

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 3-2007

Satelittovervåkning for rent hav

Side 6 - 11

Seks nye år for Rune Teisrud

Side 12 - 16



Velferden feirer 60-årsjubileum

Side 28 - 31

Bokutlån i Rotterdam

Side 35 - 37



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

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

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

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

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

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

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



*The New Generation
in Ship 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
Bente Amandussen

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

Grafisk formgivning/Design and layout:
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

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Andrew Walls.

Redaksjonen avsluttet: 05.09.2007

ISSN-nr 0804-4589

- 4 Leder: Urovekkende økning av grunnstøtinger
- 5 Leder: Alarming increase of groundings
- 6 CleanSeaNet. Miljøsynderne observeres fra oven
- 6 CleanSeaNet. Polluters observed from the sky
- 12 Rune Teisrud: Endelig sjøfartsdirektør
- 18 Tusen unge i tøff konkurranse
- 20 Byggeboom for riggnæringen
- 22 Building boom for the rig industry
- 42 Magesjau om bord / The runs on board
- 44 NIS feirer tjuårs tjeneste
- 46 NIS celebrates twenty years of service
- 48 Årets vinner av Thor Heyerdahlprisen: Tenker miljø i alle ledd
- 50 Det menneskelige element: Mer enn bare menneskelige feil
- 52 Oppsummering av ulykker første halvår 2007
- 54 Norge først i verden med VHF data
- 56 LO-lederen besøkte Sjøfartsdirektoratet
- 58 Prøver lykken i egen båt
- 61 Spennende og relevant sommerjobb
- 62 Hva kan vi lære? / Lessons learned
- 64 Dispensasjoner under kontroll



EMSA tar i bruk satellitt-teknologi for å avsløre miljøsyndere.

Velferden/Leisure and cultural activities

- 24 Sommerens velferdsaktiviteter
- 25 Idrettsaktiviteter
- 28 60 år med Velferden
- 32 Filmtitler fjerde kvartal 2007
- 34 Film titles fourth quarter 2007
- 35 Med bilen full av bøker
- 38 Velferdstilbud i havn/Port based welfare activities
- 40 SHIP – Matsikkerhet / Food Safety



Idrett har alltid vært en viktig del av Velferdens aktivitetstilbud



Grunnstøtinger

Urovekkende økning

I løpet av første halvår i år, har vi dessverre hatt en utvikling på ulykkesiden som viser fortsatt økning i antall grunnstøtinger. Denne typen ulykker er det man ser mest av, og de ligger markert over andre typer ulykker til sjøs.

Som tidligere er det fiskefartøy, passasjerskip og mindre lastefartøy som dominerer blant grunnstøtingene. Noen av disse ulykkene førte til totalhavari med tap av menneskeliv, mens andre ga mindre materielle skader. Det er også urovekkende at mange av grunnstøtingene kunne gitt langt mer alvorlige konsekvenser enn det de faktisk gjorde. I noen tilfeller var det kun tilfeldigheter at så ikke skjedde.

Kompetansesikring

Blant de hyppigste årsakene til disse ulykkene, er samspillet mellom menneske og maskin, hvor kompetanse står sentralt. Dagens høye temperatur i arbeidsmarkedet, hvor kampen om kvalifisert og maritimt personell er knallhard, kan gi grunnlag for spørsmål om kompetansesikringen er god nok.

Flertallet av dagens sjøfolk er uten tvil dyktige og har sertifikatene i orden. Men gode sjøfolk og riktige sertifikater er ikke nok. Når en sjømann skifter jobb – som innebærer nytt ansvar, nye oppgaver og nytt fartøy – så kan ikke kompetansen fra tidligere år og fartøy uten videre overføres. Som vi vet, er ikke fartøy likt utformet, og utrustningen på bro eller i kontrollrom er forskjellig selv på søsterskip. Da er det tvingende nødvendig at rederiet tar ansvar for intern opplæring for å sikre at sjømannen får

den kompetanse han eller hun trenger for å kunne utføre den nye jobben på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Sikkerhetsstyring

Regelverket fokuserer også på nødvendigheten av kompetanse. International Safety Management Code (ISM) peker på betydningen av kompetansesikring som en del av rederienes sikkerhetssystem. Skipssikkerhetsloven beskriver også rederienes plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte fartøy. Dette for å kartlegge og kontrollere risiko, samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Innhold, omfang og dokumentasjon i sistnevnte system, skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.

Skipsføreren skal på sin side medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystem. Han eller hun skal også medvirke til at dette systemet blir fulgt om bord og at det fungerer etter sin hensikt. Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt.



Økt fokus

Sjøfartsdirektoratet har hele tiden fokus på kompetanse som et særdeles viktig element i sikkerhetstenkningen. Derfor vil direktoratet både direkte og gjennom classeselskapene ha økt fokus i tiden framover på hvordan rederiene sikrer at kompetansen på de ulike fartøyene er tilstrekkelig. Det er både i myndighetenes og rederienes interesse at antall ulykker – herunder grunnstøtinger – blir redusert. Hensynet til mennesker, materiell og miljø må gå foran økonomiske interesser.

Jeg mener at forholdene absolutt ligger til rette for å få ned antall ulykker gjennom riktige prioriteringer og godt samarbeid mellom næringen og myndighetene.



Groundings



FOTO: KYSTVERKET - KV EIGUN

As before, the fishing vessels, the passenger ships and the smaller cargo vessels are the ones dominating among the groundings. Some of these accidents resulted in total loss of vessel and loss of lives, while others only gave slight material damage. It is also alarming that some of the groundings may very well have had more severe consequences than they actually had. In some of the cases, it is only mere coincidence that they did not.

Competence assurance

Among the frequent causes to these accidents, is the interaction between human and machine, in which competence is central. Today's high temperatures in the labour market, where the fight for qualified and maritime personnel is extremely tough, may give grounds for questioning the quality of the competence assurance.

The majority of today's seafarers are without doubt skilled and have their certificates in order. However, having good

Alarming increase

During the first six months of this year, we have seen an unfortunate development in registered accidents showing a continuous increase in number of groundings. This type of accidents is the most frequent ones, and they clearly outnumber all other types of accidents at sea.

seafarers and appropriate certificates are not enough. When a seafarer changes jobs – which involves new responsibility, new task and new vessel – the competence from previous years and vessels can not be directly transferred. As we know, vessels are not identical in construction, and the equipment on the bridge or in the control room is different even on sister vessels. It is therefore imperative that the shipowners take responsibility for internal training to ensure that the seafarers get the competence he or she needs to be able to carry out the new work in a safe and secure manner.

Safety management

Rules and regulations also focus on the necessity of competence. International Safety Management Code (ISM) calls attention to the significance of competence assurance as part of the shipowners' safety system. The Ship Safety and Security Act also describes the duty of the shipowners to establish, implement and develop a documented and verifiable safety management system within the organisation of the shipowner as well as on board the individual vessel. This in order to identify and control risks, and also to ensure compliance with the requirements laid down in or pursuant to Acts or the safety management system itself. The contents, scope and documentation of

the last-mentioned system shall be tailored to the needs of the shipowner and its activities.

The captain, on his part, shall contribute to the establishment, the implementation and the development of the safety management system. He or she shall also contribute to the system being adhered to on board and that its function is as intended. The others working on board, shall as far as it is part of his or her scope of work, contribute to the compliance of the safety management system.

Increased focus

The Norwegian Maritime Directorate maintains its focus on competence as a vital element in safety thinking. Therefore, the Directorate will, both directly and through the classification societies, continue to focus on how the shipowners ensure adequate competence on the various vessels. It is in the best interest of both the authorities and the shipowners that the number of accidents – including groundings – is reduced. Consideration for people, material and environment must precede economical interests.

It is my opinion that the conditions are absolutely favourable for getting the number of accidents down, through setting the right priorities and through the cooperation between the industry and the authorities.

CleanSeaNet

Miljøsynderne observeres fra oven



Den europeiske sjøfartsorganisasjonen EMSA tar i bruk satellittteknologi for å få has på ulovlige oljeutslipp.

CleanSeaNet

Polluters observed from the sky



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

The European Maritime Agency uses satellites to fight illegal oil pollution.

The discharge of oil from ships causes significant damage to the marine environment. Although most shipowners and operators are very responsible, there will always be some that are motivated to deliberately pollute the sea. "There are several reasons for this", says Lendeert Bal, head of EMSA's unit for Pollution Preparedness and Detection. "First of

all, it is both cheaper and quicker to dump waste at sea than to take the time and effort to dispose of it properly. Secondly, it is often argued that shore based waste reception facilities are not readily available."

But henceforth unscrupulous operators who believe that they are unlikely to be spotted, should think twice. For

this April EMSA launched their CleanSeaNet system that uses satellites to monitor European seas. "Our hope is that this will help reduce such illegal activities substantially", says Bal.

Several images per day
CleanSeaNet will supply analysed images from data provided by Canada's



OVERVÅKER SJØEN. – Vi håper å hindre potensielle forurenserne, sier Leendert Bal, som leder EMSAs avdeling for påvisning og bekjempelse av forurensning til sjøs.

MONITORS THE SEA. “We hope to deter possible polluters”, says Leendert Bal, head of EMSA’s unit for Pollution Preparedness and Detection.

Men heretter må skruppelløse operatører, som tror det er liten sjanse for å bli oppdaget, tro om igjen. For i april i år startet EMSA sitt ”CleanSeaNet” system, som tar i bruk satellitter for å overvåke europeiske havområder. – Vi håper og tror at dette vil bidra i stor grad til å redusere ulovlige utslipp, sier Bal.

Flere bilder om dagen

CleanSeaNet leverer bilder fra Canadas to RADARSAT-satellitter og fra ENVISAT, som hører til den europeiske romorganisasjonen ESA. ENVISAT, som ble skutt ut i 2002, er det største jordobservatorieromfartøy som noen gang er bygget. Det har ti avanserte optiske og radarinstrumenter som sørger for kontinuerlig observasjon og overvåking av land, atmosfære, hav og is.

Satellittene går i lav bane og kretser rundt polarksen fjorten ganger i døgnet. Det betyr at det er dekning av europeiske havområder flere ganger per dag. Jo

Oljeutslipp fra skip forårsaker stor skade på marint miljø. Selv om de fleste som er involvert i skipsfart heldigvis viser stort ansvar for miljøet, vil det alltid være noen som lar seg friste til å forurense – med viten og vilje. – Det er flere grunner til det, sier Leendert Bal, som leder EMSAs avdeling for påvis-

ning og bekjempelse av forurensning til sjøs. – For det første er det både billigere og raskere å dumpe avfall på sjøen enn å bruke tid og krefter på å kvitte seg med det på lovlig vis. For det andre argumenteres det ofte med at det ikke finnes tilstrekkelig med avfalldeponier lett tilgjengelig.

RADARSAT satellites and the European Space Agency’s ENVISAT, which is the largest Earth Observation spacecraft ever built. It carries ten sophisticated optical and radar instruments to provide continuous observation and monitoring of the earth’s land, atmosphere, oceans and ice caps.

The satellites are in low earth orbit and each of these orbits on the polar axis fourteen times per day. Thus, there is coverage of EU waters several times per day – the further north, the better coverage. Each image covers an area of up to 405 km x 405 kilometers.

Selected images can be ordered depending on the needs of each individual Member State. These may range from comprehensive coverage of a nation’s offshore waters to the provision of selected images in perceived high risk areas. Having requested specific images, a network of receiving stations in Norway,

Italy and the Azores (the latter as of 2008) downloads the data from the satellites, following which it is relayed to control centres for rapid processing and analysis by trained operators. The operators assess the images, together with supporting meteorological information, to determine the likelihood of the presence of oil on the sea surface and to assist in identifying the source of the pollution.

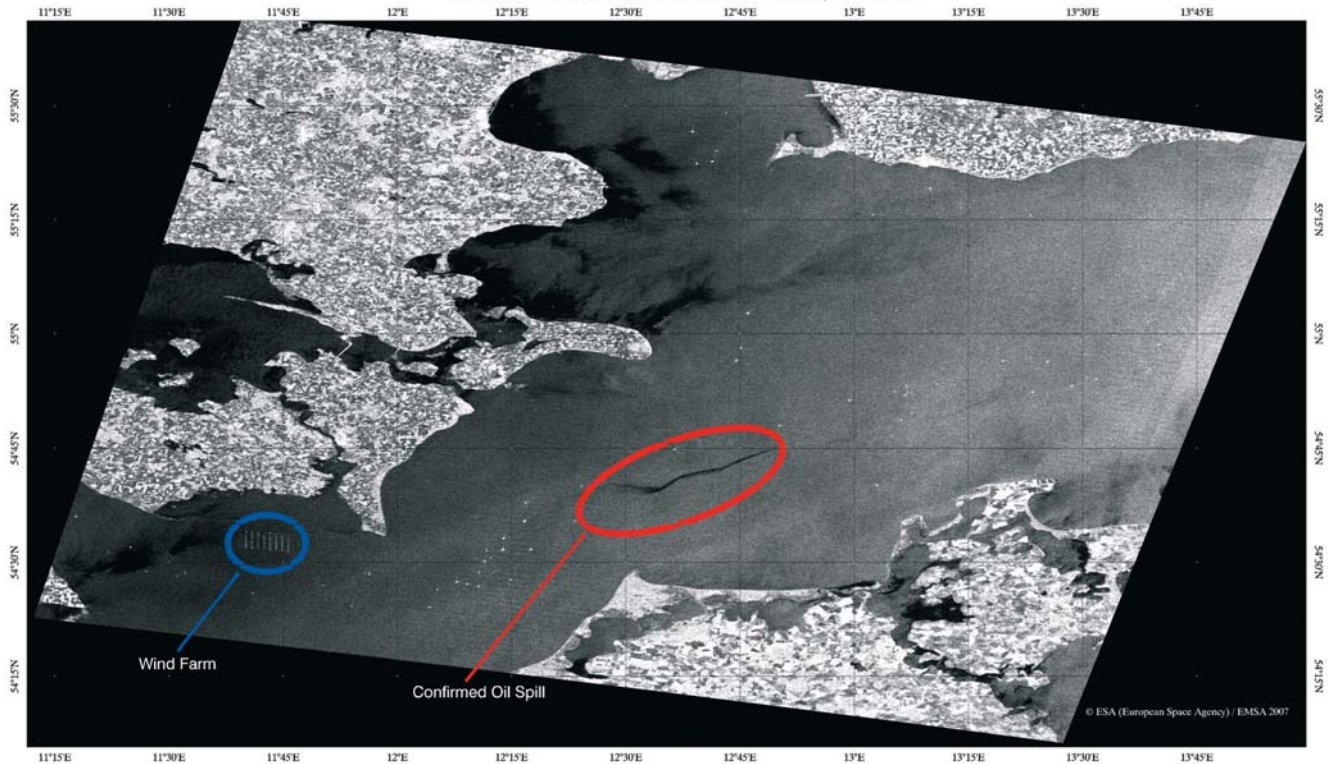
No doubt

Ship operators that feel tempted to clean out their tanks in the dark of the night should not feel secure, and thick clouds give no protection from the satellite’s piercing eye either. SAR sensors have the capability to detect oil slicks on the sea surface in darkness as well as daylight hours and to see through clouds. The sensors send out bursts of microwave energy and then record the

strength and origin of the returning reflections. SAR sensors can estimate

Background

The European Parliament and Council Directive 2005/35/EC on ship sourced pollution, and on the introduction of penalties for infringements, tasks EMSA with working with Member States to develop technical solutions and to provide technical assistance in relation to the implementation of the Directive. In line with this, the Agency provides a European operational system for oil slick detection based on satellite sourced synthetic aperture radar (SAR) images. The service is aimed at supporting the response chain of Member States for locating polluters, and is offered to authorities in all EU and EFTA states.



OLJESØL I ØSTERSJØEN. Dette bildet som ble tatt av ENVISAT-ASAR ved nordkysten av Tyskland 23. juli i år, viser en distinkt lang, mørk stripe med skarpe kanter og en diffus hale. Typisk for oljesøl som transporteres med vinden. Dette ulovlige utslippet ble bekreftet av tyske myndigheter.

OIL SPILL IN THE BALTIC SEA. This image, taken by ENVISAT-ASAR off the northern coast of Germany on 23 June 2007, shows a distinct elongated dark feature with sharp edges and a diffused tail, typical of an oil spill being transported by the wind. This illegal oil spill was verified by the German authorities.

lengre nord, jo bedre dekning. Hvert enkelt bilde dekker et område på opptil 405 ganger 405 kilometer.

Utvalgte bilder kan bestilles ut i fra det enkelte brukerlandets individuelle behov. Det kan for eksempel være omfattende dekning av et havområde man regner som

spesielt utsatt. Bildet lastes ned av en av mottaksstasjonene, som befinner seg i Norge, Italia og, fra 2008, på Azorene. Der blir det dirigert videre til kontrollsentre for rask bearbeidelse og analyse av faglærte operatører. De vurderer bildet sammen med metrologisk informasjon for

å avgjøre sannsynligheten av olje på havoverflaten. De kan også hjelpe til med å identifisere kilden til forurensingen.

Ingen tvil

Skipsoperatører som føler seg fristet til å rense tankene i nattens mulm og mørke,

the roughness of a target surface which is captured in the radar reflection patterns of an image. An oil slick at sea “smooths” the water surface and thus reduces the radar backscatter to the sensor. This creates a darker signature in the image which analysts can then interpret as a possible oil slick.

There are factors that may affect the interpretation of an image, such as wind, sea ice or algae blooms. “However, this is not really a big problem” says Satellite Data Acquisition Coordinator, Samuel Djavidnia. “Just take a look at this”, he says, pointing to an image on the screen where no less than three distinct linear features, criss-

crossing wind and wave direction, show that three ships have discharged oil. “There is no doubt we are dealing with oil slicks here”, he says, “because such patterns simply do not appear in nature”.

Right in front of one of the stripes is a little white dot. “Ships appear like that on the images” Djavidnia explains. “And considering how close to the oil slicks this ship is, we are most likely looking at the perpetrator.”

Fast transfer

Analysis of the satellite images can be provided by EMSA, but to obtain final verification of the potential slick one

needs to use more conventional means such as vessel or aerial surveillance. That may take time, but the images themselves are transferred remarkably fast from the satellite to the nearest ground station. If an oil spill is detected, the image and an alert will be sent to the proper pollution control authorities within 30 minutes of satellite overpass of the area. Then it is up to the national authorities to decide whether or not to use their recourses to send out patrols to verify the spill and if possible identify the polluter.

Samuel Djavidnia admits that he is a little disappointed by the response from national authorities so far. Not



TYDELIGE TEGN. – Her er det garantert tre ulike skip som slipper ut oljesøl. Slike mønstre oppstår ganske enkelt ikke i naturen, sier Samuel Djavidnia, som koordinerer arbeidet med satellittbilder.

TELLTALE STRIPES. “Here we can clearly see three different polluters. Such patterns simply do not appear in nature”, says Satellite Data Acquisition Co-ordinator, Samuel Djavidnia.

må ikke tro seg usett. Heller ikke tjukt skydekke gir noe som helst slags skjul for satellittene. SAR-sensorene (Synthetic Aperture Radar) kan oppdage oljesøl både i lys og mørke og se gjennom skyer.

Sensorene sender ut mikrobølger og måler styrken på refleksjonene som sendes tilbake, og de beregner deretter ujevnheten på overflaten de ser. Et oljeflak vil roe vannspeilet og det reflekterte bildet

viser en mørk flekk, som analytikere så kan tolke som et mulig oljeutslipp.

Det finnes faktorer som kan påvirke dette bildet, slik som vind, is på vannet eller sterk algevekst i sjøen. – Men egentlig er ikke dette noe stort problem, sier Samuel Djavidnia, som koordinerer arbeidet med satellittbilder. – Bare se her, sier han og peker på et bilde der ikke mindre enn tre tydelige striper, på kryss og tvers av vind- og bølgeretning, viser

many have chosen to follow up on the alerts that EMSA has sent out. “One must take into account that this is a new system” he says. “It will probably be a little while before they discover just how effective this system is. But Sweden has responded to several of our alerts” he adds. “They are in the process of prosecuting a polluter now.”

The cost of launching an operation involving aerial and vessel surveillance is of course considerable, so many states will probably think twice before they take action. But by complementing the usual national surveillance with satellite images, a more cost effective use of these expensive resources is achieved.

AIS integration

Possible spills identified on a satellite radar image are of limited value without verification by surveillance aircraft or vessels, and there isn't much one can do with an oil slick out in the ocean, with no ship in sight. It is important to have positive identification of the polluter, and that would be much easier by taking the vessel traffic information and superimposing it on the appropriate satellite radar image.

“AIS integration is something we are working on”, says Lendeert Bal. This will be done via the EMSA managed SafeSeaNet system, which looks more generally at the monitoring of

Bakgrunn

EU-parlamentets direktiv om forurensning fra skip og innføring av mulkt for overtredelser (2005/35/EC) ga EMSA i oppdrag å jobbe sammen med medlemsstatene for å utvikle tekniske løsninger og gi teknisk assistanse for å implementere direktivet. Det er i tråd med dette at de har utviklet CleanSeaNet, som er et system for å oppdage oljesøl basert på radarbilder. Tjenesten skal gjøre det lettere å lokalisere forurenserne, og er tilgjengelig for både EU- og EFTA-land.

at tre skip har sluppet ut olje. – Det er ingen tvil om at vi her har med oljesøl å gjøre, fastslår han. – For slike mønstre oppstår ganske enkelt ikke i naturen.

Rett foran den ene stripen kan man dessuten se en liten hvit prikk. – Det er skip som fremstår slik på bildet, forklarer Djavidnia. – Og tatt i betraktning av hvor nærme skipet er oljeflekken, er det sannsynlig at vi her har med synderen å gjøre.

Rask overføring

Analyse av satellittbilder kan foretas av EMSA, men for å få endelig bevis på oljesøl er det nødvendig å sende ut fartøy eller overvåkingsfly som kan bekrefte ugjerningen. Slikt kan ta tid, men selve

vessels and their cargoes. This will provide an EU wide picture of vessel traffic using geographical information systems (GIS) which, in this case, will substantially improve the system for detecting illegal oil discharges and identifying those responsible.

“It is still early days for CleanSeaNet. We have only been in operation for a few months and the system is under continuous development”, Bal says. “We are continuously working for technical improvements, but our hope is, of course, that we shall not only get better at identifying the polluters. We hope to deter them from polluting in the first place.”

bildene blir svært raskt overført fra satellitten til nærmeste stasjon på landjorda. Dersom et oljeutslipp blir oppdaget, vil bildet og et varsel bli sendt til de aktuelle myndighetene innen tretti minutter etter at satellitten har passert over området. Da er det opp til nasjonale myndigheter å avgjøre om de vil bruke ressurser på å sende ut fly eller skip, for om mulig å identifisere det aktuelle skipet.

