartsdirektoratet har grunn til å tro at dette henger sammen med økt motorstørrelse og fart på båtene, mangelfulle kunnskaper om navigasjon og nattseilas og – ikke minst – for store mengder alkohol. 14 av de som omkom i fritidsbåtulykker i 2006 ble bekreftet å ha vært alkoholpåvirket, syv var edru, og 13 var ukjent.

## Bruk vest!

På bakgrunn av de mange fellestrekkene ved dødsulykker ved bruk av fritidsbåter er Sjøfartsdirektoratet klar i sine anbefalinger: Ha flyteutstyr/redningsvest på kroppen, utstyr båten med ombordstigningsleider og sørg for kunnskaper og holdninger om navigasjon til sjø, spesielt ved nattseilas.

I slutten av april i år skal en arbeidsgruppe nedsatt av Nærings- og handels-

departementet, og som ledes av Sjøfartsdirektoratet, legge fram et forslag til innføring av obligatorisk båtførerbevis. Innstillingen skal deretter ut på høring til en rekke organisasjoner og instanser, før den senere på året eventuelt vil bli lagt fram som lovforslag for Stortinget. Dersom det blir vedtatt å innføre obligatorisk båtførerbevis, vil en slik ordning tidligst tre i kraft fra sommeren 2008.



**Knut Egil Hansen,**  
kommunikasjonsdirektor Sjøfartsdirektoratet

Med nesten 8.000 medlemmer er Norsk Sjøoffisersforbund den største fagorganisasjonen for ledende maritimt personell. Forbundet har medlemmer i alle fartsområder og på alle typer fartøy.



Norsk Sjøoffisersforbund skal sørge for at medlemmene har gode lønns- og arbeidsvilkår og er sterkt engasjert i sjøsikkerhetsarbeid. Et annet hovedområde for forbundet er å skape stabile rammevilkår som sikrer norske arbeidsplasser til sjøs. Forbundet er representert i en rekke nasjonale og internasjonale råd og utvalg. Norsk Sjøoffisersforbund driver dessuten utstrakt kursvirksomhet og er opptatt av å videreutvikle norske sjøfolks spisskompetanse.

Forbundet har sitt hovedsete i Maritimt Hus i Oslo sentrum og har avdelingskontor i Ålesund og distriktskontor i Bergen. Ved Oslo-kontoret er det **ledig stilling som**

# Rådgiver – sjøsikkerhet

Avhengig av kvalifikasjoner og bakgrunn kan rådgiveren blant annet få ansvar og oppgaver innen:

- Sjøsikkerhet og skipsfartspolitikk
- Internasjonalt arbeid
- Sertifikater og sertifisering
- Maritim utdanning og videreopplæring.
- Tariff- og organisasjonsarbeid.

Vi er på jakt etter en person som er selvstendig, men som også liker å jobbe i team. Stillingen innebærer en del reisevirksomhet i inn- og utland. Lønn og tiltredelse etter avtale.

Kontakt direktør, kaptein Hans Sande eller ass. direktør Tore Gjestrum på telefon 22 00 55 00 hvis du har spørsmål om stillingen.

Send kortfattet søknad med CV til:

Norsk Sjøoffisersforbund,  
Postboks 2000, Vika  
0125 Oslo.

Vi mottar også gjerne elektronisk søknad til:  
oslo@sjooff.no.

Søknadsfrist 1. mai.

Mer informasjon om Norsk Sjøoffisersforbund finner du på

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

## Plikt til å ha sporsikringssett på norske skip

Alle norske skip med bruttotonnasje 500 og over, og som har fartssertifikat for utenrikfart, skal ha et sporsikringssett om bord fra 1. mars 2007, jf. § 5 i forskrift 1. mars 2005 nr. 235 om skipsførerens og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger av alvorlig art begås om bord og melding om savnede personer.

Sporsikringssettet er nå under endelig ferdigstilling og kvalitetssikring av Politiets data- og materieltjeneste (PDMT) og Kriminalpolitisen (KRIPOS). Hva angår bestillingsrutiner og leveringstid, vil det informeres om dette så snart sporsikringssettets endelig innhold er kvalitetssikret av KRIPOS.

Leverandør av sporsikringssettet er Kondatex v/Eriksson, Haslevollen 3, 0579 OSLO, tlf. 22 72 01 12.

Kontaktperson for informasjon om og leveranser av sporsikringssettet kan rettes til Politiets data- og materieltjeneste v/ politioverbetjent Per E. Kolstad, tlf. 61 31 80 50/91 67 79 30, e-post per.erik.kolstad@politiet.no

En brukerveiledning for bruk av sporsikringssettet utarbeidet av KRIPOS, på norsk og engelsk, vil følge med sporsikringssettet. Veiledning i bruk av settet utover dette, kan fås ved henvendelse til Kriminalpolitisen (KRIPOS). Kontaktinformasjonen vil følge med brukerveiledningen.

Sporsikringssettet vil koste ca. kr 2000,- uten moms.



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

Borre havarivernskole

## SIKKERHETSOPPLÆRING STCW

Har du husket å melde deg på repetisjonskurs for fornyelse av ditt STCW-95 sertifikat? Vi har ledige plasser på STCW-repetisjon for skipsoffiserer:  
Fartøyer i OLF-området: 3 dager (+ evt. HUET)  
passasjerskip m/lugarer: 1 dag brannledelse (offiserer) /  
1 dag røykdykking (underordnede) (se nytt rundskriv fra SD).