Samuel Djavidnia innrømmer at han er litt skuffet over responsen nasjonale myndigheter har vist foreløpig. Ikke så mange har valgt å følge opp de varslene EMSA har sendt ut. – Man må jo huske på at dette er ganske nytt enda, sier han. – Det vil nok gå en liten stund før de oppdager hvor effektivt dette systemet er. Men Sverige har fulgt opp flere varsler, legger han fornøyd til. – De er i ferd med å reise påtale mot et rederi nå.

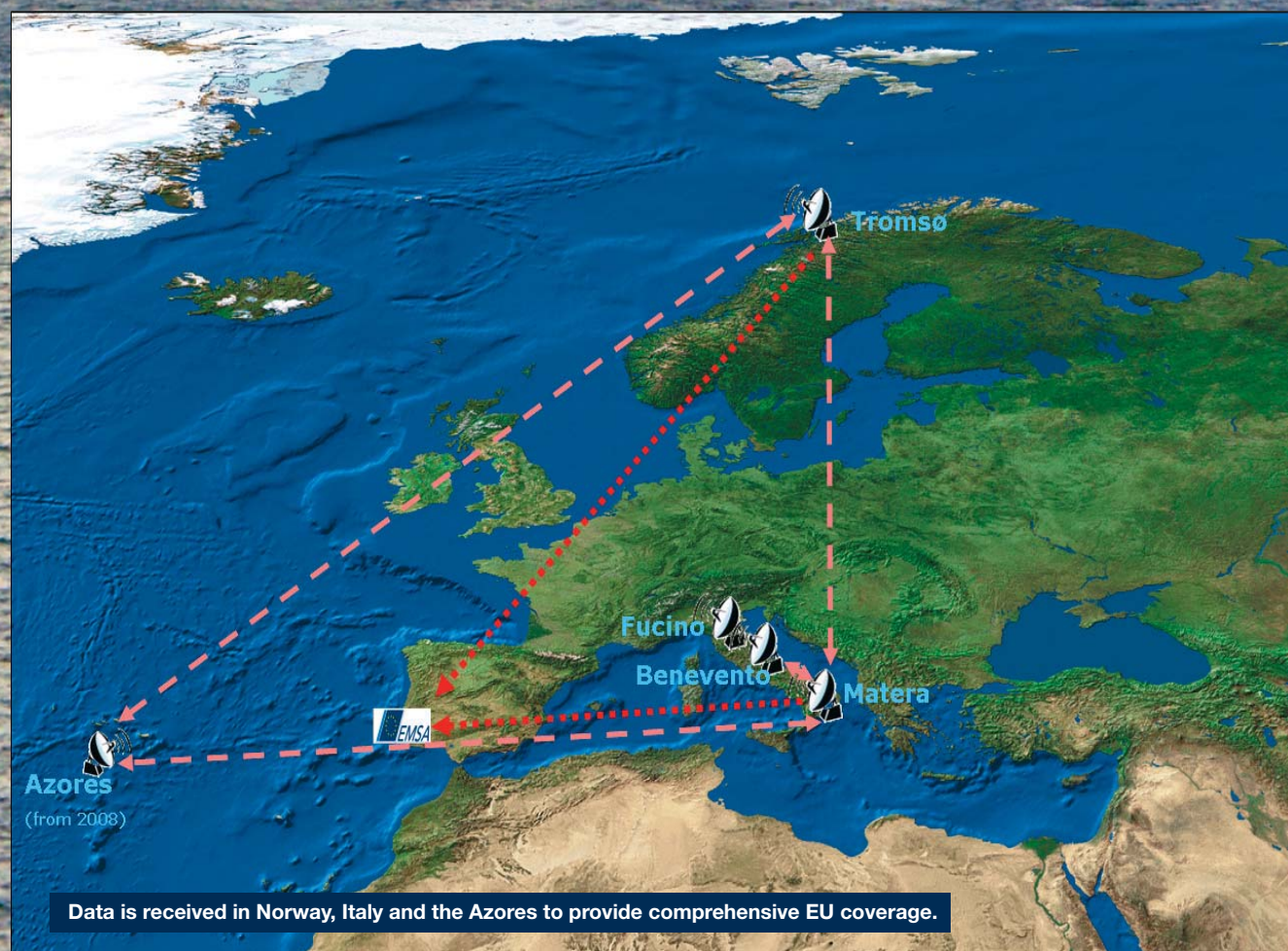
Det er klart det er dyrt å sette i gang en operasjon som involverer overvåkingsfly, så mange stater vil nok tenke seg om to ganger før de velger å gå til aksjon. Men en kombinasjon av den vanlige nasjonale overvåkingen og satellittbilder vil utvilsomt gi et mer kosteffektivt resultat.

AIS-integrasjon

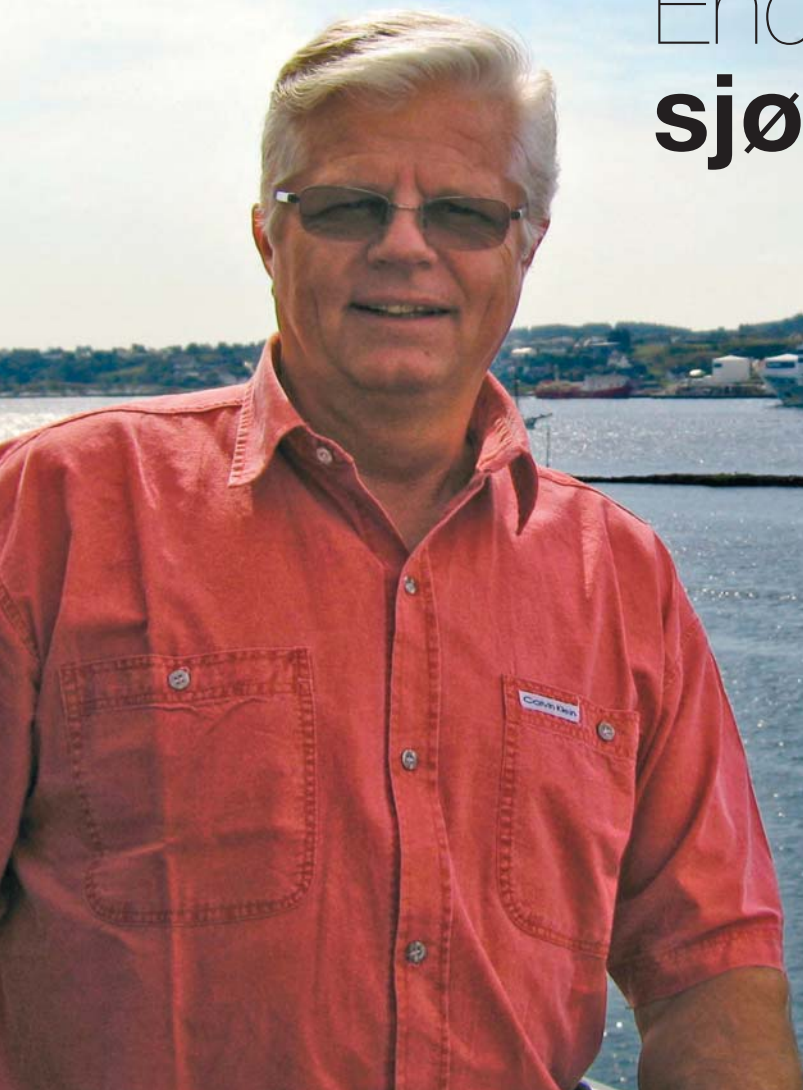
Radarbilder av mulig oljesøl har ikke så veldig stor verdi uten bevis fra overvåkingsfly eller andre fartøy. Det er heller ikke så mye man kan gjøre med et lite oljeflak som driver ute i havet, uten et eneste skip i sikte. Man må kunne identifisere fartøyet som har sluppet ut oljen, og det ville vært mye lettere dersom man kunne bruke trafikkinformasjon i form av AIS (automatisk identifikaasjonssystem) og legge det over radarbildet.

– Dette er noe vi jobber med nå, forteller Lendeert Bal. Det vil gjøres via EMSAs SafeSeaNet-system, som ser på mer generell overvåking av fartøy og last. Dette vil gi et helhetlig bilde av trafikken på havet, og vil gi vesentlig bedre mulighet for å oppdage ulovlige utslipp og for å identifisere de ansvarlige.

– CleanSeaNet er ennå ungt. Vi har bare vært i drift noen måneder, og systemet er i stadig utvikling, sier Bal. – Vi jobber kontinuerlig med teknisk forbedring, men vårt håp er selvsagt også at vi ikke bare skal bli bedre på å avsløre dem som forurenser. Vi håper at vi skal kunne skremme dem fra å gjøre det.



Endelig sjøfartsdirektør



*Sjøfartsdirektoratet er vel i havn i Hauge-
sund, og Rune Teisrud ser fram til å endelig
konsentrere seg fullt ut om det som virkelig
driver ham i jobben, nemlig sjøsikkerhet.
– Vi skal jobbe aktivt for å forebygge ulykker
og for et internasjonalt regelverk på høyde
med det norske, sier han.*

*NÆRHET TIL NÆRINGEN. Fra balkongen på toppen av Sjøfartsbuset
i Hugesund har Rune Teisrud utsikt til både verftsindustri og skipstrafikken
som passerer gjennom Karmsundet.*

Først og fremst Rune Teisrud, gratulerer med fornyet tillit! Var det en vanskelig vurdering for deg å avgjøre om du skulle søke om å fortsette i jobben?

Ja, det var det. Jeg følte jeg sto overfor nok et veiskille i livet. Jeg er jo 57 år, og det er jo rimelig å anta at dette er den siste jobben min. Så jeg måtte velge om jeg skulle ta belastningen med å fortsette med pendling fra Kristiansand og å bo borte fra familien min.

På den annen side så ble de første seks årene som sjøfartsdirektør sterkt preget av beslutningen om å flytte direktoratet til Hugesund. Nå er den jobben gjort, og det er utrolig deilig å være sjøfartsdirektør i stedet for "flyttedirektør". Endelig kan jeg ha full fokus på det jeg egentlig vil drive med, nemlig sjøsikkerhet.

Var du forberedt på hva som kom til å skje med direktoratet da du tok jobben som sjøfartsdirektør i 2001?

Jeg hadde jo hørt at ting rørte seg. En kveld sommeren 2001 satte jeg ute på kafé i Kristiansand da en journalist kom bort og fortalte at det var krefter som jobbet for å flytte direktoratet til Hugesund. Han lurte på hva jeg mente om det. "Hvorfor ikke flytte det til Kristiansand?", sa jeg, og det kom på nyhetene. Da skal jeg si det ble mange reaksjoner. Departementsråden sa at jeg knapt hadde begynt i jobben før jeg kom med politiske uttalelser.

Hvordan opplevde du det å få flyttebudsskapet?

Det var i begynnelsen av desember 2002. Jeg var på IMO-møte i London, hvor vi

diskuterte ISPS-koden, da jeg ble kalt hjem til Norge, men jeg fikk ikke vite hva det gjaldt. Ikke kunne jeg fortelle den norske delegasjonen hvorfor jeg som tross alt var delegasjonsleder plutselig måtte reise, og ikke måtte jeg vise meg på kontoret i Oslo i tilfelle noen skulle begynne å lure på hvorfor jeg var kommet hjem. Jeg hadde bare å innfinne meg på daværende nærings- og handelsminister Ansgar Gabrielsens kontor klokka ti neste formiddag.

Men du kan jo tenke deg hvor rastløs jeg var da jeg satt i leiligheten min i Oslo den kvelden, så jeg ville ta meg en tur innom kontoret for å lese mail og sånt. Det var jo sikkert ingen der på den tiden av døgnet likevel. Men da jeg kom ut av heisen i sjette etasje, hørte jeg at det beveget seg i gangen. Hva skulle jeg gjøre nå?

Det var bare ett sted å gå, og det var inn i bøttekottet. Og der sto jeg, inntil jeg hørte at personen tok heisen nedover. Det var en absurd situasjon. Jeg husker at jeg tenkte: "Hva pokker er det du driver med? Her står du som sjøfartsdirektør og gjemmer deg inni et bøttekott!"

Hvordan reagerte du da du fikk beskjeden? Hvilke tanker og bekymringer gjorde du deg?

Det ante meg jo hva som kom, men det var som et adrenalinstøt gjennom kroppen. Jeg tenkte "Hva nå?", og så for meg fullstendig kaos.

Så fikk jeg utdelt foredraget som jeg ble bedt om å holde på et allmøte for de ansatte, samtidig som regjeringen holdt sin pressekonferanse om saken. Det var ingen god følelse, og jeg opplevde helt klart en lojalitetskonflikt mellom min rolle som embetsmann på den ene siden og hensynet til sjøsikkerheten og, ikke minst, mine medarbeideres skjebne på den andre.

Ja, flytteprosessen må nødvendigvis ha vært en påkjenning også for deg personlig. Vurderte du selv noen gang å overlate roret til andre?

Ett sekund. Ikke mer, for jeg synes det er for feigt å gå. Har jeg tatt på meg en jobb, så skal jeg også gjennomføre den. Fridtjof Nansen er mitt forbilde i mye, og jeg tenkte på da han i 1888 gikk over Grønland fra øst til vest. Det var ingen bosetting i øst, så når båten hadde seilt var det ingen retrett. Den eneste måten å overleve på var å gå framover.

For meg var det ganske klart at flyttebeslutningen ikke kom til å bli omgjort, så jeg syntes det var bedre at jeg tok ansvar enn at det kom inn en ny "feiekost".

Var det noe som var spesielt vanskelig i prosessen?

For meg personlig så er det klart at skjebnen til mine ansatte var det vanskeligste, for det var jo de som hele tiden var meg nærmest. Den store utfordringen var at folk på huset skulle beholde troen på at jeg jobbet for at alt skulle ordne seg til det beste.

Det var spesielt vanskelig å måtte differensiere mellom medarbeidere og



Rune Teisrud ble i statsråd 15. juni utnevnt som sjøfartsdirektør for seks nye år. Teisrud har ledet Sjøfartsdirektoratet siden 2001, og hans første periode har i stor grad vært preget av Stortingets beslutning om å flytte Sjøfartsdirektoratet til Haugesund.

Teisrud (57) har arbeidet som styrmann og kaptein i utenriksfart, i skipsassuransse, og som direktør ved fullriggeren Sørlandet. Han har også tidligere vært ansatt i Sjøfartsdirektoratet, som avdelingsdirektør ved hovedkontoret, og som sjøfartsinspektør i Kristiansand.

bestemme hvem som skulle få forskjellige tilbud, men jeg måtte noen ganger være kald og klar. Enkelte former for kompetanse er det lettere å erstatte enn andre, og jeg måtte finne ut hva vi kunne kutte ned på av folk og oppgaver uten at det gikk ut over sjøsikkerheten.

Heldigvis delte de ansatte synet på at tredjeparten i denne konflikten ikke skulle lide. Alle jobbet for å ivareta hensynet til sjøfolkene og skipsfarten i Norge. De ansatte var helt fantastiske. Deres innsats i flytteprosessen har vært helt unik.

Når du ser tilbake på hele prosessen, er det noe du er spesielt fornøyd med? Eller burde noe vært gjort annerledes?

Å sette i gang med en opplæringsenhet i Haugesund før selve flyttingen var et godt grep. Det var et veldig trykk på å synliggjøre det at vi var i gang, men for sjøsikkerhetens skyld kunne vi ikke begynne å splitte opp direktoratet. Det ble mer ro omkring prosessen etter at vi startet opplæringen.

Også her må jeg få gi en kjempehonnør til mine medarbeidere som jobbet for å overføre sin kompetanse, selv om de ikke skulle være med på flytte-lassen til Haugesund. Det var som om de tenkte: "Jeg er i mot flyttingen, men ingen skal kunne komme og si at jeg ikke bidro."

Når det gjelder den senere driften av Haugesundskontoret var vi nok litt

famlende til å begynne med, og sett i ettertid burde vi vært mer stringente. Men ingen hadde prøvd noe liknende før oss, så vi måtte lære underveis.

Idrettsfolk på målstreken får gjerne spørsmålet "Hva føler du nå?" Hva med deg, hva følte du da du endelig kunne foreta den offisielle åpningen av sjøfartshuset i Haugesund?

Jeg var rørt. Det var vanskelig å uttrykke det jeg ønsket da jeg sto der og så alle medarbeiderne mine som kikket ned fra etasjene oppover. Det var et kjempeøyeblikk!

Det er ikke så dumt å sammenligne det med en målstrek, for vi hadde jo vært i gjennom et maratonløp, og takket være både gamle og nye medarbeideres innsats, så gikk det i henhold til oppsatt flytteplan.

Hvordan opplever du at det maritime Norge har reagert på flyttingen? Har det vært mange klager på dårligere service i flytteperioden?

Nei, tvert i mot. Fra 2001 har det vært en markant nedgang i antall klagesaker. Fra noen og åtti saker i året til kun 21 i 2006. Samtidig så har antallet journalførte dokumenter steget fra syttifire tusen i 2003 til over 115.000 i 2006. He he, det burde jeg vel legge fram når jeg skal forhandle lønna mi snart.

Jeg tror nok ikke næringen er klar over hvor store mengder med saker vi



*RØRT.
Rune Teisrud hadde problemer med å uttrykke følelsene da han endelig kunne erklære direktoratets flytting fra Oslo for overstått. – Det er takket være de ansattes innsats at det gikk så bra, sier han.*

Før flyttingen var det ingen som forutså den byggeboomen vi er inne i nå, den lå i alle fall ikke i min krystallkule, men vi var opptatt av å få informasjon ut til næringen om at ting kunne ta litt ekstra tid hos oss. Vi varslet på forhånd og oppfordret dem om å være flinke til å sende inn riktig dokumentasjon og slikt. De fleste store rederiene og andre av våre brukere har vist stor forståelse for vår situasjon og de har gitt oss honnør for at vi har klart å gjøre jobben. Når det gjelder vårt eget departement, Nærings- og handelsdepartementet, så har det vært et nært og godt samarbeid under hele prosessen. Det samme kan sies om Miljøverndepartementet.

Påvirker denne byggeboomen Sjøfartsdirektoratet på andre måter også?

Absolutt, for nå slåss vi med næringen om de samme menneskelige ressursene. Vi i Sjøfartsdirektoratet har ettertraktet ekspertise, men vi er ikke i stand til å konkurrere med lønningene i næringslivet, og da mister vi en del personale. Det er ingen som kan si noe på det, folk vil jo gjerne ha best mulig betalt for det de gjør, men resultatet er at vi sliter med å skaffe nye ansatte med riktig kompetanse. Det gjelder særlig ingeniører og nautikere.

Rekruttering er altså den neste store utfordringen som direktoratet står overfor. Det sa jeg også til LO-sjefen da han var på besøk her for noen uker siden.

Vi vil gjerne rekruttere kvinner, for skipsfart er en mannsdominert næring. Det viser seg også når vi skal sette sammen delegasjoner til internasjonale møter, for eksempel IMO-møter i London. Lovverket i Norge sier at det skal være minst førti prosent kvinner i delegasjonene, og det er en stor utfordring i en næring som vår.

Hva vil du gjøre for å inspirere dine medarbeidere, da?

Tja, vi hadde jo for eksempel vår egen Sildajazz på verandaen her. Det var skikkelig populært. Det er jo slik at noen vil ha trimrom og andre vil ha gratis parkering, men det viktigste er å få til en harmonisk arbeidsplass hvor

folk trives. Utover dette med forskjellige velferdstilbud, prøver vi å legge til rette for karriereutvikling og ensartet lønnspolitikk. Vi ønsker å bygge opp våre ansattes kompetanse med for eksempel kursing og jobbotrasjon.

Hva med ytre etat? Sjøfartsdirektoratet har jo mange stasjoner langs hele kysten.

Ja, og det er vanskelig å rekruttere der og. Jeg kommer til å besøke flere stasjoner framover, for dette med å få hele etaten til å virke sammen som ett direktorat er heller ikke lett, i og med at vi er spredt over hele landet og har tre stasjoner i utlandet. Men to ganger har vi nå greid å samle hele etaten, første gang ved 100-årsmarkeringen og sist nå i forbindelse med åpningen av nytt bygg her i Haugesund.

Arbeidsfeltet for Sjøfartsdirektoratet er jo veldig bredt. I hvilken grad synes du at du klarer å ha kontakt med de forskjellige instansene vi jobber for og med, deriblant våre egne stasjoner?

Sjøfartsdirektoratet har hele tiden kontakt med både departementet og næringen. Det er en rekke faste møter i råd og utvalg hvor vi treffer representanter fra alle nivåer. Stasjonene våre har den daglige kontakten med hele næringen, også har vi jo Velferden som er ute og treffer de enkelte sjøfolka, og Vis Sjøvett som jobber ute blant fritidsbåtkbrukerne.

For min egen del så har jeg møter med vårt overordnede departement, og så prøver jeg i blant å være ute for å treffe både medarbeidere og næringen langs kysten. Blant annet var jeg i Rørvik for en stund siden, og der besøkte jeg både den maritime skolen og dro på et verft. I Trondheim møtte jeg havnevesenet og politiet.

Dessuten så pendler jeg jo mellom Arsvågen og Mortavika hver helg, vet du, men da prøver jeg å holde meg helt anonym. Men jeg tar affære hvis jeg ser regelbrudd når jeg er ute og reiser med båt, altså. Dersom jeg ser at folk oppholder seg på nedre bildekket under overfarten for eksempel, eller at tekniske ting ikke virker som de skal, da sier jeg fra. Ting kan jo gå galt.

La oss prate litt om dette med ulykker. Hvordan er det å være sjøfartsdirektør når ting går skikkelig galt?

Det er tungt. Når man har vært på sjøen i tjue år selv, så identifiserer man seg veldig med dem det gjelder. Også blir jeg selvsagt redd for at hendelsen kan skyldes noe som vi i Sjøfartsdirektoratet har gjort galt eller oversett. Dersom det viser seg at det er noe helt unødvendig som ligger bak ulykken, sånn som alkohol for eksempel, da blir jeg sint og lei meg på standens vegne.

Og så er det jo selvsagt vanskelig for meg, men enda verre for de involverte og etterlatte, å takle presset fra media, hvor det ofte kan virke som om det er om å gjøre å finne en syndebugk. Man greier aldri helt å forberede seg på hva som kan bli en sak i media, og det verste jeg vet er journalister som ikke er tilretteliggende og bare er ute etter å skape sensasjoner. Men det er mange gode journalister jeg har full tillit til, som jeg vet bare er ute etter fakta i saken. Det er jo også viktig å ha media med når man skal bringe et viktig budskap ut, og det synes jeg faktisk media plikter overfor samfunnet å gjøre.