### I tillegg tilbyr vi:

- Grunnleggende sikkerhetsopplæring (STCW og OLF)
- Hurtiggående MOB-båt
- Brannlag
- Livbåtfører
- Medisinsk førstehjelp
- Medisinsk behandling
- Skadestedsledelse
- Beredskapsledelse
- (HUET) Helikopterevakuering
- ASH (arbeidsmiljø, sikkerhet, helse)
- STCW-repetisjon for underordnede mannskaper

Ring tlf. 33 07 12 20 eller se  
[www.bhvs.no](http://www.bhvs.no) for informasjon  
eller påmelding.



# Nytt kystvaktfartøy

## styrker samarbeidet

Da Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet døpte KV Farm markerte dette at enda et steg i moderniseringen av Kystvakten er tatt. Det nye fartøyet, som blir en del av den indre kystvakten, har blitt bygd etter Kystvaktens spesifikasjoner og behov ved et polsk verft.

- Dette skipet skal styrke samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet og andre etater vi jobber sammen med, sa Kystvaktssjef Arild Inge Skram under dåpen av KV Farm. Skipet ble døpt av Seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet på verftsområdet i den polske byen Stettin. Stemre understreket i sin tale den viktige jobben Kystvakten gjør langs sjøen både innen sjøsikkerhet og bekjempelse av kriminalitet og ønsket skipssjefen og mannskapet til lykke med det nye skipet.

Dette er det andre av fem like fartøyer som vil komme i løpet av en to års periode. Erfaringene fra søsterskipet, KV Nornen, er i følge Kystvakten svært gode. Kystvaktens samarbeidspartnere har vært med i utformingen av både indre kystvakt som konsept og i utformingen av de nye fartøyene som skal gjennomføre denne tjenesten.

På sin jomfrutur med kurs for Bergen passerte KV Farm Karmsundet med storflaggingen oppe og hilste på de ansatte i Sjøfartsdirektoratet. Etterpå fortøyde hun på Risøy, hvor sjøfartsdirektør Rune Teisrud var på besøk om bord og fikk overrakt en modell av skipet.

På Håkonsvern vil fartøyet få militær utrustning før hun settes i operativ drift. KV Farm har et robust skrog og



GUDMOR. Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet fikk æren av å døpe Kystvaktens nye fartøy KV Farm.

er utrustet med moderne utstyr som skal være med å sørge for økt beredskap og tryggere ferdsl langs vår langstrakte kyst. KV Farm er 47,2 meter lang, og

veier ca. 700 tonn. God slepekapasitet og oljevernustrustning om bord gjør at fartøyet vil bli et godt supplement til beredskapen langs kysten.



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkkasuoonkan



Tromsø maritime skole

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

Vi tilbyr:

- Utdanning for deks- og maskinoffiserer
- Kurs innen sikkerhet, radiokommunikasjon og GMDSS (GOL/ROU)
- Kurs innen de fleste områder av maritim opplæring på forespørsel



Ta kontakt med oss:  
telefon: 77 66 62 00 / tos-mar.vgs@tromsfylke.no  
www.tos-mar.vgs.no

# Ingen regler uten unntak?



*De fleste lover og regler åpner for å gjøre unntak, men det er ikke alltid like lett å få lov. Hvordan er det med Sjøfartsdirektoratets regler?*

- Nærmest alle våre regler har en unntaksparagraf, men i regelverdenen kalles det «fravik», forteller assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude. - Generelt sett kan fravik bare gis dersom det er sikkerhetsmessig forsvarlig, og fraviket må ikke være i strid med internasjonale forpliktelser som Norge har påtatt seg.

- Hvis kravet er at det skal være tolv brannslukningsapparater om bord, så kan ikke Sjøfartsdirektoratet tillate at det bare finnes ti, sier Gude. - Men hvis kravet er at det skal være «tilstrekkelig» med brannslukningsapparater, ja da blir det en skjønnsmessig vurdering av hva som er sikkerhetsmessig bra nok.

*Kan du utdype dette litt mer?*

La meg bruke det samme eksemplet; kravet er at det skal være tolv brannslukningsapparater om bord. Et slikt krav er «preskriptivt», det vil si at kravet er gitt som verken mer eller mindre. Hvis kravet er at det skal være tilstrekkelig med brannslukningsapparater, så er kravet «funksjonelt» og sånn sett gjenstand for å bli vurdert.

*Er det norske regelverket preskriptivt eller funksjonelt?*

Det norske regelverket for sjøfart er påvirket av det som er vedtatt internasjonalt gjennom IMO- og ILO-konvensjonene. I tillegg har vårt regelverk enkelte særkrav som ikke andre land nødvendigvis har, som for eksempel kravet om personlig redningsutstyr med termiske egenskaper og kravet om punktslukningsanlegg på visse passasjerskip.

Vårt regelverk er en blanding av preskriptive og funksjonelle regler. Vi

*PAPIRMØLLE. Det tok intet mindre enn 54 måneder og en uant mengde arbeid å få gjennomslag for søknad om fravik fra EUs 98/18-direktiv om sikkerhetsstandarder for passasjerskip, forteller assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude.*

har regler som sier at det skal være så og så mye av det som kreves – altså preskriptivt, og vi har regler om at et skip skal kunne tåle en viss vanninntrengning etter skade uten å kantre – altså funksjonelt.

#### *Er det noen forskjell på internasjonalt regelverk kontra EU-regelverk?*

Stort sett er EUs regelverk det samme som det internasjonale, så der er det ikke noen forskjell av betydning. Riktignok har EU en tendens til å gjøre sitt regelverk gjeldende for skip som ikke faller inn under det internasjonale regelverket, for eksempel deler av innenriksfarten, men så langt har det ikke medført problemer.

Av og til går det også motsatt vei, som da EU reviderte sitt ISM-direktiv. Da skulle plutselig ikke passasjerskip i klasse C og D ha ISM-sertifikat. Norske regler har i mange år krevd at skip av denne typen, som kan ta flere enn hundre passasjerer, skal ha slikt sertifikat.

#### *Hva gjorde dere da?*

Da 336/2006-direktivet kom i fjor ba Norge formelt om å få en tilpasningstekst som tillot Norge å opprettholde sitt krav for norske skip. Dette kravet fikk vi gjennomslag for, på samme måte som kravet om personlig redningsutstyr med termiske egenskaper.

#### *Har Norge søkt om fritak fra EUs regelverk?*

Ja, det har vi gjort for to av EUs direktiver; 98/41-direktivet om telling av passasjerer og 98/18-direktivet om sikkerhetsstandarder for passasjerskip. Sistnevnte fordi vi kunne dokumentere at enkelte krav var helt urimelige.

#### *Hvordan gikk det?*

Vi fikk gjennomslag for begge, men det var en lang og hard kamp for 98/18-direktivet der vi søkte fritak for helikoptervinsjesoner på små ferger, fritak for nødgenerator på ferger med to helt atskilte maskinrom og fritak for store MOB-båter på ferger som trafikkerte i spesielle fartsområder.

Søknaden vår gikk frem og tilbake mellom Brussel og Oslo, og det var mange møter med ESA, EFTAs overvåkingsorgan som skal påse at vi etterlever direktivets ånd. Det som var spesielt i

denne saken var at våre sikkerhetsmessige vurderinger, som lå til grunn for fravikssøknaden, ble vurdert av jurister som fortolket jussen i direktivets artikler. For å si det enkelt, det ble en lang kamp, men 6. november i fjor – etter 54 måneders saksbehandling – fikk vi om-sider ESA til å se saken på vår måte.

Når det gjelder 98/14-direktivet er det annerledes. Det gikk lettere, da det er innlysende argumenter for at det på små fergestrekninger med svært kort overfartstid, er meningsløst å skulle telle passasjerene, rapportere til kontoret og så videre.

#### *Hvilken lærdom har Sjøfartsdirektoratet nå fått om fravikssøknad fra EU-direktiver?*

Jeg tror det er mange som ikke vil like det jeg sier nå, men det får stå sin prøve; å søke fravik fra EUs 98/18-direktiv vil vi helst ikke gjøre en gang til, med mindre det er en faglig urimelighet som ligger til grunn. Å søke fravik fra 98/18-direktivet for et enkelt skip er det ikke

anledning til å gjøre. Fravik fra 98/41-direktivet er noe ganske annet, så det vil vi gjøre hvis det blir behov for det.



**Bente Amandussen,**  
redaktør Navigare

## Sjøsikkerhetskonferansen 2007

Rica Maritim  
i Haugesund

19.-20 september

**QMA**

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

**QMCe**

**Quality Management Academy (QMA)** tilbyr følgende kurs:  
19/02-23/02: Kvalitetssjefskurs (QSM), kort utgave, sertifisering, Oslo  
05/03-09/03: ISM revisjonslederkurs, sertifisering, Oslo  
16/04-20/04: Revisjonslederkurs kvalitet, sertifisering, **Tenerife**  
07/05-11/05: **Risk Manager** kurs, sertifisering, Oslo  
22/05-24/05: Grunnkurs i ISM revisjon, Oslo  
11/06-15/06: Revisjonslederkurs kvalitet, sertifisering, Oslo  
03/09-04/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo  
05/09-07/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

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



# Helseundersøkinga under revisjon

*Ikkje alle sjømannslegar er godt nok kjent med regelverk og gjeldande helsekrav. Krava treng dessutan kanskje ikkje vera like for alle som har sitt daglege arbeid om bord på skip.*



*GODT FARGESYN er ikkje like viktig for alle som skal segle. Sjømannslege Torleiv Kvalvik sjekkar Steffen Skare.*

*GOOD COLOUR PERCEPTION may not be equally important for all seafarers.*

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

arbeidarar i offshoresektoren, er det ikkje stilt krav til særskilt kompetanse hjå dei legane som skal utføra arbeidet.

## Legar kjenner ikkje regelverk

Kvaliteten på undersøkingane varierer sterkt. Det er tydeleg at mange legar som foretar undersøkingar ikkje er godt nok kjende med det regelverket og dei helsekrava som gjeld. Einskilde legar avslører at dei ikkje ein gong kjenner til at det finst særskilt regelverk på området, særskilte skjema, særskilte krav til helse og til kompetanse hjå legen. Dei nye forskriftskrava til fagleg kvalifikasjon der ein må fornya godkjenninga si kvart femte år, vil truleg medverka til auka kvalitet på dei attestane som vert utskrivne.

Dei partane det gjeld er samde om at eit utkast til ny forskrift som avløyser alle dei gamle forskriftene, skal utarbeidast. Arbeidet er allereie i gong i regi av Sosial- og Helsedirektoratet.

I dag er det fleire ulike regelverk som gjeld for helseundersøking av arbeidstakarar i maritim sektor. Forskriftene er gitt av ulike departement og direktorat. Sjøfartsdirektoratet forvaltar i dag regelverket for helseundersøking av arbeidstakarar på skip. Kystverket forvaltar regelverket for helseundersøking av losar, medan Sosial- og helsedirektoratet har ansvaret for regelverket for offshorearbeidarar.

I dag vert det stilt krav om at godkjende sjømannslegar skal foreta undersøkinga av arbeidstakarar på skip og losar. Når det gjeld undersøking av



*MÅ VERE SPREK. Det krevast eit visst minimum av form å klatra i losleider.*

*MUST BE FIT. It requires a certain minimum of fitness to climb a pilot's ladder.*

ILLUSTRASJONSFOTO: KNUT REVNE, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2005

NSS er nøgde med at arbeidet er komen i gong og at det vil bli stilt faglege krav til «attestlegar», både ved førstegongs og seinare godkjenning. Men det er klart at dette vil stilla store krav til opplæring, ikkje minst på grunn av dei mange norskgodkjende legane i andre land.