Sjøfartsdirektoratets arbeid med ulykker fokuserer i stor grad på å se på bakenforliggende årsaker til hendelsen. I forbindelse med omorganiseringen opprettet vi en egen avdeling som skal jobbe med strategisk sikkerhet. Å arbeide for å forebygge ulykker er det viktigste vi gjør, og vi jobber veldig aktivt med å få informasjon ut til næringen.

Demest er vi svært aktive i IMO og EMSA for å få til et internasjonalt regelverk som ivaretar sikkerheten til sjøs.

Hva tror du om Norges framtid som sjøfartsnasjon? Hvor avgjørende er det for vår rolle i internasjonale fora at vi fortsetter å hevde oss som en betydningsfull flaggstat?

Det er det faglige innholdet som blir framført av våre folk som blir hørt, men det er klart det er viktig at vi har tonnasje i ryggen, og at tonnasjen vår faktisk er god. Og dessuten, hva skal vi kjempe for om vi ikke har en flåte? Da blir vi redusert til en havnestat.

Slik det er nå, er Norge så respektert som sjøfartsnasjon at vi for eksempel blir hørt i EMSA selv om vi ikke er EU-medlem. Vi får blant annet være med på de formøtene som EU-kommisjonen har før hele verden samles i



SLURVER IKKE MED SIKKERHETEN. Sjøfartsdirektøren bruker flytevest, selv om han bare er på tur i kanoen.

IMO. Jeg tror neppe vi ville vært i en slik posisjon uten en stor flåte. Mister vi tonnasjen, så mister vi innflytelsen.

Og det er viktig at Norge har innflytelse, for da kan vi bidra til å løfte internasjonalt regelverk opp på et nivå som vi ønsker i Norge. At enkelte flaggstater opererer med et minimumsnivå utgjør ikke bare en trussel for sikkerhet og miljø, men det gjør det også vanskeligere for seriøse aktører å konkurrere økonomisk.

Vi er i ferd med å gå inn i en tid der forbrukere og bedrifter vektlegger "grønne" verdier stadig sterkere. Hvordan vil Sjøfartsdirektoratet jobbe for et bedre miljø?

Dette er noe jeg føler kommer mer og mer, særlig fordi vi er i ferd med å oppdage hvor skremmende fort miljøødeleggelsen skjer. Selv om skipsfart forurenser mindre enn andre transportnæringer, så må vi hele tiden ha for øyet at også vi bidrar til global oppvarming og skade på naturen. Vi må ta vårt ansvar. Sjøfartsdirektoratet jobber kontinuerlig med problematikken rundt avgasser, spredning av fremmede organismer via ballastvann og så videre.

Med både miljøhensyn og med forebygging av ulykker og mye annet

må vi jobbe sammen med næringen for å få til et skikkelig regelverk. Det er jo slik at vi er satt til å forvalte regelverket og de må etterkomme det, men utviklingen av regelverket, det kan vi samarbeide om.

Hva kan maritim næring forvente av Sjøfartsdirektoratet framover?

I første omgang skal vi konsentrere oss om implementeringen av den nye skipssikkerhetsloven. Vi drømmer jo hele tiden om et enklere regelverk. Nå jobber vi også med å gjøre ting enklere for næringen i forbindelse med elektroniske søknader og saksbehandling, men det er et prosjekt som koster mye ressurser og penger, så det vil ta en tid. Så blir det oppfølging av ISM av rederiene og på fartøyene.

Ellers vil vi gå gjennom vår nye organisasjonsmodell og se på hva vi eventuelt kan rette på. Vi ønsker overordnet kontroll, det vil si at vi ikke skal utføre så mye detaljkontroll, slik at vi får tid og ressurser til å rekke over mer.

Tilbake til din rolle som sjøfartsdirektør, på hvilken måte har din tidligere karriere forberedt deg på jobben? Hadde du tidlig ambisjoner om en slik stilling.

Ingenting kunne forberede meg på å bære ansvaret for å flytte et direktorat tvers over landet, men jeg har jo vært på sjøen og gått gradene fra dekksgutt til fire striper. Det er en verdifull erfaring. Det var spennende å møte ulike kulturer, og det var en veldig god oppdragelse å lære å innordne seg om bord på et skip.

Sjømannsutdannelsen er forresten den mest demokratiske veien til topps. Da jeg sluttet på ungdomsskolen ville jeg ikke gå videre på gymnaset. Jeg hadde eksamen i tysk muntlig på formiddagen og klokka ett gikk jeg om bord i flyet til Amsterdam og videre til Europort. Etter tre års fartstid begynte jeg på styrmannsskolen, og da var jeg veldig motivert. Så løste jeg andre-styrmannsertifikat da jeg var 21. Jeg synes det er synd at det ikke er mu-

ligheter for norsk ungdom å oppleve dette i dag.

Jeg hadde en rar opplevelse på begynnelsen av syttitallet. Da jeg leste forordet fra sjøfartsdirektøren i Skipskontrollens regelbok, så tenkte jeg at der skal underskriften min stå en dag. Etter at jeg gikk i land i 1985 jobbet jeg seks år i sjøforsikring, og så ble jeg nysgjerrig på rollen som sjøfartsinspektør. Jeg fikk jobb som inspektør i Kristiansand og siden gikk det slag i slag i direktoratet og andre steder. Jeg søkte på jobben som sjøfartsdirektør forrige gang den var ledig også, men jeg fikk den ikke. Jeg skjønner jo hvorfor i dag. Men da den ble ledig igjen i 2001 ble jeg oppfordret om å søke. Og plutselig så satt jeg der da. Min mor syntes det var helt forferdelig. Hun likte ikke at jeg skulle begynne å pendle til Oslo.

Helt til slutt Teisrud, siden du er "gammel sjømann" så må jeg jo spørre: Savner du å seile på de sju hav?

Jeg hadde det kjempefint da jeg seilte, jeg, men jeg ble i grunnen ferdig med det. Enkelte har jo problemer når de går i land. De klarer ikke å slå seg til ro. Sånn er ikke jeg. Jeg går fullt opp i den jobben jeg er i, og nå er jeg sjøfartsdirektør. Men for all del, jeg har jo egen båt og er stadig ute på sjøen.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Markom

UNIFORMER FOR SJØ OG LAND

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

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

Kakiskjorter til lager november/desember.

Uniformsbukser.

Natogensere med rund- eller v-hals.

Refleksvester - Port Security.

Distinksjoner.

Redningsvester med automatisk utløser.

**Besøk vår nettbutikk for enkel bestilling:
www.markom.no/nettbutikk**



Besøksadr: Skur 39 Vipppetangen, 0150 Oslo • Postadresse: Boks 5069 Majorstuen, 0301 Oslo
Tlf: 915 13 079 • 21 92 10 92 • Fax: 94 77 24 31 • post@markom.no • Org. 933 803 406

Se komplett utvalg på www.markom.no

HØSTNYHETER
se vår webside!

VDR Voyage Data Recorder VR-3000

S-VDR Simplified Voyage Data Recorder VR-3000S

Compact unit to facilitate
space-saving installation
and flexible system configuration
to suit variety of ships



Achieving full compliance with the IMO and IEC standards, FURUNO VDR/S-VDR compiles various voyage data from interfaced onboard navigation equipment for the period of the past 12 hours. By providing the information for maritime casualty investigation as well as for reference to future casualty prevention, FURUNO VDR/S-VDR contributes to maritime safety.

- ▶ **VR-3000: Complies with IMO A861(20) and IEC 61996 and IEC 60945**
- ▶ **VR-3000S: Complies with IMO MSC.163(78) and IEC 61996-1/2 and IEC 60945**
- ▶ **Space-saving installation with a compact Data Collecting Unit**
- ▶ **Selectable Data Recording Unit: A fixed protection capsule**
- ▶ **Live Player software allows for real-time data monitoring as well as data playback with a PC at a later date**



FURUNO NORGE AS

Sjømannsveien 19 • 6008 Ålesund • Norway
Tel.: +47 70 10 29 50 • Fax: +47 70 10 29 51 • e-mail: furuno@furuno.no

www.furuno.no

Tusen unge i tøff konkurranse

I løpet av fire dager i slutten av mai samles tusen elever på Skansen i Trondheim. Det er klart for årets skolekonkurranse i sjøvett.



KONKURRANSEN SKAPER BLEST. Leder i "Vis sjøvett" Trondheim, Sjur Gaard, mener at arrangementet er god reklame for "Vis sjøvett".

For syttende gang arrangerer "Vis sjøvett" Trondheim den årlig skolekonkurranse i sjøvett for sjuende klassetrinn. Alle skolene i Trondheim får tilbud om å delta og flere skoler står på venteliste. På Skansen vises det intelligens og muskler når elevene testes i teori og praksis. I løpet av fem timer skal de unge gå gjennom ti poster; roing, knuter, redningsutstyr, kjøring med motorbåt, livredning, miljøvern, brannvern, tautrekking, besøk på rednings-skøyta og skriftlig prøve.

Teori og praksis

I forkant av konkurransen kjører Brannetaten ut til alle deltagende skoler med arbeidsboka "Vannviktig". Denne danner det viktige teoretiske grunnlaget for å delta. I tillegg har elevene også hatt praksisdager, der de har øvd seg på knuter og stikk og hjerte-lungeredning. Lærer Roy Inge Sivertsen ved Ranheim skole forteller at klassen jobber systematisk gjennom boka i forkant av konkurransen.

– Etter at vi nå har fått skikkelig materiell, har undervisningen i sjøvett tatt seg opp, mener han. – Vi har brukt cirka 25 timer på forberedelser til konkurransen, men elevene er allikevel litt nervøse foran dagen, sier Sivertsen, som også hadde vært med året før og synes den praktiske delen danner grunnlaget for at de tar med seg kunnskapen videre.

Kan redde liv

Leder i "Vis sjøvett" Trondheim, Sjur Gaard, forteller om et godt samarbeid

Resultater fra årets skolekonkurranse i Trondheim

- | | |
|-----------|-----------------------|
| 1. premie | Åsheim skole gruppe C |
| 2. premie | Ila skole gruppe A |
| 3. premie | Ila skole gruppe B |



FLYTEPLAGG ER VIKTIG. Erling Landrø fra politiet forteller hva som er riktig utstyr på en redningsvest.



LIVREDDING. Instruktør Morten Holden leder elevene gjennom hjerte-lungeredning og sideleie.

med politiet, Redningsselskapet, brannetaten, kommunen og lokale båtforeninger. I løpet av skolekonkurransen er førti instruktører i drift.

– Konkurransen skaper blest om ”Vis sjøvett” og vi får sjøvettkunnskap inn i skolen, mener han.

Engasjementet er det ingenting å si på; fra lokalene til Redningsselskapet ropes det ”1-1-3!”. Frank Skavland er svømmeinstruktør og en av lederne på posten om livreddning. Hjerte-lungeredning og stabilt sideleie er viktige temaer som kan redde liv om uhellet skulle være ute. I lokalene ved siden avholdes teori prøven. Elevene sitter sammen to og to, der 20 spørsmål skal besvares på 20 minutter. Ikke alle postene i konkurransen gir poeng, men det er allikevel

SJØVETTUTVALGENE

”Vis sjøvett” Trondheim er en av landets 18 sjøvettutvalg, som driver forebyggende arbeid lokalt. Målet er å forhindre ulykker med fritidsbåter og arbeide for økt miljøbevissthet og trivsel i og ved sjøen. I Sjøfartsdirektoratet ligger ansvaret for ”Vis sjøvett” i underavdeling ”Sjøvett og fritidsbåter”. Alle sjøvettutvalg får økonomisk støtte fra Sjøfartsdirektoratet for å fremme ”Vis sjøvett”-arbeidet.

viktig at elevene viser tilfredsstillende ferdigheter på samtlige stasjoner.

Elevene er aktive og ser ut til å ha det kjekt, samtidig som de lærer mye

nytt innen sjøvett. Dette er forebyggende arbeid på høyt nivå. I skolekonkurransen står det om store premier; førstepris er en dagstur for hele klassen med hurtigruta til Kristiansund. Andre- og tredjepremie er en dagstur til Tautra. Tautrekkingskonkurransen avsluttes hver dag med kinobilletter til vinnerlaget.



Lorna Mannes Dyrkolbotn,
rådgiver, Sjøfartsdirektoratet



BÅTMANNSKNOP OG PÅLESTIKK. Johan Vespestad i ”Vis sjøvett” Trondheim viser knuter og stikk.



I FYR OG FLAMME. Brannetaten deler sine kunnskaper. For elevene er det godt å ha prøvd slokningsutstyr i rolige omgivelser.

Byggeboom for riggnæringen



Sjøfartsdirektoratet opplever tidenes største pågang når det gjelder bygging av nye flyttbare innretninger. Fokus på overordnet kontroll og reders internkontroll tidligst mulig er løsningen for å få nybygg som overholder direktoratets krav, sier Alfred Skår Hansen, underdirektør i avdeling for flyttbare innretninger.

NYBYGG. Nexus FPSO er en norskflagget innretning som skal bygges på Samsung Heavy Industries, på oppdrag av Nexus Floating Production Ltd. ILLUSTRASJON: NEXUS

Det bygges flyttbare innretninger for 100 milliarder kroner i norskkontrollerte selskap. Normalt har Sjøfartsdirektoratet ett til to nybyggbehandlinger i året, men for tiden er sju nybygg under behandling for norske maritime sertifikater. Foruten den direkte saksbehandlingen for innflaggede nybygg er det også økende press på bistandsaktivitetene for Petroleumstilsynet, samt et stigende ønske fra utenlandske redere om å få utstedt Letter of Compliance (LOC), det vil si at utenlandske flyttbare innretninger underlegges samme kontrollordning som norskregistrerte innretninger.

Reders styringssystem i fokus

To av verdens tre største verft, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) og Samsung Heavy Industries (SHI) ligger på den sørkoreanske



FLAGG NORSK! Underdirektør i avdeling for flyttbare innretninger, Alfred Skår Hansen hadde gjerne sett at flere flagget norsk for å sikre kvaliteten på nybygg.

øya Geoje. Til nå er fire flyttbare innretninger byggeanmeldt her. Sjøfartsdirektoratet har gjennomført fem tilsyn

med fokus på redernes styringssystem under byggeprosjektene på Geoje. For å sikre samsvar med gjeldende forskrifter i en hektisk byggeperiode, må rederne ha et styringssystem som klart kan vise Sjøfartsdirektoratet at forskriftenes krav er oppfylt. Dette er en prosess som krever høy grad av involvering fra reder i alle faser av prosjektene, noe som er en vesentlig forskjellig fra annen skipsbygging. – Det at reder selv har et klart ansvar i byggeperioden er avgjørende for å sikre høy grad av sikkerhet under byggingen, sier Alfred Skår Hansen. – Det er helt naturlig at redere, som skal ha en sikker drift med innretningen i flere tiår fremover, er sterkt inne i byggeperioden mener han.

Norsk flagg = kvalitetsstempel

Sjøfartsdirektoratets regelverk for flyttbare innretninger er den mest komplette

§ 7 Krav til sikkerhetsstyringssystem for konstruksjon og bygging

Reder skal etablere, følge opp og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem for å sikre at konstruksjon og bygging utføres i samsvar med krav på områder som omfattes av lover som nevnt i § 1.

Følgende elementer skal blant annet inngå i sikkerhetsstyringssystemet:

- a) Beskrivelse av mål for virksomheten innen områdene sikkerhet og vern av det ytre miljø.
- b) Prosedyrer, instruksjoner eller andre rutiner som beskriver planlegging og gjennomføring av aktiviteter for å nå de målene som er satt for virksomheten.
- c) Organisering, planlegging og gjennomføring av virksomheten med tilhørende aktiviteter.
- d) Klargjøring av ansvars-, myndighets- og oppgavefordeling samt kommandoforhold.
- e) Oversikt over relevant regelverk, samt en beskrivelse av hvordan virksomheten holder seg oppdatert med hensyn til konsekvenser av nye eller endrede lover og forskrifter.
- f) Beskrivelse av og krav til dokumentasjons- og informasjonssystemer, samt prosedyrer for kontroll og styring av disse.
- g) Prosedyrer og/eller instruksjoner for avviksbehandling og rapportering.
- h) Planer for oppfølging og videreutvikling av sikkerhetsstyringssystemet.
- i) Prosedyrer og /eller instruksjoner for å sikre at entreprenører som deltar i virksomhet tilknyttet flyttbare innretninger, overholder krav fastsatt i eller i medhold av lov som nevnt i § 1.
- j) Prosedyrer og/eller instruksjoner for å sikre at kompetent personell nyttes under planlegging og gjennomføring av virksomheten.
- k) Prosedyrer og/eller instruksjoner for å sikre at reders ansatte og entreprenørers ansatte får nødvendig opplæring.

samling med regler for denne type fartøy, og er unik i sitt slag i verden. – De fleste høytteknologi-nybygg i dag velger å bygge etter våre regler, uavhengig av flaggstat sier Skår Hansen. – Dette er en tillitserklæring fra en globalisert næring. Samtidig fører dette til mang-

lende samkjøring, ulik fortolkning og varierende kontroll. Vi kan ikke saksbehandle for nybygg som ikke er byggeanmeldt til oss. Jeg skulle selvfølgelig helst sett at også disse flagget norsk for å sikre kvaliteten av byggene, sier han.



Anne Eik,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet
Senior Executive Officer, NMD

DEN NORSKFLAGGEDE innretningen West E-drill bygges ved Samsung Heavy Industries på oppdrag av norske SeaDrill.

FOTO: ROE TVERRÅ



Construction boom in the rig industry

The Norwegian Maritime Directorate is experiencing an all time high with regards to inquiries in connection with construction of new mobile offshore units. The earliest possible focus on supervisory control as well as the shipowner's internal control is the solution to having newbuildings which meet the requirements of the Directorate, says Alfred Skår Hansen, Assistant Director of the Department for Mobile Offshore Units.



DEEPSEAATLANTIC. Denne innretningen er bestilt av Odfjell Invest Ltd, og skal bygges på det sørkoreanske verftet Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering.

ILLUSTRASJON: ODFJELL INVEST LTD

New mobile offshore units for NOK 100 billions are under construction in companies controlled by Norwegians.

Normally, the Norwegian Maritime Directorate has one or two newbuildings per year. These days however, appli-

cations to receive Norwegian maritime certificates are being considered for seven newbuildings at the same time. In addition to the direct case handling on flag registration of newbuildings, the pressure on the assisting activities for the Norwegian Petroleum Safety Authority is getting heavier, and the number of foreign shipowners wishing to get a Letter of Compliance (LOC) is increasing, i.e. the foreign mobile offshore units become subject to the same inspection routines as the units registered in Norway.

The shipowner's control system

Two of the world's three largest shipyards, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) and Samsung Heavy Industries (SHI) are located on the South-Korean island of Geoje. So far, applications for building license for four portable units have been received from these two yards. The Norwegian



BORESKIPET Stena DrillMax bygges ved det sørkoreanske verftet Samsung Heavy Industries.

FOTO: ROE TVERRÅ

§ 7 Requirements for a Safety Management System for design and construction

The owner is required to establish, follow up and develop further a Safety Management System to ensure that design and construction are in accordance with the requirements applicable to areas regulated by the legislation mentioned in § 1.

The following elements, inter alia, shall form part of the Safety Management System:

- a) Description of the goals of the organization in the areas of safety and protection of the environment.
 - b) Procedures, instructions or other routines describing the planning and carrying out of activities to reach the goals of the organization.
 - c) The organization, planning and carrying out of operations with associated activities.
 - d) Specification of the distribution of responsibilities, authority and tasks, as well as command structure.
 - e) An overview of relevant rules and regulations, as well as a description of how the organisation keeps itself updated with regard to the consequences of new or amended legislation.
- f) Description of and requirements for documentation and information systems, as well as procedures for the control and management of these.
 - g) Procedures and/or instructions for non-conformance treatment and reporting.
 - h) Plans for the following up and further development of the Safety Management System.
 - i) Procedures and/or instructions to ensure that contractors involved in activities associated with mobile offshore units observe the requirements laid down by or pursuant to an Act as mentioned in § 1.
 - j) Procedures and/or instructions to ensure that competent personnel are used during the planning and carrying out of activities.
 - k) Procedures and/or instructions to ensure that the Owner's employees and the contractor's employees receive training as required.

Maritime Directorate has carried out five inspections focusing on the shipowner's control systems during the construction projects at Geoje. In order to ensure compliance with prevailing regulations in a hectic construction period, the shipowner must have a control system which clearly shows the Maritime Directorate that the regulations are complied with. This is a process which demands a high degree of involvement by shipowner in all phases of the projects, which clearly differs from other shipbuilding. – The fact that the shipowner himself has a clear responsibility during the construction period is vital to ensure a high degree of safety during construction, says Alfred Skår Hansen. – He feels that it is quite natural that the shipowner, who wants the unit to operate safely for decades ahead, is heavily involved during the construction period.

Norwegian flag = quality

The Norwegian Maritime Directorate's set of regulations on portable units are the most complete collection of rules and regulations for this type of vessel, and it is unique of its kind in the world. – Most high-technology newbuildings today are constructed in accordance with our set of regulations, independent of flag state, says Skår Hansen. – This is a vote of confidence from a global industry. However, at the same time this results in lack of co-ordination, different interpretations and varying control. We can not handle the newbuilding cases for which we have not received the application for building licence. I should of course, prefer that also these vessels would fly the Norwegian flag in order to secure the quality of the construction, he says.



**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

Internett: maritim.hials.no



Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Sommerens velferdsaktiviteter

Sommeren er på hell, uten at været i Sør-Norge vil gå inn i historien som det mest minneverdige. De av oss som bor i Nord-Norge har nok et litt annet syn på den saken. Uansett – sommeren er for de fleste av oss tid for avslapping og ladning av batterier.



Torbjørn Husby,
underdirektør Sjøfartsdirektoratet

I velferden for sjøfolk er ikke sommeren en tid for avslapping, snarere tvert i mot. Sommerhalvåret er den mest hektiske perioden på året. Siden mai har det vært arrangert Nordsjø-cup i fotball i Hirtshals, Blåmyra Open i golf på Gvarv og Vättern rundt på sykkel. Hele sommeren pågår det fotballcup mellom cruiseskip i Bergen, med mer enn tretti båter som deltagere. Sammen med danskene har vi dessuten arrangert idrettsuke i Aberdeen. Aktiviteten er høy, interessen er stor og dette er et "kick" for oss som jobber i Velferden. Tilfredse sjøfolk og positive tilbakemeldinger er vår ladning av batterier.

Vi registrerer at det er rekrutteringsproblem i sjøfartsnæringen. Når jeg ser den stolthet som preger yrkesutøvelsen blant våre sjøfolk, og den glede de har av sitt arbeid, så undrer det meg at ikke flere jenter og gutter velger et yrke på sjøen. Gjennom vårt arbeid i Velferden treffer vi mange av sjøfolkene ansikt til ansikt og en mer positiv gjeng skal du lete lenge etter.

Tradisjoner holdes i hevd

På tross av at livet til sjøs i dag er veldig annerledes enn hva det var for 20-30 år siden, så registrerer vi samtidig at mange

av våre sjømannstradisjoner holdes i hevd. Fortsatt så sender vi ut mange linjedåpsertifikater og fortsatt er spillpakkene populære som fellesaktivitet om bord. Mange av våre sjøfolk tar språkkurs for bedre å kunne kommunisere i fremmede land, vi har mer enn toogtjue tusen skjønnlitterære bøker i sirkulasjon på norske skip, og Film-

tjenesten med DVD-filmer for fellesvisning i messa har aldri hatt så mange abonnenter.

Velferdstjenesten for sjøfolk er 60 år i år. Både i dette nummeret og i tiden som kommer skal vi ta noen tilbakeblikk på hva som har skjedd i årenes løp. Det er mange artige historier som kan være verd å minnes.



Bilde: SPILL er populær fellesaktivitet om bord. GAMES are a popular pastime on board.

FOTO: ANDREAS RØRVIK, FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2006.

This summer's welfare activities

The summer is coming to an end, and because of the weather in the south of Norway, it will not be remembered as "THE" summer. Those of us living in the northern part of Norway, will probably not share this view on the matter. Anyway – for most of us, the summer is a time for relaxation and for charging our batteries.

In the welfare for seafarers organisation, the summer is however not a time for relaxation – on the contrary. The summer is the most hectic time of the year. Since May, activities such as the football cup in Hirtshals, the Tour de Vättern on bikes and the Blåmyra open in golf on Gvarv have been arranged. Also, throughout the whole summer, a cruise liners football cup has been arranged in Bergen and more than 30 cruise liners have participated. Moreover, a sport week has been arranged in Aberdeen together with our sister organisation in Denmark. Activities at a high level and good sportsmanship are key factors. Seafarers show much interest in these activities, and it gives us in "welfare" a kick. Satisfied seafarers and positive response charge our batteries.

We observe recruitment problems in shipping. When I witness the pride seafarers take in their work, as well as the joy they display on board, it puzzles me why not more young girls and boys choose a maritime career. Through our work in "welfare", we meet face to face with many seafarers, and a more positive group of people is hard to find.

Traditions are upheld

Despite the fact that life at sea has changed tremendously from what it was 20-30 years ago, a lot of those old seafarer's traditions are nevertheless upheld. We continue to send a lot of Line Crossing certificates, and leisure parcels are still a popular joint activity. Many seafarers show interest for language courses, and we have more than 22.000 books in circulation on board Norwegian ships. The film service offering DVD films for showing on board has never had more subscribers.

"Welfare for seafarers" in Norway celebrates a 60 years anniversary this year. Both in this edition of Navigare and in editions to come, we will look back at our history. There are many stories worth remembering.

Bergen Championship 2007



Per Erik Nielsen,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

M/V Delphin stod for nok en bragd under årets Bergen Championship i fotball for cruiseskip. De tok sin tredje seier av tre mulige.

Denne gang var premien en forgyldt versjon av landslagskaptein Martin Andresens fotballsko. Den ble delt ut av Morten Kinn fra European Cruise Service på Brann Stadion, i forbindelse med en vennskapskamp mellom Branns fotballveteraner og Delphin. Brann stilte med gamle stjerner som Trond Egil Soltvedt, Arne Møller og Tore Hadler Olsen, men det hjalp ikke mot de litt yngre tekniske spillerne fra Ukraina, som gikk seirende ut av derbyet med 4-1. Etter kampen var det en uhyøytidlig markering i VIP-loungen på stadion der både Velferden, Bergen Kommune og Bergen turistbyrå, samt Velferdens mann og dommer i Bergen - Arne Njøten - var tilstede.



VINNEREN. Morten Kinn overrakte kaptein Vorobyov på M/V Delphin en forgyldt fotballsko.



BLE SLÅTT. Branns veteraner måtte gi tapt for laget fra M/V Delphin.

Football on Cruise Control

The Football Series for the visiting cruise ships is well under way for the summer season, and both Stockholm and Bergen have arranged a number of games between the different ships.

So far, the m/v Arielle team (formerly the "Nordic Prince") has won all its games and is very eager and enthusiastic about the continuance of the Nordic Summer Cup and the Bergen Championship.

There are still a few more games to be played before we have reached the target of 30 matches.

The winning trophy in the Bergen Championship this year is the golden football boots of Martin Andresen. European Cruise Services is the proud presenter of this popular item which will be awarded the winner in the end of August, when playing Brann at Brann Stadium.



THE ARIELLE PLAYERS bought their new uniforms in Bergen last year, and they have a well organized team on board. Unfortunately, they do not get to play as many matches as they would like. Except for Bergen, the other smaller ports along the Norwegian coast cannot offer such an activity for the ships crew.



Kaare Hausken,
rådgiver Sjøfartsdirektoratet

Nordsjø-Cup i Hirtshals

Etter ti årlige arrangementer i Hanstholm, ble denne etter hvert så populære fotballturneringen lagt til Hirtshals. Dette mest på grunn av omlegginger av både skip, ruter og avgangstider.

Nå gikk reisen med Prinsesse Ragnhild fra Bergen og Stavanger, og våre nye fasiliteter på Hirtshals Idræts Center lå ikke tilbake for hva Hanstholm tidligere kunne tilby.

To lag møtte ikke opp som avtalt, men bortsett fra det gikk turneringen etter programmet med minimale uhell og skader. Vi berømmer alle lagene for stor innsats, og etter flere kampers innsats kunne vi gratulere de beste med pokaler, medaljer og heder om bord på Prinsesse Ragnhild om kvelden. Skipsklubben Hardangeren vant den store finalen, og mottok dermed Norges Fotballforbunds Pokal. De fikk sin første aksje i den nyoppsatte Sjøfartsdirektørens Pokal samt også tredje aksje i Hanstholm Kommunes Ærespremie, og fikk dermed pokalen til odel og eie. Den andre finalisten, Deepsea Bergen, vant offshoremesterskapet. Vi gratulerer med Statoil Mongstads fine krystallpokal.

FSF Fjord 1 vant fergemesterskapet og kunne ta imot sin velfortjente ISS pokal. Eidesvik Vikings vant supplymesterskapet, og fikk Norsk Sjømannsforbunds pokal, mens svenske Dickson fikk Norsk Sjøoffisersforbunds pokal for beste skoleskip.

Innsamlede midler til Barneklubben på Haukeland, ble overrakt om bord på Prinsesse Ragnhild under et lite ekstrakruise på Bergen havn tre uker senere, og sjekkene som ble presentert fra Tide, Fjord 1 og Prinsesse Ragnhild utgjorde cirka 50.000 kroner. Både barn og ansatte fra Barneklubben var Color Lines gjester på turen.



EIDESVIK VIKINGS vant Supplymesterskapet etter å ha slått forårsmesteren Østensjø United i en jevn og spennende kamp.



EN STOR OG LYSTIG GJENG fra Deepsea Bergen. De storspilte og gikk helt til finalen etter å ha vunnet offshoremesterskapet. Sammen med Fjord 1 hadde de den største kontingenten med spillere og supportere.



SUPPORTERGJENGEN til Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Fjord 1 har vært trofaste deltakere gjennom mange år, og går inn for oppgaven med liv og lyst. Her skal vi ha det moro, og vi kan gjerne vise det!



MINNESTUND. Under turneringen var den lagt inn en minnehøytidelighet for de omkomne om bord på Bourbon Dolphin. Sjømannspresten Ole Sky talte, og de vel 400 deltakerne satte stor pris å få være med på denne gripende markeringen.

SJØMANNSGOLF

Blåmyra Mesterskapet 2007

Årets turnering ble avviklet over to dager i slutten av juni, og sjøfolkene fikk igjen anledning til å bli kjent med den utmerkede banen på Ulefoss Golfpark.



SJØOFFISERSFORBUNDETS VANDREPOKAL ble igjen vunnet av Nils Baadnes fra Skandi Marstein, som da vil beholde dette fine krystalltrofeet til odal og eie. Vi gratulerer Baadnes med innsatsen der han vant med knappst mulig margin til sine konkurrenter. Både Sverre Carlsen fra Farsund og Ole Johnny Edvardsen fra Kongsberg hadde begge en aksje hver i pokalen, men de endte henholdsvis to og tre poeng bak.

DEN ØVRIGE NORDISKE DELTAKELSEN var den minste noensinne, der kun to danske deltakere fant veien til Ulefoss. Imidlertid klarte disse to hyggelige danskene å markere seg skikkelig. Ikke bare fikk de 2. plassen i scrambleturneringen på onsdagen, men begge ble nummer to i sine respektive klasser på torsdagens mesterskap. Som om dette ikke var nok, fikk maskinsjefen fra Mærsk også "hole in one" på hull 15 i torsdagens turnering! Vi gratulerer Lars B. Christiansen med denne bragden, som den første som har blitt registrert i sjømannsgolfens 15-årige historie.



EN NY VANDREPREMIE ble presentert på Ulefoss. Skipper Bjerg Schinrud fra Norsk Seilskuteklubb overrakte et evigvarende golftrofé til beste pensjonerte sjømann, og den tidligere Jabre-seileren, Gunnar Jan Halvorsen fra Porsgrunn, var den første som fikk sitt navn inngravert.

Idrettsuken i Aberdeen

Årets idrettsuke ble avviklet under våte og vanskelige forhold, men over seksti sjøfolk trosset likevel vær og vind og deltok med liv og lyst.

Vår danske velferdskollega fra Rotterdam, Bent Nordqvist, besøkte Aberdeen for sjuende året på rad denne sommeren, for å assistere vår stasjonsansvarlige, Erna Christie, og de norske skipsmannskapene med å arrangere idrettsuken.

Etter endt uke, kunne Erna og Bent gratulere Far Scout med førsteplassen, mens fjorårsvinneren Dina Merkur kom på en meget god andreplass. Beste danske skip, Mærsk Fighter, ble nummer tre foran Normand Titan og Olympic Promotor.



27/06/2007

LENGDEHOPP på dekket til Far Scout. Bent Nordqvist og Erna Christie følger nøye med.

60 år med Velferden

I 2007 kan Velferden feire seksti års innsats for sjøfolks trivsel og velvære. Mange av de forskjellige tilbudene om atspredelse om bord er stadig like populære som de alltid har vært.

Helt i begynnelsen foregikk skipsbesøkene med sykkel, men etter hvert som både havnene og tilbudet ble større, gikk man til innkjøp av biler. Velferden for sjøfolk ble ganske snart en omfattende organisasjon. I en periode var man, med hovedkontoret i Oslo og lokalt ansatte, mer enn 200 personer som jobbet i Velferden. Av velferdssekretærene, som på sitt meste talte rundt sytti stykker, var det flere profilerte idrettsfolk, blant dem skøyteverdensmestrene Hjalmar "Hjallis" Andersen og Fred A. Maier.

Nyheter hjemmefra

Selv om man jobber langt hjemmefra, vil man gjerne følge med på lokalnyhetene, så avistjenesten for sjøfolk har alltid vært et av Velferdens viktigste tilbud, og er fremdeles meget etterspurt. Man startet med avissendinger som overflatepost, og nyhetene kunne bli flere måneder gamle, men under Kåre Willochs tid som Handelsminister ble det i 1969 innført flysending av aviser til alle velferdsstasjoner og sjømannskirker i utlandet. Radio- og TV-



HÅNDARBEID. På 70-tallet var det svært populært å knytte gulv- og veggtepper av merket Readicut. Å lage modellbåter er noe sjøfolk alltid har gjort.

programmer ble også sendt ut til skipene på lydbånd, kassetter og video. Siden det etter hvert ble mange utenlandske sjøfolk på norske skip, begynte man også å distribuere nyheter på andre språk til skipene.

Vel så viktig er det å holde kontakten med familie og venner der hjemme, så klubbene i utlandet prioriterte å gi sjøfolka mulighet for å ringe hjem. I de senere år har man satset på internett og e-post.

Leselyst

Bibliotekstjeneste ble tidlig et satsingsområde for Velferden. Innsamling av bøker og donasjoner var oppstarten på bibliotekstjenesten for sjøfolk, men innkjøpene av bøker kom fort inn på de regulære driftsbudsjettene. Bokkassene som inneholdt 30-40 bøker sirkulerte mellom skipene, og i starten var innholdet registrert med vanlige lånekort. Dette ble et for innfløkt system, da noen kunne ha tatt med seg en bok hjem for å lese den ferdig, og kassa ikke kunne byttes før vedkommende var om bord igjen – og da var han ikke mye populær!

Fra 1990 ble bokeskene tilpasset dagens bemanning, og hadde mindre



BOKKASSE NUMMER 1. Den aller første kassen med bøker er ferdig pakket og klar til å sendes ut til leselystne sjøfolk.



Terje J. Eriksen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

format. Tjenesten, som i dag er på størrelse med et lite kommunalt folkebibliotek, har utviklet seg til også å omfatte engelske bøker for utenlandske mannskaper, og bøker bestilles også for hjemsending på frivakt.

Studievirksomheten kom med tilbud om alle mulige kurs formidlet via Velferden. Brevkurs var svært populært, men nå er det kun språkkursene som nyttes. Disse ble opprinnelig utgitt av Velferden på 78-plater for grammofon, men er i dag på CD.

Båtførerprøven har fram til nå vært organisert spesielt for skipene hvor skipets kaptein og styrmann har forestått undervisning og eksamen. Tusenvis av sjøfolk har benyttet seg av dette tilbudet. Ordningen er forandret fra i år, i forbindelse med overgangen til obligatorisk båtførerbevis.

Tradisjonsrikt håndarbeid

Makramé var i lange tider svært populært som hobby om bord, og bøker om knytting var etterspurte. Det samme gjaldt tradisjonelle knop og stikk, som er en del av den gamle sjømannsutdanningen, og som mange er opptatt av å holde i hevd. Bygging av skip på flaske er en annen hobby Velferden har distribuert mye materiell om. Mange sjøfolk har spesialisert seg på dette.

En annen populær atspredelse har vært bingokveldene, og ikke få bingotromler og premier er bestilt via velferdsstasjonene. Med utviklingen mot multinasjonal bemanning har også spillpakker med spill uten ord blitt gode tilbud for besetningen.

Linjedåp er kanskje den mest tradisjonsrike foreteelsen om bord. Alle som passerer ekvator for første gang må finne seg i å bli utsatt for visse prøvelser av Kong Neptun og hans til tider tall-

Finansiering

Velferden for sjøfolk ble etablert ved egen lov av 13. desember 1946. Ved opprettelsen av et velferdsråd for sjøfolk ble arbeidet startet i 1947 under navnet Statens velferds kontor for handelsflåten. Tjenesten tok utgangspunkt i de tidligere sosialkomiteene som ble opprettet for "strandede" sjøfolk i krigstiden, blant annet i London og New York. Man baserte seg på inntekter fra sjøfolk, rederier og Staten som blant annet brukte skatteinntekter fra spanske sjøfolk om bord i norske skip til finansieringen av det halvstatlige organet. Dess flere spanske seilende, dess bedre budsjett til velferdsarbeidet altså. Spanjolene betalte 15 % skatt, som i sin helhet gikk til Velferden. Noe senere fikk man også en velferdsavgift delt mellom reder og sjøfolk.

Opprinnelig var det sjøfolks helse og sosiale forhold som sto i fokus, og leder av velferdsrådet var betegnende nok mangeårig helsedirektør Karl Evang. I 1975 endret man "velferdsloven" og opprettet Velferdstjenesten for handelsflåten som et helstatlig organ.

rike hoff. Linjedåpsattestifikater, pluss en enkel innføring i seremonien, er distribuert i en mengde eksemplarer, og er fremdeles like etterspurte i dag.

Fotokonkurransen for sjøfolk startet i 1988, og det er tydelig at mange sjøfolk er opptatt av fotografi, for deltagelsen har økt for hvert år. Vinnerbildene går videre til den nordiske fotokonkurransen i samarbeid med velferdstjenestene i våre naboland.

Filmpremierer om bord

En filmtjeneste til sjøfolk har eksistert siden 1947, opprinnelig i form av 16-millimeter-filmer. Det ble gjerne organisert to visninger av hver film for å dekke alle vaktene, høytidelig kunngjort via oppslag i messa.

Velferden i Norge og Danmark har samarbeidet om innkjøp og distribusjon. Filmene ble byttet skipene imellom eller via byttestasjoner. Enkelte favorittfilmer var imidlertid vanskelig å holde i sirkulasjon. De danske skipene beholdt kulturfilmene "Martha" om bord til filmrullene nærmest var utslitt, mens de norske skipene tviholdt på sine kopier av "Flåklypa Grand Prix".

Filmene som besto av 3-6 filmruller var tunge å håndtere. En av de mest utfordrende filmbytte-plassene var i Port Said. Her måtte byttet foregå i fart, og mer enn en film har gått på havet da repene løsnet. På slutten av 80 tallet gikk filmtjenesten over til mer hendige formater og videodistribusjon med utsending av pakker med eksklusive film-eksemplarer av hver filmtittel til det enkelte skip via rederiet. Siden den gang

har alle skip tilknyttet filmtjenesten fått tilgang til nye og aktuelle filmer samtidig.

I takt med den tekniske utviklingen og utskifting av avspillerutstyr om bord, har formatet gått via Beta, VHS og til sist DVD fra 2005. DVD'ene inneholder også sikkerhetsfilmer i forkant av spillefilmene. Filmtjenesten kan fremdeles smykke seg med at flere norgespremierer foregår om bord på norske skip, noe som borger for kvaliteten.

Trivsel for trygghet

Etter at det norske internasjonale skipsregisteret kom i 1987, har det vært særst viktig å ivareta det menneskelige element, spesielt med tanke på at det er multinasjonale mannskaper om bord på de norske skipene. Både myndigheter og næring har forstått viktigheten av godt velferdsarbeid blant besetningen. Velferden for sjøfolk har i alle år gått inn for å skape trivsel og en god atmosfære om bord, for et "happy ship" er et sikkert skip.

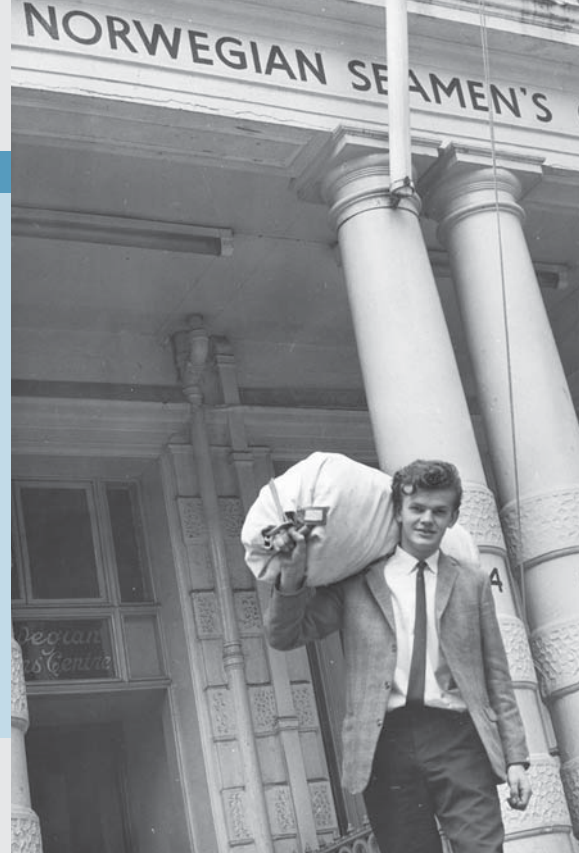


STUDIER OM BORD. Mange sjøfolk benyttet frivakten til å studere.

Fra hoteller til klubber og idrettsanlegg

I begynnelsen var velferdsvirksomheten i utlandet konsentrert om drift av sjømannshoteller, for å gi sjøfolk rimelig overnatting ved av- og påmønstring. Kjente hoteller som "Norge" i Hamburg og Newcastle, "Norway House" i San Francisco, og "Duchy" i London samt mange flere, var alle i Velferdens eie.

På 70-tallet ble virksomheten vridd over til klubbvirksomhet med egne idrettsanlegg, blant annet oppført med støtte fra tippemidlene. Flere av disse klubbene ble bygd med scener som oppfylte Riksteaterets standard, og Riksteateret og andre norske kunstnere og artister besøkte flere av klubbene. Kulturtiltak organisert i "Byen bak Havna" hvor man tilbød alt fra idrettsarrangementer til teater, opera og konserter var viktige tilbud. Samtlige av klubbene og idrettsanleggene ble imidlertid nedlagt eller overtatt av andre i 1990 da Velferdstjenesten for handelsflåten ble nedlagt som egen etat. Restene av velferdsarbeidet ble lagt innunder Sjøfartsdirektoratet, og i dag har man kun tre utestasjoner igjen i motsetning til 34 på det meste. For å sikre videre drift ble Fritidssenteret Norge i Rotterdam overdratt våre nederlandske samarbeidspartnere for den nette sum av én gylden. Sjøfolk har fremdeles bruksrett på anlegget.



"Må kunne spille venstre back..."

Sjømannsidretten har alltid vært en viktig del av Velferdens arbeid. Å holde seg i god form er ikke bare viktig for helsa, men sørger også for underholdning om bord.



sasjonene og Staten. Dette utvalget har nå vedtatt regler for seriekamper i fotball for sjøfolk..."

Det var i en periode på 60- og 70-tallet ikke uvanlig å lese stillingsannonser hvor det, i tillegg til faglig kompetanse, sto som forutsetning at sjømannen "må kunne spille venstre back på skipets fotballag". Under Norges glansperiode i cruisevirksomheten på 70- og 80-tallet samlet idrettsukene ofte hundre prosent deltagelse av sjøfolkene om bord, og det kunne være mer enn hundre nordmenn på hvert enkelt skip.

Norge, med senere velferdssjef Lorang Ridder-Nielsen var pådriver, og tok et initiativ overfor de andre nordiske landene og startet nordiske serier i fotball. Disse er også utvidet til verdensserier for sjøfolk, og eksisterer fremdeles. Enkelte skip var så organiserte at de hadde fast linjegymnastikk på dekk som oppvarming før en fotballkamp.

Fotball har bestandig vært populært som atspredelse for sjøfolk, og den offisielle organiseringen av seriefotball for sjøfolk startet allerede i 1949. I bladet "Frivakt" kan vi lese at det ble satt i gang omfattende seriekamper i fotball for sjøfolk: "Statens velferdskontor for

handelsflåten nedsatte for en tid siden et sentralutvalg for Sjømannsidretten med forhenværende sjømannsprest Sverre Eika som formann og skipsreder Sverre Ditlev-Simonsen som nestformann, og med representanter for sjømannsorganisasjonene, idrettsorgani-

Premiestøt

Friddrett, og idrettsmerket til Idrettsforbundet var et populært mål for sjøfolk. HKH kronprins Harald var den store beskytter av denne konkurransen for sjøfolk, og delte i mange år selv ut pokalen til beste idrettsmerkeskip på det årlige arrangementet i Oslo Rådhus. "Sjøfolkernes idrettslag, Velferden" har vært ledende i antall idrettsmerker helt opp til våre dager.