### Differensierte helsekrav

Venteleg får vi også ein sams framgangsmåte meir i pakt med forvaltninga på andre område når det gjeld klagehandsaming og ved søknader om fråvik frå gjeldande krav. Det er så langt

semje mellom dei partane det gjeld om at ei ny klagenemnd vert lagd til Fylkesmannen i Rogaland.

Helsekrava i ulike sektorar og ulike stillingar må differensierast noko. Det er klart at krav til fargesyn ikkje er like viktig for cateringpersonell som navigatørar. Tilsvarande må det stillast strengare helsekrav til losar enn til mange andre.

Det er nedsett ei arbeidsgruppe, med bidrag av medisinsk kompetanse frå OLF RGHAM (Oljeindustriens Landsforening/Ressursgruppe helse- og arbeidsmiljø) og NSS. Innspel til

dette arbeidet vert motteke med takk, og kan sendast NSS på e-postadresse: [sjofartsmed@helse-bergen.no](mailto:sjofartsmed@helse-bergen.no)

Det dreier seg om sjøfolks helse.



**Alf Magne Horneland,**  
Sjef, Norsk senter for sjøfartsmedisin  
Director, Norwegian Centre for Maritime Medicine

# Revision of Health Requirements

*Not all doctors are sufficiently familiar with regulations and health requirements. Besides, the requirements need perhaps not be the same for all who work on board.*

Norwegian health requirements for employees in maritime sector are stated in several different regulations, issued by different governmental authorities. Regulations for employees on board ships and regulations for pilots are managed by Norwegian Maritime Directorate and The Norwegian Coastal Administration, respectively. The Directorate for Health and Social Affairs manages the regulations for employees on offshore installations.

Existing regulations requires that seafarers and pilots are examined by medical doctors dedicated to, and authorized for this purpose, while health certificates for employees on offshore installations can be issued by any medical doctor.

### Doctors are unfamiliar with regulations

The quality of health certificates varies greatly. Obviously, many doctors issuing certificates are not familiar with the regulations and requirements. Some

doctors demonstrate a lack of knowledge of the specific regulations, of the forms, and of the health requirements. Even the requirements for a specific licence may be unknown to the doctor. The new requirement for professional qualification that includes renewal of licences every 5 years, will probably considerably improve the quality of issued health certificates.

In accordance with the agreement between parties concerned, the Norwegian Directorate for Health and Social Affairs conduct the elaboration on these issues.

The Norwegian Centre for Maritime Medicine is satisfied that the new regulations will imply requirements for the qualification of doctors who issue health certificates, with regard to both the initial authorization and renewals. Clearly, the demands for training and education will be challenging, particularly with reference to the many doctors in foreign countries who are approved by Norwegian authorities.

### Adjusted requirements

The proposed regulations will ensure that administrative procedures will be more consistent with the general Norwegian administrative practices. The parties concerned agree that the County Governor of Rogaland establish a new complaints board.

The health requirements for different jobs will have to be adjusted. Obviously, the need of a normal colour vision is not of equal importance to e.g. catering personnel and to navigators. Moreover, the health requirements for pilots should be stronger than for most others.

A working group is appointed, including medical competent personnel from OLF RGHAM (Norwegian Oil Industry Association/Health and Working Environments Resource Group) and Norwegian Centre for Maritime Medicine. Any suggestion and recommendation for this work will be appreciated. Please communicate via e-mail to [sjofartsmed@helse-bergen.no](mailto:sjofartsmed@helse-bergen.no). It is all about the health of the seafarer.



Trainee-satsingen var riktig

*MER ACTION = MER GØY. Helikoptersimulatoren  
var også en grei erfaring.*



*Ifritt fall fra ti meter – med overlevningsdrakt.*



*Ikke alle var like tørre etter at de forsvant ned i havet etter ti meters fall.*

*Sommeren 2006 ble ti trainee-stillinger opprettet og besatt i Sjøfartsdirektoratet. Å sikre personaltilgang i og etter flytteprosessen var målet. Resultatet etter dette første forsøket er så bra at direktoratet vurderer en ny satsing på traineer.*

2. oktober 2006 ble en milepæl i Sjøfartsdirektoratets rekrutteringshistorie. Denne dagen satte 10 traineer seg ved skolebenken ved Høgskolen Stord/Haugesund (HSH). Liten erfaring med slike ordninger i statsforvaltningen gjorde at enkelte nok var skeptiske til satsingen til direktoratet, men i dag viser resultatene at traineeordningen har vært en suksess. Opplæringsprogrammet er utarbeidet i samarbeid med HSH, som også skal stå for eksamensgjennomføring etter at praksisperioden på seks måneder i direktoratets fagavdelinger er gjennomført.

### Rekrutteringsbehov

I planleggingen av flyttingen av Sjøfartsdirektoratet fra Oslo til Haugesund, ble bemanningssituasjonen relativt raskt utpekt som den største utfordringen. For å møte disse utfordringene ble det laget en rekrutteringsplan som traineeordningen etter hvert ble en del av. I følge avdelingsdirektør Ove Tautra var målet å skape større grad av forutsigbarhet. Spesielt var behovet stort for ingeniører. Men siden ferdig kvalifiserte ingeniører til direktoratets spesialområder ikke var lett å finne i et opphetet arbeidsmarked, ble ideen om en traineeordning klubbet gjennom på forsommeren 2006. Etter søknadsrunden stod en igjen med ti innstilte kandidater, som alle takket ja til tilbudet.