Den mest omtalte premieutdelingen i Rådhuset er vel den hvor den kvinnelige vinneren av årets kulestøtkonkurranse får utlevert en gummikule av Ridder-Nielsen og bedt om å demonstrere et innendørs kulestøt, hvorpå hun støter kula opp mot fjorten meter og treffer rådhusets flygel!

Mange konkurranser

Sykling har vært populært om bord, da med ergometersykel. Velferden har hatt egne store grupper, "Globusgutta", som har deltatt i "Den store styrkeprøven" Trondheim-Oslo med opptil 68 sjøfolk på startstreken.

Luftgeværskyting har også vært en populær idrett om bord, og flere sjøfolk har lagt grunnlaget for skyting i land med etterfølgende deltakelse på Landskytterstevnet.

I de siste 15 årene har idrettskonkurransene blitt vridd mot en trimkonkurranse hvor man i større grad konkurrerer mot seg selv og sine egne resultater. Disse konkurransene omfatter vektløfting, svømming, sykling, roing, løp og gange. I tillegg har golf blitt et populært innslag i sjømannsidretten.

Mytteri?

I den populære konkurransen "Neptuniaden" var det ingen grense for skipeens fantasi. Man kunne selv arrangere aktiviteter om bord, og de ble rapportert til Velferden sentralt og honorert. Alt fra kunstnerisk utfoldelse til idrett og hobbyvirksomhet kunne gi poeng.

Blant de heller snodige eksemplene fra denne aktiviteten er skipet som ble

LIV OG LYST. Kokke Marisol Christoffersen på m/s Hual Transporter sparer ikke på kreftene, selv om det er over tredve grader i skyggen.



HELT PÅ BESØK. Skøytelegenden Hjallis var i mange år svært aktiv i sjømannsidretten. Her er det demonstrasjon av "stille bøyde".



TRAMP I KLAVERET. Den kvinnelige vinneren av årets kulestøtkonkurranse kastet fjorten meter og traff rådhusets flygel, da hun ble bedt om å demonstrere sine ferdigheter.



bordet av amerikansk Coastguard. De trodde det var mytteri om bord, da de så rulleskiskyting på dekk.

Sikkerhetsøvelser i konkurranseform ble for eksempel gjennomført ved realistiske brann- og livbåtøvelser, hvor de forskjellige departementene om bord konkurrerte med hverandre. Et skip landsatte fem personer på en øde øy, og de ble reddet av skipets besetning som skjøt redningslinjer ut til dem. Dette ble honorert med bare fem av ti mulige neptuniadepoeng, og skipperen skal ha blitt så forbannet at han reiste sporenstreds til Oslo for å få oppgradert resultatet, noe han visstnok fikk.

Filmtitler 4. kvartal 2007

En fange og hans vokter



Den norske filmfestivalen markerer i år sitt 35-årsjubileum, og arrangeres for 25. gang i Haugesund. Med hovedsete i vertsbyen for festivalen, setter vi denne gang fokus på festivalfilmer som blir å finne i vår egen filmtjeneste fremover.

Regissør Bille August har vært i Haugesund for å presentere sin siste film **Farvel Bafana** som kretser rundt Nelson Mandelas fangevokter James Gregory, spilt av Joseph Fiennes. I 1968 sitter Mandela (Dennis Haysbert) fengslet på beryktede Robben Island,



REGISSØR BILLE AUGUST var på filmfestivalen i Haugesund med sin nyeste film "Farvel Bafana."

FOTO: TRINE CARIN TYNES.

FARVEL BAFANA. Fangevokteren kan ikke bare snakke Xhosa med Nelson Mandela, han kan også duellere på lokalt vis, slik han en gang lærte av barnsvennen Bafana.

GOODBYE BAFANA. In time a friendship is formed by human rights activist Nelson Mandela and his prison guard.

FOTO: BANANA FILMS

men hans innvirkning på frihetskampen er fortsatt stor. Gregory får et spesielt ansvar for å holde øye med den berømte aktivisten, men myndighetenes overvåkingsplan lykkes ikke godt. Gregorys forakt for de svarte svekkes etter hvert som han påvirkes av Mandelas personlighet og tro på fredelig sameksistens mellom svarte og hvite i et fremtidig Sør-Afrika. En dyp forbindelse formes mellom vokteren og hans fange, en forbindelse som nærmer seg vennskap gjennom 27 år i fangenskap.

This is England er i hovedsak basert på regissør Shane Meadows eget møte



IKKE BARE LETT når barnestreker blir til blodig alvor i *This is England*. *GROWING UP is not always easy in working-class England.*

FOTO: IFC FILMS

med skinheadkulturen i England på 80-tallet. Den pågående Falklands-krigen har økt Margaret Thatchers popularitet i befolkningen, men også revet i stykker familier. 11-årige Shaun er en av mange barn som har mistet faren. Utstøtt av klassekameratene finner han trøst og vennskap hos den eldre Woody og hans løst sammensatte gjeng av punkere og skinheads. De er småtøffe i trynet, men finner stort sett bare på ufarlige fantestreker. Uskylden i gjengen går tapt når de blir infiltrert av Combo som akkurat har sonet ferdig en voldsdom. Hans forkvaklete ideologi om å "frigjøre" England krever en helt annen og mer aggressiv form for handling. Shaun blir fort en maskot for de hardbarka gutta - og ser ikke før det er for sent at leken har blitt blodig alvor.

Steve Buscemi har både regi og hovedrollen i *Interview*, en amerikansk remake av filmprosjektet til regissøren Theo van Gogh som i november 2004 ble knivstukket og drept av en islamsk ekstremist. I filmen møtes to tilsynelatende motpoler – en hardhudet krigsreporter (Buscemi) og såpeoperastjerne Katya (Sienna Miller). Journalisten som har vært tett på kriger verden rundt og sett de verst tenkelige volds- og krigsscenarioer oppfatter først oppdraget som langt under hans verdighet. Når de to møtes til intervjuet er det to ulike verdener som kolliderer – dybde og politisk

fokus kontra overflatisk glamour. Med det utgangspunktet, kan intervjuet etter alt å dømme bare gå én vei. Oppover!

Festivalprogrammet består av filmer som i hovedsak har norsk førstegangsvisning under festivalen. Men unntak finnes. Norgespremierer på festival-filmen *Becoming Jane*, om den unge

Jane Austens gryende forfatterskap og opprør mot samtidens konvensjoner, foregikk faktisk i august på skip tilknyttet Sjøfartsdirektoratets filmtjeneste.

I filmtjenesten kommer også den mye omtalte filmen *Zodiac* fra årets Cannes-festival. Seriemorderthrilleren er basert på kalde fakta om «The Zodiac Killer», som sto bak over 37 drap i 1970-tallets San Francisco, og moret seg med å sende kryptiske meldinger til avisene. Gjerningsmannen ble aldri tatt. Robert Downey jr. og Jake Gyllenhaal opptrer i rollene som to journalister i San Francisco Chronicle som etterforsket saken. «Zodiac» er siste film ut for regissør Fincher som blant annet står bak «Seven» og «Panic Room».

Til de som har ventet på tredje og siste kapittel i sagaen om sjoulken Jack Sparrows ramsalte eventyr *Pirates of the Caribbean: At world's end* kan vi forsikre at den blir å finne på programmet vårt. Finalefilmen hevdes å være den mest spektakulære av dem alle – der Sparrow må reddes fra Davy Jones' klør, og deretter drar til Indonesia for et storslagent oppgjør med den kinesiske piratkongen Sao Feng.

Se flere filmomtaler for kommende filmer på våre nettsider.

Du finner også informasjon om abonnementsordningen for Filmtjenesten og tilmeldingsskjema på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside www.sjofartsdir.no.



ZODIAC. Jake Gyllenhaal og Robert Downey jr. jakter på en seriemorder i San Francisco.

ZODIAC. Jake Gyllenhaal and Robert Downey jr. chase a serial killer in San Francisco. FOTO: PARAMOUNT PICTURES

Film titles 4th quarter 2007

Jack is back...

Goodbye Bafana is the true story about Nelson Mandela (Dennis Haysbert) and his prison guard James Gregory, portrayed by Joseph Fiennes. Imprisoned at the infamous Robben Island, Mandela still has a great influence on the ongoing fight for freedom. Gregory's racist beliefs face a profound challenge as he becomes influenced by Mandela's personality and his faith in peaceful coexistence between blacks and whites in South Africa. Gradually a deep bond is formed, bordering on friendship. The story of South Africa's march from apartheid to democracy raises the question of who is free – the oppressor or the oppressed? And: how could the segregation continue for so long?

This is England paints a picture of British working-class life in the eighties. It is based on director Shane Meadows's own encounter with the skinhead culture. Eleven year old Shaun is a victim of bullying, growing up with his mum in a grim coastal town, his dad killed in the Falklands War. He finds unexpected comfort in a group of skinheads that take him under their wing. The group's innocence is lost when the older, and overtly racist, Combo returns from prison. His vision of "liberating" England demands a different, more aggressive form of action. Only too late does Shaun realise he is in over his head.

Steve Buscemi both directs and stars in **Interview**, an American remake of the film project of director Theo van Gogh that was stabbed and killed by an



OPPGJØRETS TIME har kommet for sjøoverkapteinen Jack Sparrow. *A FINAL SHOWDOWN* for Captain Jack Sparrow and his mates.

FOTO: WALT DISNEY PICTURES

Islamic extremist in 2004. Opposites meet when tough war reporter (Buscemi) is sent to interview soap opera star Katya (Sienna Miller) and their worlds collide as depth and political focus meet superficial glamour. With such a bad start, this can only go one way - up.

Zodiac is based on cold facts about «The Zodiac Killer» that was behind 37 killings in San Francisco in the seventies. The serial killer, that was never caught, amused himself by sending enigmatic messages to newspapers. Robert

Downey jr. and Jake Gyllenhaal play two journalists in the San Francisco Chronicle that investigated the case.

Those of you, who have been eagerly awaiting the third and final chapter in the saga of Jack Sparrow, will be pleased to know that **Pirates of the Caribbean: At world's end** is indeed on our programme. The final film, which is said to be the most spectacular of them all, ends in a magnificent showdown between Sparrow and the Chinese pirate king Sao Feng.



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



Med bilen full av bøker

I vinter fikk en noe forkjølet informasjonsmedarbeider møte en av "de levende legendene" i Sjøfartsdirektoratet – Eli Farstad ved velferdsstasjonen i Rotterdam. Det ble et hektisk og spennende møte med en dame som gir alt for jobben og ikke minst for sine hjertebarn – sjøfolkene.

Reisen til Rotterdam ble nesten avlyst på grunn av feber og forkjølelse, men møtet med Eli Farstad gjorde at det var verdt turen likevel. Elis engasjement viste at det ikke er uten grunn at sjøfolk fortsatt snakker varmt om Velferden i Sjøfartsdirektoratet. Men allerede fra starten på besøket er Eli klar: – Dere må skrive om bokkassene og de mulighetene som ligger der for sjøfolkene.

En komplisert affære

Bokkassene fra Sjøfartsdirektoratet er et av velferdstilbudene til norske sjøfolk. For mange er dette et kjærkomment tilbud om bord, selv om kanskje videotjenesten etter hvert har tatt mer over for bøker og leselyst. Eli selv er

likevel ikke i tvil om hva hun vil anbefale – bøker selvfølgelig.

Men før hun kan bære bøkene om bord er det en lang prosess. Fra Sjøfartsdirektoratet blir bøker sendt i store kartonger til velferdsstasjonene. De sendes fortrinnsvis med båt, mens bokkassene, kort, bokmerker og slikt blir sendt med fly. Kartongene blir hentet av Eli og kjørt til velferdskontoret på

Heijplaat, som ligger sentralt i havneområdet i Rotterdam. Her sorterer hun de nyankomne bøkene i hyller, før bokkassene organiseres med alt det som skal til. Et nennsomt utvalg fylles i hver enkelt kasse, og med bil starter turen ut til de aktuelle skipene. I årenes løp er det ikke rent få tonn med bøker Eli har båret opp og ned ulike ledere rundt om i hele Nederland.



VELKOMMENT BESØK. Kaptein Kjell Ove Spissøy om bord på Solstadbåten er glad når Eli kommer med bøker og filmer.



DET BLIR MYE BÆRING om bord i skipene, men det er også der Eli trives best.

Å bringe nye bokkasser ut til skipene er likevel bare en del av jobben. Ofte får hun med seg brukte kasser i retur. Når en kasse er byttet må den tilbake til velferdskontoret for sjekk og supplering, før den kan sendes ut til et nytt skip. Eli setter sin ære i at kassene skal være komplette, og selv om både kontor og lager er i minste laget, har hun system i det lille biblioteket sitt.

Ønsker tilbakemeldinger

Ofte får Eli ønsker om den eller den spesielle boka når skipene anløper Rotterdam. I de fleste tilfellene greier hun å etterkomme ønskene, men et lite hjertesukk må hun få komme med. – Selv om jeg greier å ordne det meste på kort varsel, hadde det vært fint å av og til få beskjed på forhånd om spesielle ønsker, sier hun. – Det er alltid kjekkest å kunne oppfylle ønskene, men jeg er ofte avhengig av litt bedre tid.

De fleste har nå tilgang til enten SMS eller e-post, så det burde være mulig å gi Velferden et lite varsku før

anløp, slik at det blir større anledning til å ta seg av spesielle ønsker.

Etter at ISPS-koden trådte i kraft trenger man dessuten lengre tid for å administrere hvert enkelt skipsbesøk. Når det er vanskelig for Eli å rekke over alt er samarbeidet med Sjømannskirken kjærkomment. De har også bokkasser

stående, som de er behjelpelige med å bringe ut.

Hjemmefra er "alle" nesten naboer

Selv om jeg aldri har vært sjømann, er det ikke vanskelig å sette seg inn i følelsen av å komme "hjem" når man er i kontakt med Velferden eller Sjømanns-



KOSER SEG MED NYTT LESESTOFF. Fra venstre: Vidar Kallekødt fra Hervik, lærlingmatros, Hallvard Ferkingstad fra Karmøy, arbeidsleder og Kjell Ove Spissøy fra Stord, kaptein.



MIL ETTER MIL. Det blir mye kjøring når man reiser på kryss og tvers i det enorme havneområdet i Rotterdam.

kirken. Under oppholdet hos Eli i Rotterdam skal vi ut på skipsbesøk. For selv om Eli har besøkt fra hovedkontoret må oppgavene utføres. Aviser, bøker og filmer skal om bord i et norsk skip som ligger i dokk for reparasjoner.

Etter en lang prosess for å komme gjennom porten (les ISPS), ser vi det norske skipet. ISPS-koden har nok betydning mye for sikkerheten, men for Eli betyr det at hun må bruke mye mer tid til hvert skipsbesøk. Hun håper etter hvert på en ordning som skal gjøre det lettere for henne å komme ut til skipene. For min del ser jeg raskt at dette er skip fra Karmøy-rederiet Solstad. Ombord er det flere med tilknytning til Haugesundsområdet. En fra Karmøy, en fra Tysvær og en fra Stord gjør at man nesten er hjemme igjen.

Tilbudene om aviser, bøker og filmer fra Velferden tas godt imot og det blir som regel tid til litt prat, selv om tiden etter hvert blir knapp også for Eli. Den sosiale delen av jobben – skipsbesøkene – er noe av det Eli setter mest pris på. Og det lyser gjennom at hun trives godt om bord. I løpet av de mange årene i Rotterdam har det blitt utvekslet både sorger og gleder når Eli har vært på skipsbesøk. Når det er tid for avgang er det nesten som når en mor sender barna sine av gårde – ”pass på dere selv nå”, ”vær forsiktige”, ”ikke bare se på film, les bøker også”... Formaningene er mange, men de er godt ment.

Og enda mer...

Når Eli har vist meg hvor mye arbeid hun legger ned i baktjenesten, kan jeg

nesten ikke forestille meg at tiden strekker til særlig flere oppgaver. Men bagasjerommet i Elis Touran vitner om noe annet – aviser, spill, språkkurs og filmer skal også ut til skipene. I tillegg tar hun gjerne sjøfolk med på sightseeing, selv om dette nå er sjeldnere, i og med at skipene ligger til kai så kort tid som mulig.

Samarbeidet med den internasjonale sjømannsklubben Heijplaat gir også muligheter for utendørs og innendørs fotball, basketball, volleyball, sykling og innendørsaktiviteter som

biljard, pc og tv-titting. Så oppfordringen fra Eli er klar – bruk Velferdens tilbud, og kom gjerne med tilbakemeldinger og ønsker!



Dag Inge Aarhus,
kommunikasjonsrådgiver / nettedaktør
Sjøfartsdirektoratet



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuoinkan



Vil du bli:

Navigatør - Sjøkaptein?

eller **Skipsmaskinist - Maskinsjef?**

Vi tilbyr:

- Utdanning for deks- og maskinoffiserer
- Kurs innen sikkerhet, radiokommunikasjon og GMDSS (GOC/ROC)
- 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

Velferdstilbud i havn

Bjørn Lødøen,
prosjektleder, Sjøfartsdirektoratet

ITF Seafarers` Trust har nylig gjennomført en undersøkelse om velferdstilbud til sjøfolk mens skipet ligger i havn. Undersøkelsen skisserer flere konklusjoner som er viktige i planleggingen av fremtidens velferdstilbud.



SMÅTT OG GODT. I enkelte tilfeller kan små, mobile velferdslokaler være praktisk. Her fra containerhavna i Marseilles, med tilbud om telefonering, internett, magasiner, pengeveksling og informasjon.

SMALL BUT EFFICIENT. Small mobile welfare units in Marseilles offer access to telephones and Internet, magazines, currency exchange and information.

Det er det internasjonale forskningscenteret for sjøfolk ved universitetet i Cardiff som har gjennomført undersøkelsen, som nylig ble presentert på en pressekonferanse i London. Undersøkelsen startet i april 2006 og ble avsluttet i mars 2007. Konklusjonene fra undersøkelsen er svært viktige for de organisasjonene som skal planlegge sjøfolks velferdstilbud for fremtiden.

Bedre i fengsel?

Kortere liggetid, nye ISPS-restriksjoner for landlov og færre folk om bord, har tydeligvis gjort det vanskeligere for sjøfolk å komme seg på land for lengre tid, slik at det er mye mer besværlig for dem å delta på sightseeingturer, idrettsarrangementer, shoppingturer eller besøk til sjømannsklubber og sjømannskirker. Undersøkelsen viser at 80 % av sjøfolkenes tid blir tilbrakt i sjøen. Det er likevel fremdeles mulighet for en del å komme seg på land.

Flere av de spurte sjøfolkene beskrev tiden sin om bord som "å være i fengsel". Imidlertid har en undersøkelse som er blitt gjort i britiske fengsler avslørt at fritidsaktiviteter, kommunikasjon og rekreasjon er mye bedre der enn om bord på flere av de skipene som var med i undersøkelsen.

Ønsker kommunikasjonstilbud

Tilbudene fra de forskjellige rederiene varierer sterkt. Enkelte har gode velferdstilbud til sine ansatte sjøfolk, mens andre ikke prioriterer dette i det hele tatt. Kun noen få rederier kunne karakteriseres som "best i klassen".

Sjøfolk som deltok i undersøkelsen var helt klare på hva som burde prioriteres under landligge: Gratis transport til sjømannsklubber; shoppingfasiliteter; mulighet for religiøs deltakelse og skipsbesøk av ansatte fra velferdsorganisasjoner og sjømannsklubber. Likeså

var informasjon om havnene; mulighet for kommunikasjon med familie og venner og tilgang til e-post om bord av stor viktighet.

Må legges til rette

Undersøkelsen legger stor vekt på rederienes tiltak for tilrettelegging av velferdstilbud, og konkluderer med at de må sette av budsjettmidler til velferdstiltak og bør benytte både bemanningsselskaper og agenter i dette arbeidet.

Private telefonsamtaler og e-post er viktig for velferden om bord og rederiene må sørge for denne muligheten. Gratis transport i havnene bør også ordnes av rederiene, men dette kan ofte skje i samarbeid med sjømannsklubber.

Skipsbesøk av velferdsarbeidere bør legges opp mer profesjonelt, slik at for eksempel skip med kortere liggetid og mer tid i sjøen prioriteres fremfor skip som har lengre liggetid og ikke så hyppige seilingsruter.

Viktig lokalkunnskap

Samarbeid mellom de forskjellige aktørene som tilbyr velferd til sjøfolk i havn anbefales sterkt. Her er det store ressurser å spare og man kan effektivisere servicen. Samtidig må velferdssentre være lokalisert innenfor eller nær havneområdene, eller det må satses på mobile enheter med mulighet for telefonering og enkel service. Informasjonsbrosjyrer om havnene og nærområdene er et av de beste tilbudene til sjøfolk og bør prioriteres.

Kort og godt konkluderes det med behov for kompetente skipsbesøkere, som kan tilby lesestoff, aviser, telefonkort, magasiner, og ikke minst lokalkunnskap.

Finn ut mer / Find out more

Du kan finne et sammendrag av rapporten på ITFs hjemmeside www.itfglobal.org.

You may find a summary of the report on the ITF website www.itfglobal.org.



SENDER E-POST HJEM. Inne på selve cruiseterminalen i Marseilles, bare noen få meter fra gangveien, ligger lokaler som rommer de fleste tilbud for mannskap om bord på de mange cruiseskipene som besøker havna.

E-MAIL HOME. Only a few meters from the gangway at the Marseilles cruise terminal you will find units offering most services for crews on board the cruise ships calling this port.

Port based welfare services

A research project funded by the International Transport Workers' Federation (ITF) Seafarers' Trust provides important recommendations for future welfare services for seafarers.

The research project, conducted by the Seafarers International Research Centre at Cardiff University, was finalised in March 2007. It covers different aspects of welfare services and facilities for seafarers.

Communication is essential

Company policy on seafarers' welfare varies greatly. While some have excellent services, others do not seem to think this important at all. The project strongly emphasises the companies' efforts to organize welfare services and recommends setting aside means for this purpose.

The seafarers who took part in the research project were crystal clear about which services they thought should be given priority: free transport to seafarer centres; shopping facilities; opportunity for religious participation; and contact with seafarers' welfare workers. Likewise,

information about ports; access to e-mail and the opportunity for communication with family and friends whilst on board, was of great importance.

Local knowledge

Cooperation between the various parties offering welfare services is strongly recommended to economise and increase efficiency. Seafarer centres and other port based facilities must be localized within or near the ports, or else one should make available mobile units that provide simple services, such as telephones and e-mail access.