### Erfaringer for alle parter

Selv om erfaringene er positive har det også vært utfordringer. Etter at den fem uker lange undervisningsperioden ved

### Her er 3 av traineene.

**Traineene i Sjøfartsdirektoratet teller totalt ti stykker og er en blanding av norske og svenske statsborgere. De er alle nyutdannede. Her er tre av traineene – og litt av deres bakgrunn og synspunkter.**



#### Morten Langeland

Bakgrunn: Utdannet som kjemi/prosesseringsingeniør fra Høgskolen i Bergen.

Om traineeordningen: Synest det har vært en spennende ordning med mange varierte arbeidsoppgaver. Kommer til å jobbe i Sjøfartsdirektoratet etter eksamen. Sjøfartsdirektoratet bør satse på en ny runde med traineer.



#### Ellen Marie Stene

Bakgrunn: Utdannet Sivilingeniør (NTNU, Energi og Miljø).

Om traineeordningen: Syntes at ordningen virket fristende. Hadde lyst å jobbe med litt annet enn studiene. Traineeordningen virket som et godt tilbud. Bli gjerne noen år videre i direktoratet – eller annen statlig forvaltning. Sjøfartsdirektoratet bør absolutt satse videre på traineer – både for nyutdannede og mer erfarne.



#### Andreas Eriksson

Bakgrunn: Sivilingeniør i Teknisk fysikk fra Uppsala Universitet i Sverige.

Om traineeordningen: Var i slutfasen av utdanningen da tilbudet dukket opp. Spennende annonse kombinert med trangt arbeidsmarked i Sverige førte ham til Haugesund. Tiden har vært krevende men også spennende. Direktoratet bør absolutt satse på flere traineerunder. Tror at traineeordningen kan gi en rekrutteringsfordel på sikt – studenter bør få opp øynene for hvilket godt tilbud dette er.



*Brannslukking er en viktig del av sikkerhetsundervisningen som traineene fikk et godt innblikk i.*

HSH var slutt, startet arbeidet med å plassere traineene ut i de ulike fagavdelingene. Her har nok alle parter både opplevd positive og negative utfordringer, men innstillingen har hele tiden vært positiv. Fra studiestart 2. oktober frem til eksamen i mai 2007, skal traineene ha fått kjennskap til direktoratets fire fartøysavdelinger og deres arbeidsmetoder. Dette er avdelinger med stort behov for arbeidskraft fremover, slik at målet nå er at traineene selv har opplevd oppgavene så spennende at de blir værende i direktoratet – da i ordinære fagstillinger.

#### Vurderer nye runder med traineer

Erfaringene med den første traineerunden er positiv og mye taler for at Sjøfartsdirektoratet i fremtiden også vil prøve denne rekrutteringsformen flere ganger. Utfordringen med å satse på en traineeordning er i følge Ove Tautra å finne et område der det er behov for en

større mengde fagfolk innen et tilnærmet likt fagområde. I denne første runden var det behovet for ingeniører i fartøysavdelingene som gjorde at en kunne skredersy et opplegg. I dag ser ikke Tautra at det finnes et tilsvarende likt behov, men avviser ikke dette totalt. Ser en kun på erfaringene og fordelene etter den første runden med trainee, har ikke Tautra problemer med å anbefale en ny satsing. Nå skal derimot den pågående ordningen evalueres før en tar endelige beslutninger om videreføring.



**Dag Inge Aarhus,**  
kommunikasjonsrådgiver / nettedaktør  
Sjøfartsdirektoratet

# TRUSTED WORLD WIDE



**BRUNVOLL – the single source supplier of thruster systems**

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

**BRUNVOLL – manufacturer of**

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



**Another successful story...**

The offshore construction vessel «Boa DeepC» – equipped with Brunvoll low-noise tunnel- and retractable thruster units. Built by Factorias Vulcano S.A., for owner Boa Offshore AS.



## BRUNVOLL

telephone + 47 71 21 96 00  
fax + 47 71 21 96 90  
e-mail: [office@brunvoll.no](mailto:office@brunvoll.no)  
[www.brunvoll.no](http://www.brunvoll.no)

Sjøfartsdirektoratet opplever en økende arbeidsmengde og er fortsatt i en oppbyggingsperiode ved det nye hovedkontoret i Haugesund. Derfor er vi hele tiden på utkikk etter mennesker som har de rette forutsetningene for å gå inn i det viktige arbeidet med sjøsikkerheten, enten i våre ulike fagavdelinger eller ved en av direktoratets stasjoner langs kysten.

VELKOMMEN TIL OSS! - Vi kan ikke alltid garantere sol og pent vær i Haugesund, men vi kan love mange gode kolleger og spennende arbeidsoppgaver, sier sjøfartsdirektør Rune Teisrud (midten), som sammen et lite knippe med arbeidere trosser vestavinden på verandaen på Sjøfartshuset.

# Ny jobb i Sjøfartsdirektoratet?



## Vil du arbeide med sjøsikkerhet?

Har du ingeniørfaglig og teknisk utdanning, eller maritim bakgrunn som for eksempel skipsfører, nautiker eller maskinist? Ja, da hører vi gjerne fra deg.

Vår personalavdeling eller våre rekrutteringspartnere Madsen & Brekke tar gjerne imot uforpliktende henvendelser fra interesserte. Ring oss eller send en e-post og legg gjerne ved CV.

## Ledige stillinger

Se [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no) eller [www.madsenbrekke.no](http://www.madsenbrekke.no) for utlysning av ledige stillinger. Når du går inn på den enkelte stillingen vil du bli viderekoblet til et eget rekrutteringssystem for innsending av søknad, registrering av CV og lignende.