Brochures with information about the ports and the surrounding areas seem to be of great use. Most helpful however, are competent welfare workers that can offer newspapers, telephone cards, magazines and last but not least good knowledge of local conditions.



Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet



Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

03/09-04/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo

05/09-07/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo

17/09-21/09: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering

01/10-05/10: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering

15/10-19/10: Risk Manager kurs, **Tenerife**, Sertifisering

05/11-09/11: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering

12/11-16/11: **ISM** revisjonslederkurs, Oslo, Sertifisering

26/11-30/11: Revisjonslederkurs kvalitet, **Tenerife**, Sertifisering

11/12-13/12: Grunnkurs i **ISM** revisjon, Oslo

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



Norske velferdsstasjoner Norwegian Government Seamen's Service

Branch offices

Aberdeen

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

Port Said

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

Rotterdam

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

Kontakter/Contacts

Dunkerque

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

Houston

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

Singapore

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

Mongstad

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

Narvik

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

Odda

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

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

SHIP –

Seafarers Health Information Program

Inger Randi Wikre,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet
higher executive officer NMD



Matsikkerhet

God mat hygiene er et grunnleggende krav for å forebygge matrelaterte problemer om bord på skip. Tilgangen på ren mat og drikke er helt essensielt.

Selv om velholdte og rene cateringområder gir et godt inntrykk, er matsikkerhet mer enn bare å holde det rent. Det kreves gode arbeidsrutiner i overensstemmelse med grunnleggende regler for personlig hygiene og mat hygiene,

slik som for eksempel å skille rå og kokt mat og riktig temperaturkontroll. Alle fartøyer bør følge grunnleggende prinsipper for matsikkerhet og bør ha et kvalitetssystem som sørger for god praksis.

Varemottak: En enkel sjekkliste kan ivareta oppsyn med utløpsdatoer, tilstanden til de mottatte varene og temperatur på kjøle- og frysevarer. Ikke aksepter ødelagt emballasje eller rustne hermetikkbokser. Kjølevarer skal ha en temperatur på under 7°C, mens frysevarer skal være -18°C eller kaldere.

Oppbevaring: Dersom det er liten plass om bord, bør man ta med mindre varer og heller ha oftere varepåfylling. Viktig å lagre slik at nye varer med senere utløpsdato plasseres bakerst slik at eldre varer brukes først.

Fryselager: Temperaturen bør holdes på minimum -18°C eller mindre. Husk alltid hansker og varme klær når du går inn på fryselageret.

Kjølerom: Prøv å hold temperaturen jevnt rundt 5°C for å unngå fuktighet. En temperatur på opptil 8°C kan aksepteres dersom det er vanskelig å holde 5°C. Alle varer bør pakkes individuelt. Dersom rå og kokt mat oppbevares i nærheten av hverandre, bør rå mat lagres i bunnen for å unngå overføring av smitte.

Tørrlager: Bruk et register over hvilke varer som finnes på tørrlageret for å holde orden. Sjekk jevnlig lageret for skadedyr. Undersøk mel og ris for insekter. Fjern oppblåste hermetikkbokser. Tørrlager bør holdes godt ventilert og forholdsvis kjølig, rundt 10°C er bra. Ikke plasser tørrvarer på dekk eller helt inntil veggen. Tørrlageret bør vaskes jevnlig og avfall fjernes umiddelbart.

Bakteriell smitte: Bakterier som forårsaker matforgiftning finnes på mennesker, insekter, gnagere, i søppel og til og med i støv. Å koke/steke mat tilstrekkelig vil ødelegge de mest skadelige bakteriene. Produkter som ofte forbindes med matforgiftning bør lagres korrekt og beskyttes mot kontaminasjon. Disse produktene kan være ferdigmat, kjøttpålegg, fjærkre, rå fisk, saus, kjøttkraft, melk, fløte og egg.

Personlig hygiene: På et eller annet tidspunkt vil de fleste mennesker i en periode være bærere av ulike typer bakterier som kan forårsake matforgiftning. Cateringsatte må derfor være ekstra

Finn ut mer / Find out more

For å bestille materiell eller se mer informasjon om ICSW og SHIP gå til:

www.seafarershealth.org

Dersom du har spørsmål, så ta gjerne kontakt med Inger Randi Wikre i Sjøfartsdirektoratet (arbeids- og levevilkår) på e-post: iwi@sjofartsdir.no eller tlf. 52 74 53 60

For more information about ICSW or SHIP please visit: www.seafarershealth.org.

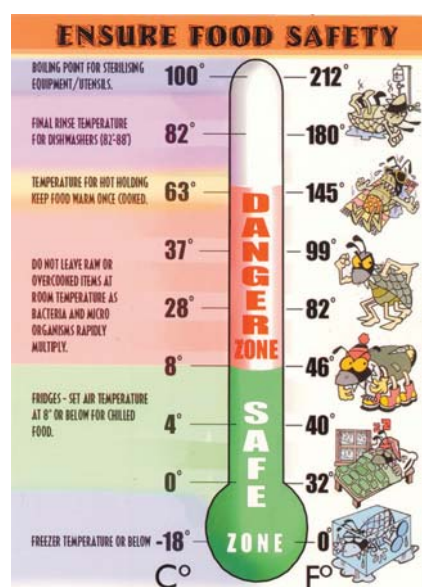
Inger Randi Wikre of the Norwegian Maritime Directorate is the contact person for SHIP in Norway. Please e-mail if you have any questions: iwi@sjofartsdir.no



nøye med personlig hygiene for å unngå å overføre bakterier til mat. Hendene må holdes rene og vaskes etter toalettbesøk, etter håndtering av rått kjøtt og før håndtering av ferdigmat

Man må ha vask, med såpe og håndtørkingsmuligheter. Tørkepapir eller lufttørker er bedre enn tradisjonelt håndkle. Husk å holde neglene korte og velstelte. Ha håret oppsatt og bruk rene kluter og forkle.

Arbeidsdyktig/udyktig: Personer som er syke eller har vært i kontakt med sykdom som kan smitte gjennom mat, bør ekskluderes fra byssa og andre catering-områder.



Buffer: I romtemperatur vil skadelige bakterier utvikle seg raskt. Mat som vanligvis forbindes med buffer bør ikke eksponeres for temperaturer i faresonen.

Rester: Å beregne riktig mengde mat vil i stor grad forebygge problemet med rester. Dersom man allikevel får rester er det visse regler man må følge:

- Varmt kokt/stekt kjøtt bør så raskt som mulig avkjøles i et rent område, og deretter oppbevares i kjøleskap.
- Å fordele en stor porsjon i mindre vil lette avkjølingsprosessen.
- Varm mat bør ikke settes i kjøleskap fordi da vil resten av temperaturen i kjøleskapet øke.
- Når maten er avkjølt, bør den serveres kald dagen etterpå.

Food Safety

Food Safety is a basic requirement in the prevention of food related problems onboard ships. The sourcing of wholesome, safe food and water is essential.

Although clean and well maintained catering spaces give a good impression, food safety is about more than just cleanliness. It requires good working practices in accordance with basic principles of personal hygiene and food hygiene, such as the separation of raw and cooked foods and temperature control. All vessels should apply food safety principles, and implement a system that ensures a good practise.

Receiving Provisions: A simple check list should be used covering expiry dates, conditions of the packages, and temperatures of chilled and frozen goods. Do not accept damaged packages or rusted tins. Chilled goods with a temperature above 7°C have to be refused. The temperature of frozen goods should be -18°C or less.

Stock Control: If storing capacity is limited, stock should be reduced and stores taken more frequently. Store in such a way that commodities are used in strict date rotation (First in = First out).

Deep Freezers: Temperature in freezers should be maintained at -18°C at least. Always wear gloves and warm clothes when entering the deep freezer.

Cold Stores: Keep the temperatures constant as far as possible to avoid humidity: 5°C is recommended, although a tolerance of up to 8°C is acceptable. All items should be individually wrapped or covered. If raw and cooked foods are contained in the same cabinet, then raw food should be stored at the bottom to avoid contaminating the cooked food.

Dry Stores: Use a register to keep track of dry stores. Check for the presence of pests or vermin. Check flour and rice for insects. Remove blown tins. Dry stores should be cool, around 10°C, dry, well lit and ventilated. Do not put stores directly on the deck or against the walls. Clean the dry store regularly and remove waste immediately.

Bacterial Contamination: Food poisoning bacteria are found on people, insects, rodents, refuse and waste food, even dust. Cooking food thoroughly will destroy most

harmful bacteria. High risk products frequently associated with food poisoning should be carefully stored and protected from contamination. These products are generally high protein, ready to eat foods including cooked meats, poultry and raw or cooked fish, gravy and stock, milk, cream and eggs and any associated by-product.

Personal Hygiene: At one time or another, most people carry some type of food poisoning organisms. Catering crew must therefore take extreme care with personal cleanliness to avoid contaminating food. Hands must be kept clean and washed, especially after using the toilet, after handling raw meat and before handling prepared food. There must be sufficient hand-wash basins with soap and hand drying facility. Disposable towels or a hot air dryer are better than a traditional towel. Remember to keep hair covered, keep finger nails short and wear clean clothes and apron.

Fitness to work: Persons suspected of, diagnosed with, or exposed to any disease that can be transmitted by food, should be excluded from the galley and other associated catering areas or food related operations.

Buffets: At room temperature harmful bacteria will grow quite quickly. Food normally associated with buffets should therefore not be exposed to temperatures in the "Danger Zone".

Leftovers: Proper portion management should reduce the amount of leftover food. However in the event of having leftovers certain standards must be applied:

- Hot cooked meats should be cooled as quickly as possible in a clean controlled environment then refrigerated.
- Dividing a large portion helps the cooling process
- Warm food must not be refrigerated as it will increase the fridge temperature
- Once chilled, leftovers should be served cold the following day

Magesjau om bord

I det siste har vi hørt om flere tilfeller av magesjau blant passasjerene på norske passasjerskip. Mange hever øyenbrynene og lurere på om det er noe alvorlig galt med hygienene om bord.

De norske båtene er i godt selskap. Siden 2002 har det forekommet minst 35 utbrudd av magesjau på cruiseskip rundt i verden. Tusenvis av passasjerer har fått sin ferie ødelagt. Institusjoner som skoler, universiteter og sykehus er også blitt rammet. At det er noe alvorlig galt med hygienene på disse båtene

eller institusjonene er svært lite sannsynlig. Men hva er det da som skjer?

Det finns mange årsaker til diaré og magesmerter med brekninger – både bakterier, virus og parasitter. Bakterielle og parasittære sykdommer er sterkt knyttet til næringsmiddelhygienene som på passasjerbåter stort sett er god. Slike



*OPPKAST, kvalme og magesyke er resultatet om man blir smittet av Noroviruset.
VOMIT, nausea and stomach problems are the result of being infected with the norovirus.*



HÅNDVASK og desinfisering er det beste tiltaket for å unngå smitte.

WASHING YOUR HANDS and disinfection are the best means of avoiding infection.

infeksjoner er sjeldne i skipsfarten. De utbruddene vi snakker om her, skyldes alt vesentlig et virus – det såkalte "Noroviruset".

Smitte på toalettet

Norovirus forekommer over alt i verden og utmerker seg ved å være svært robust. Viruset tåler store temperatursvingninger og ganske lang uttørking. Det er blitt funnet i gulvtepper 12 dager etter kontaminasjonen. Det drepes heller ikke av alkohol. 10-100 viruspartikler er nok til å fremkalle sykdom, og smittsomheten er svært høy.

Norovirus blir skilt ut i avføring og i oppkast. Derfor blir toalettene viktige steder for overføring. Ørsmå mengder avføring på hendene kan overføres til munnen og gi smitte. Dette er den aller viktigste smitteveien. Aerosol fra oppkast kan inhaleres og på den måten gi smitte. I tillegg kan infisert mat, drikke og gjenstander overføre viruset.

Norovirus kan påvises i prøver fra avføring og oppkast ved avanserte laboratorier.

Viktig med nok væske

En person som har vært syk er smitteførende i minst 48 timer etter at symptomene har opphørt. Utbrudd om bord på skip skyldes høyst sannsynlig at smitteførende passasjerer bringer viruset med om bord.

Fra smittetidspunktet tar det ti til femti timer før symptomene opptrer med plutselig diaré, kvalme, oppkast og magesmerter. Væsketapet er betydelig og kan være farlig, særlig for barn og eldre.

Det finns ingen medisin direkte rettet mot Norovirus. Behandlingen består i væsketilførsel og smertelindring. Hvis den syke får tilført tilstrekkelig væske, går sykdommen vanligvis over i løpet av 2-3 døgn og etterlater ingen varig skade. Men dødsfall har forekommet når barn, gamle og svekkete individer ikke har fått tilført nok væske.

Vask hendene!

Hygieniske tiltak kan bidra til å redusere spredning av Norovirus, men er dessverre ikke alltid i stand til å forhindre den. Nitid håndvask med bruk av egnet desinfeksjonsmiddel (ikke alkohol) er

uten sammenligning det viktigste tiltaket. Av åpenbare årsaker det absolutt påkrevd å isolere dem som er blitt smittet. Bruk av munnbind er nyttig når det er oppkast i nærheten. Skip og institusjoner som er rammet må vanligvis evakueres og desinfiseres før de igjen kan tas i bruk.

Men dessverre, selv med økt beredskap og gode rutiner, er det sannsynlig at vi også i fremtiden må forvente utbrudd på skip og i institusjoner der mange mennesker lever tett på hverandre.



Aksel Schreiner,
Professor emeritus, leder Radio Medico

The runs on board

Lately, we have learned about outbreaks of diarrhoea on board Norwegian passenger vessels. Many raise their eyebrows and wonder what is wrong with the hygiene on board.

However, the Norwegian vessels are in good company. Since 2002 there have been more than 35 outbreaks on cruise ships around the world. Thousands of passengers have had their holiday ruined. That something should be seriously wrong with the hygiene on all these vessels is not very likely. So what is happening?

There are many causes of diarrhoeal diseases with vomiting – bacteria, parasites and viruses. Bacterial and parasitic infections are strongly associated with food hygiene which is fairly good on passenger vessels. Such infections are rare in the maritime passenger industry.

The outbreaks referred to here are almost exclusively caused by a virus – the so-called “norovirus”.

Infection at the toilet

Norovirus occur all over the world and appears as very robust. The virus is resistant to wide temperature variations and can withstand drying out for a considerable period of time. It has been found in carpets 12 days after contamination. The virus is not eradicated by alcohol. Ten to hundred virus particles are sufficient to cause infection.

Norovirus is excreted in faeces and in vomit. Hence, the toilets are the most important place for transmission. Minute amounts of faeces on the hands may transfer to the mouth and cause infection. This is the far most frequent route of infection. Aerosol from vomit may be inhaled and thus also cause infection. In addition, food, drink and objects may transfer the virus.

The virus can be demonstrated in samples from faeces and vomit in an advanced laboratory.

Vital with enough fluids

An infected individual will continue to excrete the virus at least 48 hours after all symptoms have subsided. Outbreaks on board a ship are most likely caused by passengers entering the vessel as virus carriers.

Ten to fifty hours after contagion the symptoms start with abrupt diarrhoea, vomiting and abdominal pain. Nausea and muscular pain is also part of the picture. The loss of fluid is considerable and represents a threat to children, the elderly and debilitated individuals.

If the diseased is given sufficient amounts of fluid, the symptoms will most

often subside after two to three days without leaving lasting damage. However, deaths have been reported in children, in elderly and in debilitated persons who did not receive proper fluid replacement.

There is no remedy directly targeting the norovirus. The treatment consists of general care with pain relief and fluid replacement.

Wash your hands!

Hygienic measures may contribute to reduce the spread of norovirus, but are unfortunately not always able to prevent it. Meticulous hand washing and use of a disinfectant (not alcohol) is the single most effective measure. Strict hygienic handling of food and drink is crucial for this and other reasons.

For obvious reasons it is mandatory to isolate infected persons. The use of a face mask is protective in the vicinity of vomit. Ships and institutions that are struck with an outbreak must be evacuated and disinfected.

Even with increased attention and proper hygiene, outbreaks are to be expected also in the future on ships and in institutions where people live close together.

NIS feirer tjuue års tjeneste



1. juli var det tjuue år siden Norsk Internasjonalt Skipsregister ble opprettet for å bevare maritim næring i Norge. Da sto rederne i kø for å få første skip registrert i NIS.

DET FØRSTE SKIPET. M/S "Trones" vant kappløpet om å bli det første skipet som ble registrert i NIS, forteller administrasjonssjef Anita Malmedal i Skipsregistrene.

De første årene av sitt liv var NIS det mest hurtigvoksende skipsregisteret i verden. På begynnelsen av nittitallet var antall registrerte skip oppe i over 900. – Flåten har siden stabilisert seg på godt og vel 600 skip, forteller administrasjonssjef Anita Malmedal, som har vært med siden den spede begynnelsen.

Hun husker godt den aller første dagen, da representanter for Bergensen d.y. og Kristian Jebsens Rederi sto i gangen og kjeklet om hvem som var førstemann på døren den morgenen, og dermed skulle få den store æren av å registrere det første skipet i NIS. Etter å ha hørt argumentene fra begge sider kom hun fram til at vinneren var representanten fra Kristian Jebsens. Han hadde vært på plass klokken halv fire om morgenen. M/S "Trones" ble dermed det



FIL ETTER FIL. Det er mange hyllemeter med skipsopplysninger i arkivet hos Skipsregistrene. Fra venstre: Anita Malmedal, Tone Olsen Rønnes og Arnhild Grepstad.

En næring i omstilling



LEIF ASBJØRN NYGAARD var med å utvikle ideen om et norsk internasjonalt skipsregister og ansvarlig for organisering av etableringen i 1987.

– Norsk Internasjonalt Skipsregister ble laget for å gi et alternativ til bekvemmelighetsflaggene, etter at skipsregistrering nærmest var blitt en forretningsvirksomhet, forteller ekspedisjonssjef i Nærings- og handelsdepartementet, Leif Asbjørn Nygaard, som organiserte etableringen av NIS i 1987. – Vi så at nasjonal registrering ville gi større tilhørighet til Norge, og derved trolig mer av lokale innkjøp og aktiviteter, sier han.

I de senere årene har registeret gått noe tilbake. – Ikke fordi tilbudet er dårlig, understreker Nygaard, – men fordi andre norske rammevilkår oppfattes som lite konkurransedyktige. I tillegg ser vi en omstrukturering i norsk skipsfart, hvor de tradisjonelle

bulkskipene går til utenlandsk flagg, og vi får kostbare spesialfartøyer til petroleumsvirksomheten med norsk flagg. Det er ikke lenger noen sammenheng mellom hvor eieren bor, hvor virksomheten drives, hvor det skipseiende selskapet er registrert og hvor skipet er registrert, sier Nygaard.

første skipet som ble registrert. Senere den dagen fulgte ytterligere fire fartøyer.

Møtte motstand

I midten av 80-årene var Norge blitt et høykostland, men det sto ikke så greit til med den norske handelsflåten. Rederne rømte fra høye lønnsutbetalinger og utflaggingen truet Norges posisjon som en stor sjøfartsnasjon. Etter mange og lange diskusjoner ble det derfor besluttet å opprette et internasjonalt skipsregister, der både norske og utenlandske redere kunne få klare fordeler. Ved å registrere sine skip i NIS trengte man bare å ta hensyn til menneskaps hjemlige lønnstariff.

Det var det naturlig nok ikke alle som var like glade for. Sjømannsorganisasjonene iførte seg sørgeflor, da de demonstrerte utenfor Tinghuset i Bergen på åpningsdagen i 1987. Mange var overbevist om at dette betydde farvel til norske sjøfolk og til rettigheter som fagorganiserte hadde kjempet for i generasjoner.

– Det er klart at man kan mene så mangt om det, sier Malmedal, – men spørsmålet er jo selvsagt om det ville vært norsk tonnasje igjen, dersom man ikke hadde opprettet NIS.

Kvalitet og service

I løpet av årene som har gått siden den gang, har de ansatte i Skipsregistrene job-

bet hardt for å etablere og bevare NIS som et attraktivt kvalitetsregister, der kundene skal kunne forvente topp service. – Vi strekker oss langt, og det får vi gode tilbakemeldinger på, forteller markedsføringsansvarlig Tone Olsen Risnes. – Mange sier at vi gir bedre service enn noen forventer av en offentlig virksomhet.

– Siden våre kunder ofte befinner seg i en annen tidssone enn oss, har vi for eksempel en vaktordning fra sju om morgenen til midnatt, slik at vi kan bistå næringen med ekspertise når de trenger det, sier hun.

– Ja, samstemmer Malmedal, – vi gjør vår del for å oppfylle regjeringens målsetting om at Norge skal være en ledende maritim nasjon, både for norske og utenlandske redere.

Også EU-skip

Til tross for upåklagelig innsatsvilje fra de dyktige medarbeiderne i Skipsregistrene, har det likevel vært en viss nedgang i tonnasjen de siste årene. Norske redere finner bedre økonomiske forutsetninger under andre flagg. Det har lenge vært en kampsak å få like gode rammebetingelser som man har i EU.

– Slik er det ikke vår plass å mene noe om, sier Malmedal. – De driver jo butikk, og det må vi bare respektere. Likevel er det jo et tankekors at både svenske og danske

Norsk Internasjonalt Skipsregister

- I 2001 ble NIS nummer tre, da det internasjonale transportarbeiderforbundet ITF vurderte 37 registre. NOR ble rangert som nummer én.
- Registeret er åpent for alle typer eiere. Det er ikke krav til at utenlandske eiere etablerer seg i Norge, men norsk rettslig representant samt driftsselskap må oppnevnes. Minimum teknisk eller kommersiell drift må foretas fra Norge.
- Skip som skal registreres i NIS må overholde norsk og internasjonal standard
- Skip registrert i NIS tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn.
- Skip som er registrert i NIS seiler under norsk flagg og er undergitt norsk jurisdiksjon. Norsk maritim lovgivning er anerkjent som sikker og trygg i internasjonal sjøfartsnæring.
- Det er lagt stor vekt på å opprettholde et kvalitetsregister som sikrer at skip registrert i NIS har høy sikkerhet og gode arbeidsbetingelser.
- Norge har omtrent fem hundre utenriksstasjoner som kan tilby representasjon for norskregistrerte skip og mannskap.

rederier har valgt å melde flere av sine skip inn til oss.

Noe av forklaringen på det, finner man kanskje i den sikkerheten kreditorene ser i et kvalitetsregister som er underlagt Norges omfattende maritime lovgiving. – Vi har konkurransedyktige betingelser, mener Malmedal. – Og det at NIS blir gjenkjent som et register for kvalitetstonnasje gjør for eksempel at våre skip ikke er et utsatt mål for havnestatskontroller i fremmede havner.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

NIS celebrates 20 years of service

This year on the first of July, it was twenty years since the Norwegian International Ship Register was established as an effort to preserve the shipping business in Norway. In 1987, shipowners were queuing up to register the first ship in NIS.