Dersom du ikke ser en stilling som passer for deg, så er det også mulig å sende en generell henvendelse. Kan hende vi kan ha bruk for deg likevel.

## Kontakt

Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222  
N-5509 Haugesund, Norway  
Telefon 52 74 50 00

Madsen & Brekke  
Telefon 52 85 62 62

# Herøyforliset

## Mannskapet viste fantastisk samhold

*I HARDT VÆR FØR. Mannskapet om bord på Herøy har opplevd storm og ruskevær mange ganger. Men å forlise var en dramatisk opplevelse de aldri vil glemme.* FOTO: ANDERS LYNØV

*Bård Leirvik fra Dønna var en av mannskapet ombord på fiskebåten «Herøy», som grunnstøtte på skjæret Bjugna utenfor Kristiansund i januar. I løpet av sine 37 år på sjøen, er dette første gang han selv opplever et forlis. Han håper det blir siste.*  
*- Alle skjønner vel at å havne i en sånn situasjon, når det er mørkt og kaldt, midt i januarmåned, og med liten til stiv kuling, er dramatisk. Det er litt tungt å snakke om, sier han.*

### Hjalp hverandre

Leirvik var en av fire ombord som var innleid fra Dønna Havfiske. Selskapet solgte båten til sunnmørsrederiet Herøyfisk AS bare uka før. Sånn sett var de flere ukjente kolleger på jobb da båten forliste. Han skryter av dem, og hvordan de reagerte da ulykka skjedde i fire-tida på morgenen.

- Alle ombord har heldigvis sikkerhetskurs. Vi snakket om det etterpå, hvor bra det var å vite akkurat hva man skal gjøre når noe sånt skjer. Men vi hadde veldig slagside, så vi måtte hjelpe hverandre på med drakter og lignende. Alle hjalp til, og backet hverandre opp. Den omsorgen mannskapet viste for hverandre, var helt fantastisk, forteller han.

Ifølge Leirvik var det ingen tilløp til panikk ombord.

- Alle var helt rolige, og ingen fikk panikk. Ingen hevet stemmen, de gjorde

det de skulle og gikk til sine poster. Det var nesten en mystisk ro, forteller han.

### Eksemplarisk

Etter at mannskapet hadde kommet seg over i redningsflåten, ble de plukket opp av fartøyet M/F «Fonnes», som befant seg i området.

- Der fikk vi klær, sko og nykokt kaffe. De var en fantastisk gjeng. Vi har også fått veldig oppbacking av rederiet i etterkant, med klær, hotell og mat, blomster og oppmerksomhet. Også de andre i Dønna Havfiske har oppført seg eksemplarisk. Det setter vi veldig pris på, sier Leirvik.

Alt de eide ombord i båten, mistet de. - Men det er sånt som kan erstattes. Vi må sette pris på at vi alle berget oss, og så får vi prøve å bearbeide opplevelsen i etterkant. Når vi får litt tid på oss, regner jeg med at



*LYKKELIGERE TIDER. Herøy på sild- og loddefiske.*  
FOTO: ANDERS LYNØV



*FORLIST. «Herøy» på skjæret Bjugna ved Hustadvika.*  
FOTO: KV -EIGJUN-

alle kommer seg ut på båt igjen og fortsetter i yrket, sier han.

### Første og siste

Leirvik regner med at han selv er tilbake på sjøen om to-tre uker. - Det er klart at dette er en situasjon man alltid vil huske. Det kan nok hende at jeg føler en viss uro neste gang vi passerer området. Men samtidig kan det kanskje være en del av terapien i etterkant å komme seg ut på båt igjen, og få ting litt på avstand. Forhåpentligvis er dette noe som bare skjer én gang i livet, og at dette var første og siste gang, sier han.

Selv skal han til tannlegen mandag for å reparere ei tann han brøt av i hendelsen, uten at han helt vet hvordan det skjedde. En annen av mannskapet brant seg på fingeren da han skulle gjøre det trivelig med stearinlys på hotellrommet i etterkant. Det var alt av fysiske skader.

- Etter at vi kom i land, satt vi på hotellrommet og pratet sammen med psykolog, og det ble sagt at vi var heldige som berget oss og ikke ble skadd. Da måtte jeg si at jeg var ikke så sikker på det, for jeg sitter nå her med ei knekt tann, og han der har en brent finger, ler han, og legger til: - Litt galgenhumor må man vel også ha.

**Av Mariann Vatne, Helgelands Blad. Saken er gjengitt med tillatelse fra Helgelands Blad.**

# FURUNO®

## MODELS FAR-2807 series

New X-band and S-band radar with ARPA and AIS display from Furuno.

- 23,1" Flat Screen LCD colour display
- Advanced signal processing for improved detection in rough sea
- ARPA with automatic tracking of 100 targets
- Displays 1000 AIS symbols
- Up to 4 radars can be interswitched
- Easy operation with customizable function keys, trackball/wheel palm module and rotary controls

Complies with all relevant IMO and IEC regulations. Can be installed on all types and sizes of ships.



### FURUNO NORGE A/S

Ålesund/Bergen, [www.furuno.no](http://www.furuno.no)

Phone +47 70 10 29 50 · Telefax: +47 70 10 29 51

Phone +47 55 94 41 41 · Telefax: +47 55 94 41 51

PLUS GRAFISK 55 33 38 00

## BUREAU VERITAS

Bureau Veritas er et av verdens ledende skipsklassifikasjons-selskaper. Vi har en godt utbygget organisasjon i Norge og kan tilby tjenester innen klassifisering og sertifisering til konkurransedyktige priser

- ✓ Klassifisering av nybygg
- ✓ Klassifisering av seilende skip
- ✓ 5-års fastpriskontrakter på klassifisering
- ✓ Typegodkjennelser av skipsutstyr
- ✓ ISM-ISPS-sertifisering
- ✓ Sertifisering av offshore utstyr og installasjoner
- ✓ Kvalitets- og miljøsertifisering



Ta kontakt med:  
**Bureau Veritas** – Postboks 1765 Vika, 0122 Oslo  
Telefon: 23 11 85 00 – faks: 23 11 85 01  
Mail: [bvnorway@no.bureauveritas.com](mailto:bvnorway@no.bureauveritas.com)  
Internett: [www.bureauveritas.no](http://www.bureauveritas.no) / [www.bvqi.no](http://www.bvqi.no)  
for videre informasjon



# Går DITT serti

## Maritim kompetanseh

### Sikkerhetscenteret Rørvik

ble etablert i 1994, og har gradvis utviklet seg til å bli et senter med høy faglig kompetanse innen utdanning av sjøfolk. Vi innehar i dag godkjenning på alle kurs som omhandler STCW – 95 konvensjonen. Vi har også en av landets mest moderne hurtigbåtsimulatorene som er tilrettelagt for trening og øvelser for hele brobesetninger. Simulatoren er bygd opp etter myndighetenes retningslinjer og krav. I tillegg har vi engasjert næringen, som har vært en viktig støttespiller i utformingen av simulatoren. Vi har i den senere tid lagt ned mye arbeid i hvordan vi kan tilrettelegge kursingen til beste for rederiene. Dette har medført at vi har en del pakkeløsninger som kan være av interesse. Vi er med på utvikling av nye kurs etter hvert som behovene dukker opp, og vi tilrettelegger gjerne kurs og opplæring som rederiene kan ha spesielle behov for. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.



*Hurtigbåtsimulatoren M/S ISABELL*

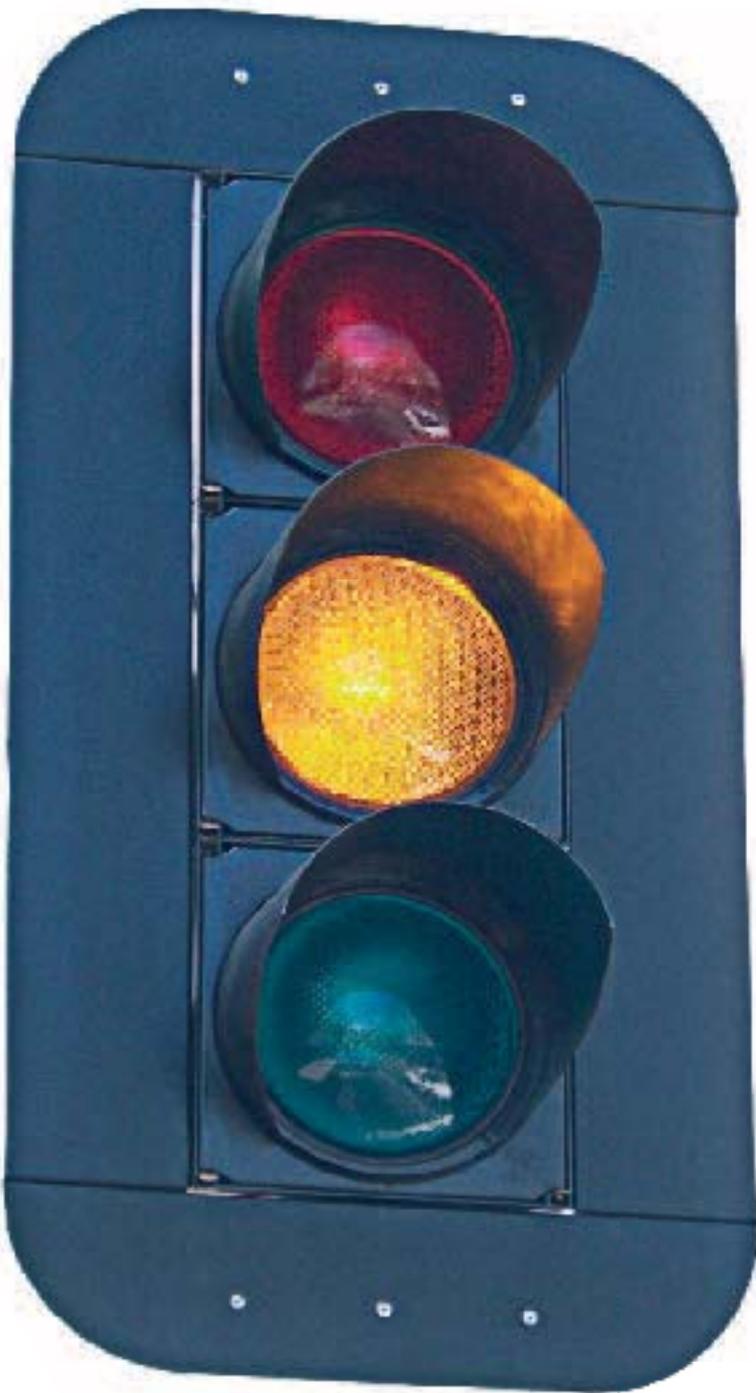
### **KURSTILBUD, VÅREN 2007:**

I henhold til gjeldende forskrift av 09.05.2003, nr. 687 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger.