Bente Amandussen,
editor Navigare



PROVIDE QUALITY AND SERVICE. Head of Administration, Anita Malmedal and Marketing Consultant Tone Olsen Risnes take pride in NIS' reputation as a quality ships register where clients can expect a high level of service.

During its first few years the Norwegian International Ship Register (NIS), was the fastest growing ship registry in the world. In the early 1990's the number of ships registered was over 900. "Since then the fleet has stabilised at around 600 ships", says Head of Administration, Anita Malmedal, who has worked for the register from its humble beginnings.

She remembers the very first day, when representatives from two ship-owners stood outside her office, arguing as to who was first to arrive and who was to have the honour of registering the first ship in NIS. After listening to arguments from both sides she decided that the winner was the representative from Kristian Jebsen. He had been waiting since three thirty that morning! M/S "Trones" was therefore to be the first ship registered. During the first day four more vessels were registered.

Opposition

By the mid 1980's Norway had become a high cost country, and the Norwegian merchant fleet was considerably reduced in numbers. Shipowners fled from high wages at home and a massive campaign of flagging out threatened Norway's position as a great seafaring nation.

As a countermeasure it was therefore decided to establish an international ships register, that would benefit both Norwegian and foreign ship-owners. By registering their ships in NIS they could pay the crew the wage tariffs from their home country.

Naturally, not everyone was happy about this. Representatives from seafarers' organizations wore black armbands as they demonstrated outside the NIS office

WASTE COMPACTORS FOR SHIP AND OFFSHORE

WASTE COMPACTORS, BALE COMPACTORS, OIL FILTER COMPACTORS,
BIG BAGS, SACK HOLDERS. STAINLESS STEEL DESIGN (GREEN SHIP).
DnV CERTIFICATION

WE CUSTOMIZE YOUR WASTE HANDLING SYSTEM
PLEASE CONTACT US FOR MORE INFORMATION .



Havnegt. 7 • N-8430 Myre • Tel.: +47 76 13 47 00 • Fax: +47 76 13 42 77
e-mail: mail@delitek.no • Web: http://www.delitek.no

in Bergen on the inauguration day in 1987. Many were convinced this was the end for Norwegian seafarers and for the rights fought for by generations of trade unionists.

“Obviously, there were many different opinions as to the decision to establish NIS”, says Malmedal, “But the question is, whether there would have been any Norwegian registered tonnage left, if it hadn’t been for NIS”.

Quality and service

During the years that have passed since then, the staff have worked hard to establish and maintain NIS as an attractive quality register where clients can expect a high level of service. “We work hard to keep our clients happy and response is good”, says Marketing Consultant Tone Olsen Risnes. “Many express surprise that we provide better service than expected from a public sector enterprise. For example, in order to provide the industry with the most efficient supervision and top expertise possible, we have an officer on duty from seven in the morning till midnight, since our clients will often be in another time zone”.

“Yes”, Malmedal agrees, “We do our best to fulfil the government’s objective to maintain and develop Norway’s position as a leading maritime nation, for Norwegian and foreign shipowners alike”.

EU registrants

Despite the efforts of the skilled staff at NIS, there has been a decline in tonnage over the last few years. Some Norwegian shipowners find better economical conditions by flying other flags on their ships, and wish to obtain the same conditions as in the European Union.

“That is not for us to comment”, says Malmedal. “They have a business to run and we must respect that. Yet it is a paradox that both Swedish and Danish shipowners have chosen to register several of their ships with us”.

Part of the explanation may be found in the fact that Norway’s comprehensive code of maritime law gives creditors the assurance that NIS represents a secure and professional alternative. “We are able to compete on many

An Industry in Change



LEIF ASBJØRN NYGAARD was instrumental in the development of a Norwegian International Ship Register and responsible for organising the establishment in 1987.

”The Norwegian International Ship Register was set up as an alternative to flags of convenience, after ship registration had almost become a business enterprise”, says director general at the Ministry of Trade and Industry, Leif Asbjørn Nygaard, who organized the establishment of NIS in 1987. “We saw that national registration would provide a greater sense of belonging to Norway, and as a consequence probably more purchases and activities locally.

In recent years the registry has somewhat declined. “Not because the service is inadequate,” Nygaard emphasizes. “But because other Norwegian conditions are seen as less competitive. Moreover, we see a restructuring of Norwegian shipping, wherein the traditional bulk ships will turn to foreign flags, and we get expensive specialist

vessels for the petroleum industry flying the Norwegian flag. There is no longer any correlation between where the owner lives, where the business is operating, where the shipowner is registered and where the ship is registered”, says Nygaard.

levels”, Malmedal claims. “The fact that NIS has a reputation for being a registry for quality tonnage means, for example,

that our vessels are not systematically targeted for port state control inspections in foreign ports”.

Norwegian International Ship Register

- In 2001 the NIS scored as number 3 out of 37 participating countries in a ranking made for the International Transport Workers’ Federation (ITF) on the Flag State Conformance Index (FLASCI). Norway’s domestic ships register (NOR) was ranked as number one.
- The registry is open to all types of shipowners. Establishment in Norway is not required. However, technical or commercial operation from Norway, as well as legal representation, is required for foreign shipowners.
- Ships registered in NIS must meet domestic (Norwegian) and internationally recognised standards.
- Ships registered in NIS are not allowed to carry passengers or cargo between Norwegian and foreign ports on a regular basis.
- Ships registered in the NIS fly the Norwegian flag and are subject to Norwegian jurisdiction. Norway has a highly respected judicial system and Norwegian law is recognised as sophisticated in the maritime related field.
- Great emphasis has been placed on maintaining a quality register, which ensures that vessels operating under NIS regulations meet high standards of safety and offer good working conditions for the crew.
- Norway has approximately 500 experienced embassies and consulates across the world available to provide representation to NIS registered ships and crew.



Årets vinner av Thor Heyerdahl-prisen

Tenker miljø i alle ledd

- Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) skal være det selskapet som viser vei innen shipping for en mer miljøvennlig transportform. Derfor tar vi miljøhensyn i forhold til alle operasjoner som drift av skip medfører, forklarer direktør for Corporate Affairs, Per Heggnes i WWL.

Årets Thor Heyerdahl-pris ble utdelt under Nor-Shipping 2007, som ble avviklet i juni i år, til Wallenius Wilhelmsen Logistics for deres arbeid for et renere miljø. Leder av priskomiteen, Elisabeth Grieg, begrunnet avgjørelsen om å tildele WWL prisen med selskapets innovative og økovenlige profil, sammen med dets proaktive handlinger og framtidsplaner.

Kong Harald V overrakte prisen på hundre tusen amerikanske dollar og en statuett av Nico Widerberg.

Like mye som London

Per Heggnes i WWL forklarer at selskapet har en strategi om miljøbevissthet på alle ledd i organisasjonen. – Vi går systematisk til verks for å se hvilken innvirkning vår virksomhet har på miljøet. Shipping er den mest effektive måten å transportere varer på i forhold til de totale miljømessige utslippene, men likevel er det betydelig forurensning som følger med. Vi ønsker å redusere denne forurensningen.

I løpet av en sjuårsperiode har selskapet redusert svoveldioksidutslippene (SO₂) med 75 000 tonn, noe som tilsvarer mengden av SO₂-utslipp i London for tilsvarende periode. – Vi



VINNERENE. Hans Majestet Kong Harald overrakte Thor Heyerdahls internasjonale miljøpris til Lone Fønss Schröder, administrerende direktør for Wallenius Lines og styreleder i Wilhelmsen Logistics (WWL) og Ingar Skaug, konsernsjef i Wilb. Wilhelmsen ASA.

har en selvpålagt policy om ikke å ha mer enn 1,5 prosent gjennomsnittlig svovelinnhold i bunkersolje på våre skip uansett hvor de opererer i verden, forklarer Heggnes. En grense på 1,5 prosent er innført i noen få områder, mens det generelle kravet er ellers 4,5 prosent.

WWL vet hvilke leverandører som kan tilby lavsvoelholdig bunkers. Det kan være vanskelig å få den riktige kvaliteten utenfor Europa, derfor er mange skip utformet slik at de kan bunkre opp nok drivstoff til å gå verden rundt. – Vi sjekker leveransene vi får, og dersom det viser seg at bunkerskvaliteten





Siri Øvstebø,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

er dårligere enn det vi har bestilt, leverer vi den tilbake. Det er en omfattende og tidkrevende prosess, understreker Heggenes.

Det kreves store tilpasninger for å justere maskinene i forhold til drivstoff med lavere svovelinnhold. Det er en viss fare for at maskiner kan stoppe dersom drivstoffkvaliteten endres, men med samme, lavholdige svovelinnhold i drivstoffet hele tiden, er det ikke noe problem i følge WWL.

Sunn forretningsdrift

Det jobbes kontinuerlig med utvikling av teknologi og operasjonelle løsninger for å redusere drivstofforbruk, og dermed karbondioksidutslipp. – Vi får jo også en økonomisk gevinst ved å bruke mindre drivstoff, sier Heggenes. – I tillegg bruker vi bare ikke-giftig bunnstoffmaling, og nedbrytbar olje til å smøre propellene med. – Alle ledd i organisasjonen jobber for å forbedre teknologi og arbeidsoperasjoner i form av standarder og instruksjoner som bidrar til mer miljøvennlig drift. Det gjennomføres samtaler med alle kapteiner for å sikre en toveiskommunikasjon mellom sjøfolkene og selskapets ledelse på land. Vi er også meget bevisste på hvordan vi håndterer og resirkulerer alt avfall om bord på skipene.

Alle nye skip installeres med Pure Ballast, som er en renseteknologi der ultrafiolett lys brukes i kombinasjon med ozon for å drepe mikroorganismer i ballastvann, slik at ikke fremmede arter spres når ballastvann skiftes ut i et helt annet strøk enn der det ble lastet om bord. – Spredning av fremmede arter gjennom utslipp av ballastvann er en av de fire største truslene mot miljøet i verdenshavet, forklarer Heggenes.

– WWLs miljøengasjement henger sammen med sunn forretningsdrift om å tjene penger og sikre bunnlinjen, men

vi er også opptatt av et renere miljø i seg selv, fortsetter han. Det er en del av vår forretningsfilosofi. WWL opplever at kunder også vil bli stadig mer opptatt av dette.

Uten utslipp

På tegnebrettet ligger konseptskipet “ES Orcelle” som skal frakte biler uten utslipp overhodet. Tanken er å utvikle skrogform, samt benytte fornybar energi i form av bølger, sol og vind i stedet for bunkersolje for å hindre forurensning.

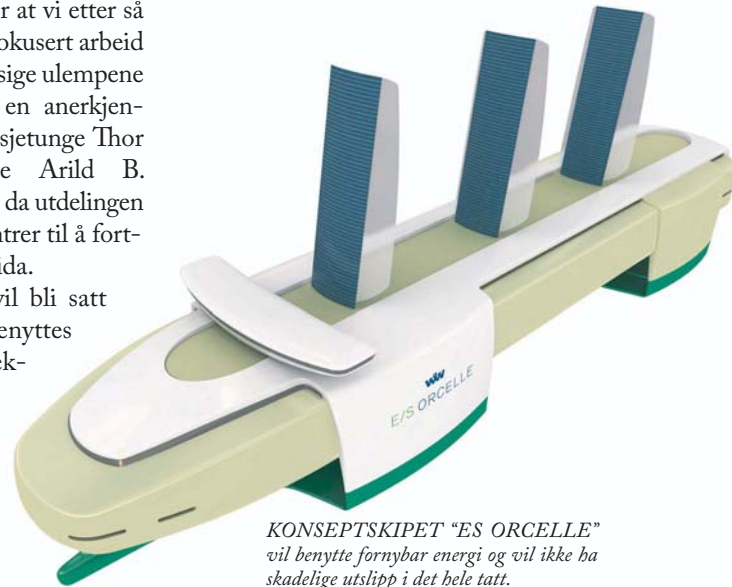
– Vi ser for oss skip uten behov for ballastvann, sier Heggenes. – Foreløpig vil et slik skip være for bredt til å gå gjennom Panama-kanalen, men i 2012 vil kanalen bli utvidet og åpne for at slike skip kan produseres og tas i bruk.

– Vi er takknemlige for at vi etter så mange år med intenst og fokusert arbeid for å redusere de miljømessige ulempene skipsfarten medfører får en anerkjennelse i form av den prestisjetunge Thor Heyerdahl-prisen, uttalte Arild B. Iversen, president i WWL da utdelingen fant sted. – Prisen oppmuntrer til å fortsette enda hardere i framtida.

Prisen på \$100.000 vil bli satt inn i et fond som skal benyttes til å støtte forskningsprosjekter som fokuserer på utvikling av alternative energikilder.



MILJØVENNLIG LØNNER SEG. – Vi er opptatt av å sikre bunnlinjen, men et renere miljø er også en del av vår forretningsfilosofi, sier direktør for Corporate Affairs, Per Heggenes i WWL.



KONSEPTSKIPET “ES ORCELLE” vil benytte fornybar energi og vil ikke ha skadelige utslipp i det hele tatt.

Thor Heyerdahls internasjonale miljøpris

- Thor Heyerdahl og Norges Rederiforbund lanserte Thor Heyerdahls internasjonale miljøpris i 1999. Prisen ble delt ut første gang i 2001.
- Prisen er en æresbevisning til den norske oppdageren Thor Heyerdahl.
- Enhver person, gruppe, selskap eller organisasjon kan nominere seg selv eller bli nominert til prisen.
- Prisen skal stimulere det internasjonale maritime samfunnet til nyskapende tiltak for å beskytte miljøet.
- Prisen sponses av Norges Rederiforbund, Det Norske Veritas, Gard Services, Assuranceforeningen Skuld, Nor Shipping og Tradewinds. Den består av en statuett av kunstneren Nico Widerberg og 100 000 amerikanske dollar.



The **THOR HEYERDAHL**
International Maritime Environmental Award

Mer enn bare menneskelige feil

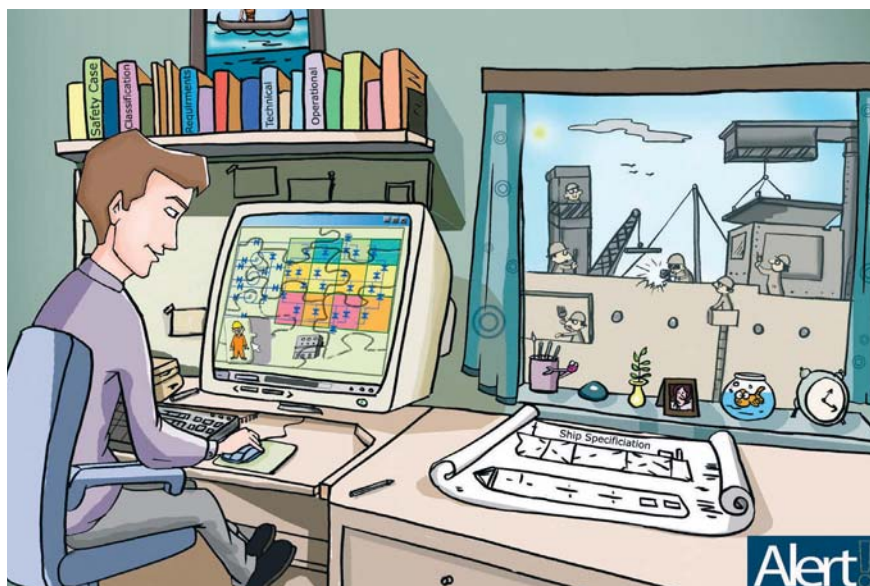
Begrepet "Human Element" eller "det menneskelige element" blandes ofte med "menneskelig svikt", som er en velkjent konklusjon i granskningsrapporter. Men hva legger vi egentlig i begrepet?

Man har ikke blitt enig om en klar internasjonal definisjon av begrepet "Human Element", men FNs sjøfartsorganisasjon IMO bruker begrepet i et bredt perspektiv: "Det menneskelige element er et kompleks mangedimensjonalt tema, som påvirker maritim sikkerhet, og involverer hele spekteret av menneskelige aktiviteter utført av mannskap om bord, organisasjon på land, myndigheter og andre. Alle må samarbeide for å behandle temaet effektivt."

Må spørre om årsaken til feil

Slik IMO ser det, inkluderer "det menneskelige element" altså hele spekteret av menneskelig aktivitet på skipet og i den landbaserte delen av organisasjonen. Det inkluderer alle interessenter som er knyttet til skipsfart, og det vil være for snevert å relatere begrepet kun til sjøfolkene.

Sett i et vidt perspektiv gjør det "menneskelige element" seg gjeldende i det øyeblikket et menneske skal forholde seg til et teknisk eller organisatorisk system. I begrepets videste forstand, trer "det menneskelige element" inn allerede i prosjekteringsfasen av et fartøy eller en installasjon. For den maritime næringens vedkommende betyr dette at skipsdesignere, skipsbyggere, myndigheter, klasseseska-



DET MENNESKELIGE ELEMENT spiller inn i alle deler av et skips tilvirkning og drift.

GJENGITT MED TILLATELSE FRA ALERT! - THE INTERNATIONAL MARITIME HUMAN ELEMENT BULLETIN

per, eiere og mannskap også omfattes av begrepet.

Når en sjømann eller operatør gjør feil som utløser en uønsket hendelse, må man spørre seg hvorfor vedkommende gjorde feil. Var teknologiens grensesnitt mot operatøren god nok? Var teknologien vedlikeholdt? Hadde operatøren fått god nok opplæring? Hadde man tenkt gjennom hvilken risiko operasjonen medførte? Eller var arbeids- og hvileforholdene om bord av en slik karakter at operatøren var umotivert og sliten? Det er uttallige spørsmål som kan stilles, også spørsmål som går på skipets konstruksjon og utformingen av arbeidsområdene om bord.

"Human Element Analysing Process"

Det som kanskje ikke så mange vet, er at IMO har laget et verktøy, en veiledning,

om hvordan det menneskelige element skal ivaretas i regelverksutviklingen i IMO. Verktøyet betegnes "HEAP" (Human Element Analysing Process), og inneholder prinsipper for god "Human Element-tenkning", samt en sjekklister som skal legges til grunn i vurderingen av nye forslag til bestemmelser i IMO.

Sjekklisten skal sikre at følgende punkter er vurdert i komiteene før vedtak:

- Teknisk (for eksempel design, konstruksjon og installasjon)
- Bemanning (for eksempel størrelse på bemanning, sammensetning og kvalifikasjoner)
- Utdannelse (for eksempel opplæring, familiarisering og øvelser)
- Ledelsen og organisasjonen på land (for eksempel sikkerhetskultur, ansvarsfordeling og kommunikasjon)

- Arbeidsmiljøet om bord (for eksempel ergonomi, risikofaktorer og arbeids- og hviletid)

HEAP viser at IMO har gode intensjoner om å ivareta det menneskelige element på alle nivå. Hvor velbrukt og fremtredende HEAP har vært siden det ble introdusert i 1998, kan nok diskuteres og kritiseres. Men uansett om komiteene i IMO benytter HEAP i sitt arbeid eller ikke, så viser det seg jo at det faktisk er det menneskelige element man jobber med i de fleste sammenhenger.

Ivaretagelse

Prinsippene som skal legges til grunn i IMO's arbeid for å implementere det menneskelige element understreker den vide definisjonen av begrepet, og det at interessentene i den maritime sektoren må samarbeide for å oppnå effektiv implementering av det menneskelige element. Videre skal man jobbe ut i fra det prinsipp at man skal ha respekt for de

som arbeider til sjøs. Man skal ta hensyn til tidligere hendelser og ulykker, og bruke kunnskap og lærdom fra disse til kontinuerlig forbedring av regelverket. Ved utvikling av nye systemer skal man sikre at en enkelt feilhandling eller feilvurdering ikke skal kunne gi en ulykke. Dette betyr at systemene må bygges opp på en slik måte at en feilhandling blir korrigeret, eller effekten av den blir minimalisert.

Kompetanseforum

Sjøfartsdirektoratet har definert "det menneskelige element" på følgende måte: "Det menneskelige element omhandler menneskets muligheter, begrensninger og behov i tekniske og/eller organisatoriske systemer."

Dette innebærer at arbeidskrav, menneskelige og individuelle karakteristikk, atferd og holdninger, så vel som skipskonstruksjon, utforming av arbeidsutstyr og kontrollenheter, kommunikasjonsmuligheter, organisering, opplæring og utdanning, fysisk, kjemisk og psykososialt arbeids-

miljø er viktig for en sikker drift av fartøyet.

Sjøfartsdirektoratet har nylig opprettet et internt kompetanseforum innen det menneskelige element. Forumet har representanter fra alle avdelingene i direktoratet, og skal opprettholde tilstrekkelig kompetanse innen fagområdet. Kompetanseforumet skal ha kontinuerlig faglig oppfølging av internasjonal regelverksutvikling innen det menneskelige element, og sørge for god faglig rådgivning til avdelingene og ledelsen. Et annet viktig arbeid vil også være å informere næringen gjennom artikler, møter og undervisning innen emnet.