### **RETRENING**

**for navigatører som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år:**

Oppstart: Uke 13 Periode: 26. mars - 4. april



**Dere vil spare tid og penger på vår evne til å være fleksible, og på vår evne til å ta administrative oppgaver i forbindelse med kursing**

# fikat ut?

## eving - Skipsoffiserutdanning - Sikkerhet

### RETRENING

**for maskinister som ikke har opprettholdt sin yrkeskompetanse de siste 5 år:**

Oppstart: **Uke 16** Periode: 16. april - 25. April  
*Med forbehold om godkjenning av Sjøfartsdirektoratet.*  
Kursene er delt inn i 2 blokker. Blokk 1 utføres som hjemmestudie der det avlegges prøve ved kursstart. Blokk 2 går over 14 dager med teori og praksis. I tillegg må navigatørene ha 68 timer og maskinistene 66 timer sikkerhetsutdanning ved godkjent opplæringsinstitusjon. Ta kontakt i god tid slik at du/dere får god tid til å gå gjennom blokk 1 før kursstart.

### ASSESORKURS HURTIGBÅT:

**Uke 12:** Periode: 19. mars - 23. mars

### HURTIGBÅTKURS:

**Uke 3:** Periode: 15. januar - 19. januar  
**Uke 8:** Periode: 19. februar - 23. februar  
**Uke 11:** Periode: 12. mars - 16. mars  
**Uke 23:** Periode: 4. juni - 8. juni  
**Uke 25:** Periode: 18. juni - 22. juni

### RETRENING H-BÅT - NAVIGATØRER:

**Uke 5:** Periode: 29. januar - 1. februar  
**Uke 7:** Periode: 12. februar - 15. februar  
**Uke 10:** Periode: 5. mars - 8. mars  
**Uke 16:** Periode: 16. april - 19. april  
**Uke 19:** Periode: 7. mai - 10. mai  
**Uke 21:** Periode: 21. mai - 24. mai  
**Uke 22:** Periode: 29. mai - 1. juni  
**Uke 24:** Periode: 11. juni - 14. juni  
**Uke 26:** Periode: 25. juni - 28. juni

### ANDRE KURS, VÅREN 2007:

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

### Utdanningsprogram for

## YTRE NAMDAL FAGSKOLE SKIPSOFFISERSUTDANNINGEN

Nautisk linje med praktisk utdanning på skolens øvingsfartøy M/S "Hillerø".



Skolens øvingsfartøy M/S HILLERØ

Utdanningen er modulbasert i 4 moduler slik at det er mulig å avslutte utdanningen på ulike sertifikatnivå som D 5, D 4, D 3 og D 1.

Utdanningen er modulbasert etter følgende plan:

**Modul I:** 7 mnd. studie med eksamen som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 5 (Kystskipper) *Søknadsfrist 15. april*  
**Modul II:** 3 mnd. studier som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 4 (Styrermann sertifikat) *Søknadsfrist 15.nov*  
**Modul III:** 4 mnd. studier som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 3 (Overstyrermann sertifikat) *Søknadsfrist 15. april*  
**Modul IV:** 6 mnd. studie som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 1 (Skipsfører sertifikat) *Søknadsfrist 15.nov*

Ta kontakt med skolen 74 39 35 50 / 74 39 05 00 for mer informasjon eller besøk skolens hjemmeside

[www.ytre-namdal.vgs.no](http://www.ytre-namdal.vgs.no)

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

**Sikkerhetssenteret**

Ytre Namdal videregående skole



7900 RØRVIK • Telefon 74 39 10 00 • Mobil 975 20 305 • E-POST [sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no](mailto:sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no)



## B-PostAbonnement

### Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,  
Postboks 2222, 5509 Haugesund

## Eneren i Maritim Elektronikk



NAVYkjeden er Norges eneste landsdekkende kjede innen maritim elektronikk. Vi har over 100 tekniske spesialister, flere markante skipsselektroaktører og i alt 24 forhandlere fra Fredrikstad til Kirkenes. Våre kjede-leverandører er meget kunnskapsrike og med et så kompetent nettverk er NAVY i stand til å assistere sine kunder og samarbeidspartnere på den aller beste måte.

### Alltid oppdatert radarbilde

Furunos radar FAR-21x7 radar lagrer radarbildet slik at du ikke må vente på oppdatering ved endring av skala eller ved kursskifte - du har hele tiden bilde og kontrollen. Hurtiggående fartøyer, som det ofte har vært problemer å detektere og følge, har du full kontroll over med den nye "wiper" funksjonen.

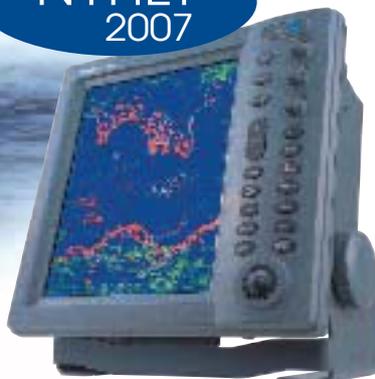
Furuno kan levere radarsett till alle typer båter og skip, fra den aller minste fritidsbåt opp til de aller største konvensjonsskip.



**FURUNO**

leverandør til NAVYkjeden

NYHET  
2007



### 12,1" LCD Farge radar

FR-8062 er en helt ny 12,1" LCD radar med en fantastisk oppløsning og ytelse. 6 kW sender med 4 fots åpen antenne. 3 antenne hastigheter. Enkel betjening med skrutaster. Egne instillinger kan lagres på hurtigtaster. Fantastiske egenskaper på korte områder. Kan utrustes med 10 måls ARPA og 100 måls AIS. Avansert auto kretser for sjørefleks og regnrefleks. Meget gode tilbakemeldinger fra brukere. Driftspenning: 10-32 V DC.

Ta kontakt med din  
NAVYforhandler  
for ytterligere informasjon,  
finn din forhandler på [www.navy.no](http://www.navy.no)



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