Anna Kari Rasmussen,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

SIKKERHETS- OG BEREDSKAPSOPLÆRING

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 fallsliske 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:

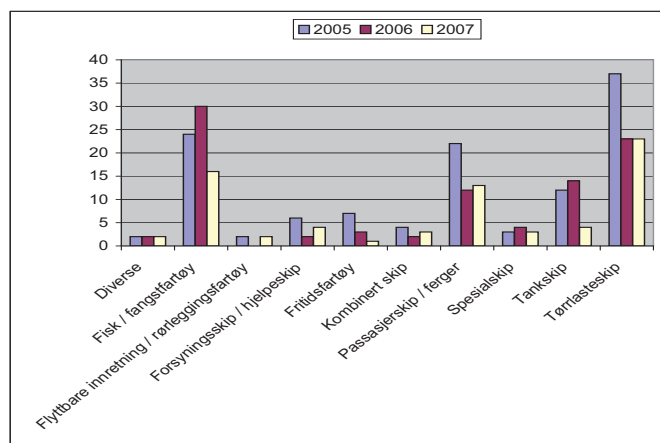
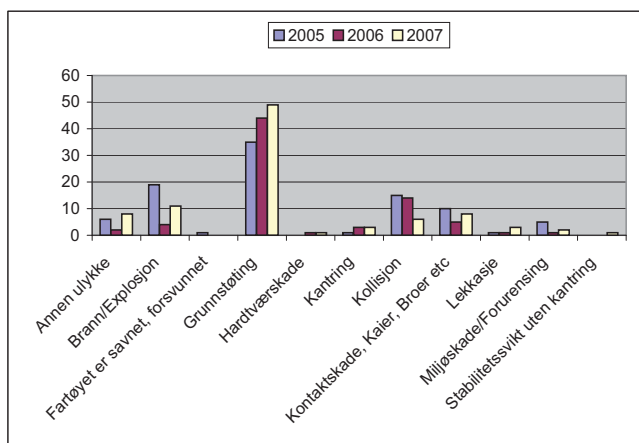
Tlf.: 52 70 59 00 - Faks: 52 70 59 01 - E-post: kurs@resq.no - Hjemmeside: www.resq.no
ResQ as - Haglandsveien 20 - NO-5514 Haugesund



Oppsummering ulykker første halvår 2007



Håvard Gåseidnes,
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet



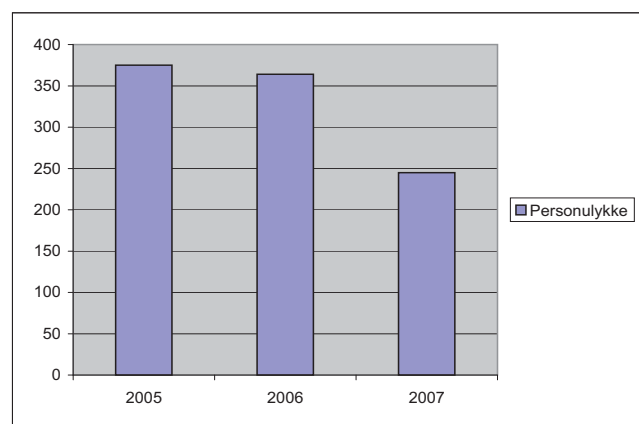
Skipsulykker

Direktoratet har notert en markant økning av antall grunnstøtinger første halvår.

2. kvartal ble sterkt preget av den tragiske kantringen av Bourbon Dolphin vest av Shetland der åtte menneskeliv gikk tapt.

Ulykker og skipstype

Grafen viser antall ulykker fordelt per skipstype første halvår 2007, sammenlignet med samme periode 2005 og 2006.



Arbeidsulykker

Det har til per 20. juli 2007 blitt registrert i overkant av 200 personulykker. Dette er omlag halvparten av antallet registrert for tilsvarende periode 2006.

Erfaring tilsier imidlertid at denne type ulykker til dels blir rapportert sent inn til Sjøfartsdirektoratet. Det er derfor for tidlig å si noe om dette utgjør en endring.

Det har hittil ikke blitt registrert arbeidsulykker med flere personer skadet.

Det er til nå i år registrert ett dødsfall i forbindelse med arbeidsulykker.



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 for informasjon
eller påmelding.



Build the requirements of the **future** into your fleet today.

It's about leadership.

"No one knows what the future holds." Actually, in shipping we do know quite a bit. We know it will hold more regulations and more demands for environmentally sustainable and efficient operations – in short more challenges to deal with. Your vessels may be intended for 30 to 40 years of operation. As a leading classification society, DNV is at the forefront of developments. We can help you build the requirements of the future into your fleet today, so you can go ahead – with confidence.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

DNV serving the Maritime industry
www.dnv.com

MANAGING RISK



Norge først i verden med VHF Data

Telenor er først i verden med å tilby datakommunikasjon på de maritime VHF-frekvensene.

ENTUSLASTISK. – Det er gledelig at Norge er i toppen når det gjelder å ta i bruk nye systemer, mener leder for salg og forretningsutvikling i Telenor Maritim Radio, Dag Ivar Roald, foran "Rygerkongen", som har vært et av prøvefartøyene for VHF Data.

FOTO: RICHARD ERIK LARSEN

– Systemet har en rekkevidde på opptil 70 nautiske mil fra nærmeste basestasjon, og det er bygget ut baser på en rekke offshoreinstallasjoner, slik at også store deler av Nordsjøen er dekket, forteller leder for salg og forretningsutvikling i Telenor Maritim Radio, Dag Ivar Roald, som er svært fornøyd med den interessen kundene har vist for produktet. – Tre rederier har vært med som pilotkunder en periode, og samtlige ønsker å beholde utstyret om bord som betalende kunder. Samtidig har flere meldt seg som interesserte, sier han

Mange muligheter

VHF Data leveres i form av en moderne VHF-data radioenhet, og installeres på

samme måte som en ordinær VHF radio. Den kan kobles til skipets eksisterende nettverk, PC'er og sensorer om bord. Som et utgangspunkt tilbys det et smalbands- og et bredbandsabonnement med ulike datahastigheter, samtidig vil kundene få tilbud om tilpassede applikasjoner som er utviklet spesielt for dette markedet.

– Etter hvert som det utvikles ny programvare, er det nesten ingen grenser for hva VHF Data kan brukes til, mener Roald. – Av de funksjonene som tilbys nå, kan vi blant annet nevne tilgang til tilpassede websider, e-post, og effektive værmeldingstjenester basert på posisjon. Så blir det mulig å benytte betalingsterminaler som er direkte

tilkoblet bankenes betalingsentral. Dekning og rekkevidden kan økes betraktelig i forhold til eksisterende systemer som benyttes på passasjerskip og ferger innenriks.

Overvåking fra land

VHF data gjør også at overvåking av funksjoner og systemer om bord kan foretas fra land. Da blir det for eksempel mulig å stille online diagnose og få service fra teknikere på land, dersom det skulle bli nødvendig. I tillegg åpner løsningen for å forenkle en del myndighetspålagte rapporter, som nå kan gjøres mens fartøyet er online med en server på land.

– Systemet kan i fremtiden også benyttes som elektronisk fangstdagbok,

med elektronisk kommunikasjon med både Råfisklaget og Sildesalgslaget, sier Roald, – applikasjoner er under utvikling.

– Fiskeflåten vil dessuten kunne dra stor nytte av sporingssystemet som er utviklet i samarbeid med Fiskeridirektoratet, sier han. – Dette systemet muliggjør også fremtidige løsninger for "fleet management".

Tid for utvikling

I tillegg til selve kommunikasjonsløsningen, arbeides det aktivt for å utvikle spesialtilpassede applikasjoner som er skreddersydd for maritimt bruk. – Hovedfokuset ligger på tjenester som i en eller annen forstand er forretningskritiske for kunden, slik betalingsløsningen er et godt eksempel på, sier Roald.

Underholdning og generell nettsurfing er noe man forsøker å unngå, blant annet ved å begrense tilgangen til sider som enten er tilpasset eller på

VHF Data

Rekkevidde: 70 nautiske mil fra nærmeste basestasjon

Effekt: 25W
Tilkoblinger: Ethernet, RS232

Datahastighet:
Smalbåndsradio: 21 Kb/sek (symmetrisk)
Bredbåndsradio: 133 Kb/sek (symmetrisk)



forhånd definert som viktige for virksomheten. – Disse vurderingene gjøres i samarbeid med kunden, og vår erfaring er at eierne av fartøyene setter pris på denne tilnærmingen, selv om den i utgangspunktet kan oppfattes som en begrensning, legger han til.

– Tiden er mer enn moden for å utvikle eksisterende maritime radiosystemer, mener Roald. – Det er ikke utenkelig at informasjon over VHF Data vil bli et godt verktøy i et fremtidig e-navigasjonssystem, som det i internasjonal sammenheng legges grunnvullen til i disse dager.



Sigmund A. A. Breivik,
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet



Call +47 55 94 74 00



The TTS winch bollard

TTS marine cranes

hose handling cranes | cargo cranes | davits | offshore cranes | offshore handling equipment
After-sales service and support





LO-lederen besøkte Sjøfartsdirektoratet

LO-leder Roar Flåthen fikk et innblikk i hvilke utfordringer Sjøfartsdirektoratet står overfor, da han besøkte Haugesund i begynnelsen av august. LO-lederen var svært interessert i å høre hvordan de fagorganiserte opplevde hverdagen etter flyttingen fra Oslo.

MØTE. Lederen av Norsk Tjenestemannslag i Sjøfartsdirektoratet, Terje J. Eriksen, fortalte Roar Flåthen om hvilke utfordringer direktoratet står overfor, da han møtte medlemmene i NTL.

Roar Flåthen syntes det var hyggelig å kunne besøke et av direktoratene som ble flyttet, og ønsket å høre hvordan de fagorganiserte så på den nye situasjonen, da han møtte medlemmene i Norsk Tjenestemannslag. Lederen i NTL Sjøfartsdirektoratet, Terje J. Eriksen, fortalte at Sjøfartsdirektoratet har en stor utfordring både med rekruttering og med å beholde kompetanse. Det er også vanskelig å tiltrekke etterspurt arbeidskraft med den anstrengte økonomien direktoratet har i dag.

Sjøfartsdirektoratet måtte dessuten nedbemanne i forbindelse med flyttingen, og på toppen av dette, kommer høykonjunkturen i skipsfartsnæringen som direktoratet nå må møte med færre ansatte. – Dette kunne ikke gått uten de ansattes gode holdninger og ekstra innsats, sa Eriksen.

Spennende valghøst

LO-lederen og hans følge fikk også møte Sjøfartsdirektoratets ledelse. Sjøfarts-

direktør Rune Teisrud understreket rekrutteringsproblemene i dagens arbeidsmarked, da han presenterte Sjøfartsdirektoratets oppgaver og utfordringer. – Det er



OMVISNING. Sjøfartsdirektør Rune Teisrud viste LO-lederen det nye sjøfartsbuset i Haugesund.

vanskelig for oss å konkurrere med lønningene i privat sektor, sa han.

Flåthen sa at LO var oppmerksom på denne problemstillingen, og pekte på at vi gikk mot en spennende valghøst. – Valget vil gi indikasjoner fram mot neste stortingsvalg, der retningen på budsjettet vil ha stor betydning, sa han.

Samarbeid

Flyttingen av direktoratet har medført et tettere samarbeid mellom ledelsen og fagforeningene, mente sjøfartsdirektøren, da LO-lederen spurte om toppledelsens syn på organisering av de ansatte. – Innspill fra fagforeningene har vært viktig i flytteprosessen, sa personalsjef John Fosen, og direktør for administrasjonsavdelingen, John Malvin Økland, mente at det var en fordel med flest mulig organiserte i direktoratet. – Vårt medbestemmelsesforum er svært nyttig, sa han.

Da Rune Teisrud ytret et ønske om å få samlet sjøfartsinspektørene i Haugesund, mente Flåthen at dette var en ypperlig sak for ledelsen og de fagorganiserte å samarbeide om. Lederen for LO i Haugesund og Omegn, Helge Larsen, påpekte at de støttet dette og jobbet for å få det til.



Helge Thime-Iversen, førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet



KYSTVERKET

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

Kystverket søker

Statslosaspiranter 2008

Kystverket skal, med forbehold om uendrede lospliktbestemmelser og endelig godkjenning fra Kystverkets hovedkontor, ta inn statslosaspiranter fra 1. oktober 2008 ved noen sjøtrafikk-avdelinger.

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

- Må inneha navigatørsertifikat som gir rett til å være overstyrmann på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.
- Må ha bestått eksamen som kreves for å få rett til å være skipsfører på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.
- Må ha minst 3 års fartstid som ansvarshavende vaktoffiser på bro, eller overstyrmann på skip over 200 BT, eller minst 3 års sjømilitær fartstid i tilsvarende stillinger. Effektiv ombordværende tjeneste skal summeres for å være tellende.
- Må fylle kravene i forskrift om legeundersøkelse av loser og losaspiranter av 28.6.1974.
- Må oppnå tilfredsstillende resultat på arbeidspsykologisk test og intervju.

Kravet til alder kan dispenseres ved særlig godt kvalifiserte søkere og ved særlige behov.

For fullstendig kunngjøring og elektronisk søknad med CV henvises til www.kystverket.no etter 1. oktober 2007.

Aktuelle kandidater vil bli innkalt til arbeidspsykologiske tester og intervju i løpet av januar-februar 2008.

Søknadsfrist 31.12.2007.

Nærmere opplysninger om stillingene kan fås ved henvendelse til seniorrådgiver Steinar Hanssen ved Sentral Los/VTS avdeling, tel. 52 73 33 13, eller e-post: steinar.hanssen@kystverket.no

Prøver lykken om bord i egen båt

Flere ansatte ved Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund er ukependlere. De fleste bor på hybel, men ikke Odd Heggemsnes. Han har valgt en annen boform – nemlig egen seilbåt.





S/Y LYKKENS PRØVE. Odd Heggemsnes' flytende hybel i ligger midt i Smedasundet.

Odd Heggemsnes, som opprinnelig er fra Kristiansund, reiser ikke hjem til Oslo hver helg. Kona Agnes kommer gjerne til Haugesund en gang i måneden, da kan man treffe paret på brygga, der hans flytende hybel ligger fortoyd. Her står to benker og en blomsterkasse, og han har også ordnet seg med tørkesnor. Odd har ingen gateadresse i Haugesund og synes det er helt greit. – Jeg har alltid drømt om å bo i båt, og da jeg skulle pendle til Haugesund var det en gylden anledning til å prøve.

Han fikk full støtte fra kona da temaet ble brakt på banen. – Du får to år, men så vil jeg ha et normalt familieliv, sa hun, og Odd og sønnen seilte over fra Østlandet høsten 2006. Båten, en 33 fots Bavaria, ligger nå til kai på Risøy og heter selvsagt S/Y "Lykkens Prøve".

Ingen annerledes hverdag

Odd, som jobber i Sjøfartsdirektoratets underavdeling for Arbeids- og levevilkår, tror egentlig ikke at hans hverdag i båten er særlig annerledes enn for landkrabbene. – Etter endt arbeidsdag handler jeg gjerne litt mat, lager middag og vasker opp, hører på nyheter på radioen og så legger jeg meg som regel tidlig, forteller han. – Men enkelte dager kaster jeg loss og seiler ut Karmsundet, og ellers er det alltid litt vedlikehold som må tas på båten.

På dager hvor det er like mye vann over båten som under, brukes luftavfukter og dieselvarmer for å holde det tørt og varmt. Når det er springflo kan det være litt krevende med båt som husvære. Da

må han gjerne hjemom båten på dagtid og se til at alt er i orden. Klesvasken kan by på utfordringer, men den tar han ofte med seg hjem til Oslo. Han viser fram strykejernet han har stående i skapet, stryking av skjorter tas på kontoret.

– Fordelen med å bo i båten er at jeg bor i mitt hjem og spiser av mine tallerkener. De som bor på hybel leier ofte møblert og det blir kanskje lite personlig, mener han.

På bordet står det friske blomster i en vase. Det er tydelig at mannen tilpasser seg sin nye tilværelse ganske bra.

Stilhet og frihet

Fire ukers ferie ble tilbrakt i båten i år. I sommer seilte han og sønnen nordover til



MAT MÅ MAN HA. Byssa er ikke så stor, men middag lages gjerne om bord.

Kristiansund, der de møtte resten av familien. – Jeg seilte alene ned til Haugesund igjen, og det lengste strekket jeg seilte i ett var på femten slitsomme timer, forteller han.

Odd Heggemsnes har vært båteier i tretti år, og synes at det beste med seilbåtlivet er friheten og stillheten. – På Vestlandet er det god plass utenom fellesferien, og jeg liker meg spesielt godt i området sør for Florø, forteller han.

Han har aldri seilt på langtur utenlands, men kunne nok tenke seg det. – Det finnes to typer drømmer, de du kan realisere og de du ikke kan realisere. Jeg har realisert én og er fornøyd med det, sier han. – Norskekysten er mer enn bra nok nå.

Til tross for maritim jobb og bosted har Odd ingen sertifikater og har heller ikke tatt båtførerprøven foreløpig. – Men den vil jeg nok måtte ta nå, når det ligger an til innføring av obligatorisk båtførerbevis, smiler han.



Lorna Mannes Dyrkolbotn,
rådgiver, Sjøfartsdirektoratet



MIDT I SMØRØYET. Kveldene tilbringes gjerne "på land", med fin utsikt til Indre kai.

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

- ✓ Klassifisering av nybygg
- ✓ Klassifisering av seilende skip
- ✓ ISM-ISPS-sertifisering
- ✓ Typegodkjennelser av skipsutstyr
- ✓ Sertifisering av offshore utstyr og installasjoner
- ✓ Kvalitets- og miljøsertifisering
- ✓ Systemsertifisering

Ta kontakt med:
Bureau Veritas – Postboks 1765 Vika, 0122 Oslo
Telefon: 23 11 85 00 – faks: 23 11 85 01
Mail: bnorwaymail@no.bureauveritas.com
Internett: www.bureauveritas.com/
www.certification.bureauveritas.no



For the benefit of business and people

Vil du jobbe i Sjøfartsdirektoratet?

Sjøfartsdirektoratet opplever en økende arbeidsmengde. 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.

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 tar gjerne imot uforpliktende henvendelser fra interesserte. Ring oss eller send en e-post og legg gjerne ved CV.

Ledige stillinger

Se www.sjofatsdir.no eller 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
e-post: postmottak@sjofatsdir.no

Spennende og relevant sommerjobb



Anne Eik,
førstekonsulent Sjøfartsdirektoratet



- De syv ukene jeg har vært her har gått utrolig fort. Det kan godt tenkes jeg vil velge Sjøfartsdirektoratet som fremtidig arbeidsplass, sier en fornøyd An-Magritt.

An-Magritt Tinlund er en av fem studenter fra sivilingeniørutdanningen Marin teknikk på NTNU i Trondheim som har hatt sommerjobb på Sjøfartsdirektoratet i år.

An-Magritt begynner på fjerde året i studiet nå i høst og syntes sommerjobben i direktoratet har vært veldig relevant og interessant.

- Etter mye teori på NTNU har det vært spennende å få prøve ut ting i praksis, og kunne få en forståelse for detaljene. Jeg har valgt marin prosjektering som retning, og arbeidet her på fiskefartøysavdelingen har vært svært relevant i forhold til det, forteller An-Magritt.

Hun er også veldig godt fornøyd med hvordan hun har blitt tatt imot og hvordan arbeidsmiljøet har vært i direktoratet. - Guttene på avdelingen her har vært utrolig imøtekommende og inkluderende. Som eneste jente på avdelingen blir man vel også litt ekstra godt tatt vare på, smiler An-Magritt.

► 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



Grunnstøtinger

Hva skjedde?

Et fartøy fikk motorproblemer idet det var på vei ut mot åpen sjø med los om bord. Dette resulterte i at motoren måtte kjøres med redusert kraft. Under forsøk på å snu fartøyet for å ankre opp, traff det en grunne ved en øy. Platekledningen i bunn foran på fartøyet fikk omfattende skader.

Hvorfor skjedde det?

Det ble kastet bort tid mens mannskapet på broen forsøkte å forstå situasjonen, og i tillegg misforstod losen skipsførerens beskrivelse av motorproblemene. Dette førte til at de for sent bestemte seg for å gå ut i rom sjø. Mannskapet på broen oppfattet ikke at fartøyets dyptgående manøvreringsegenskaper var begrenset på grunn av fullastet fartøy og redusert motorkraft.

Hva kan vi lære av dette?

God kommunikasjon er avgjørende i forholdet mellom skipsfører og los, særlig fordi losen kan være ukjent med fartøyet, og skipsfører kan være ukjent med farvannet. Det bør refereres til resolusjon A.485(XII), annek 2, som revidert. Det er viktig at mannskapet på broen kjenner fartøyets manøvreringsegenskaper i forhold til fartøyets tilstand og hastighet. Skipsfører skal alltid være forberedt på å ta nødvendige forholdsregler mot uforutsett fare som for eksempel motorproblemer under navigering.

Hva skjedde?

Da den fastsatte seilingsplanen ble fraveket for å unngå sjøis og for å søke til mer beskyttet farvann under hardt vær, unnlot vakthavende offiser å korrigere skipets kurs for avdrift på grunn av strøm og værforhold nær grunt vann. Som følge av dette kom fartøyet i kontakt med en kartlagt grunne, hvilket satte fartøyets rormaskin ut av funksjon. Fartøyet måtte ha assistanse fra taubåt for å komme til havn.

Hvorfor skjedde det?

Vakthavende offiser, som navigerte, stolte for mye på GPS-systemet (Global Positioning Satellite navigation system) og unnlot å gjøre bruk av alle tilgjengelige navigasjonsmuligheter. Vakthavende offiser unnlot videre å straks informere kapteinen om den farlige situasjonen som var i ferd med å oppstå. Vakthavende offiser sviktet også idet han ikke nøyaktig nok plottet inn fartøyets posisjon på kartet, ikke fulgte med på utviklingen, eller ga rom for avdrift.

Hva kan vi lære av dette?

Viktigheten av å ha en seilingsplan og nødvendigheten av å oppdatere planen i tråd med avvik og korrigeringer underveis. Det bør videre refereres til SOLAS' forskrift 34, kapittel V. Verdien av å overvåke og registrere skipets reise ved å hyppig kartlegge og dobbeltsjekke posisjoner og sammenligne de plottede posisjoner med GPS-posisjoner, bør anerkjennes og oppmuntres. Nødvendigheten av at skipets offiserer straks tar kontakt med skipets kaptein dersom i tvil eller så snart en farlig situasjon oppdages.



Groundings

What happened?

While proceeding towards the open sea under the conduct of a pilot, the vessel experienced an engine problem, which required the engine to be operated at a reduced speed. While attempting to turn the vessel around to proceed to anchorage, it struck bottom on a shoal of an island. The bottom shell plating forward sustained extensive damage.

Why did it happen?

Time was wasted by the bridge team in trying to understand the situation, and the pilot misunderstood the Master's description of the engine problem, leading to a delay in deciding to sea room. The bridge team did not appreciate the vessel's deep draft manoeuvring characteristics, which were limited when fully loaded at reduced power.

What can we learn?

Good communication is essential in the Master/Pilot relationship, especially as the pilot may be unfamiliar with the vessel, and the Master unfamiliar with the passage. Reference should be made to resolution A.485(XII), annex 2, as amended. It is important for the bridge team to appreciate the vessel's manoeuvring characteristics according to the vessel's condition and speed. The Master should always prepare to take sufficient measures against unforeseen danger such as an engine problem during navigation.

What happened?

While deviating from the intended passage plan to avoid sea ice and to seek more sheltered waters in heavy weather, the watch officer failed to properly adjust the ship's course to allow for set and drift near shoal waters. Subsequently, the vessel contacted a charted shoal, which rendered the vessel's steering gear inoperative. The vessel required tug assistance to make port.

Why did it happen?

The navigation watch officer's over reliance on the Global Positioning Satellite navigation system and failure to utilize all means of navigation. The failure of the navigation watch officer to promptly notify the master of the developing dangerous situation. The failure of the navigation watch officer to adequately plot the vessel's position, monitor its progress, and make allowances for set/drift on the chart used.

What can we learn?

The importance and value of a voyage plan and the need to update the plan accordingly when deviations and adjustments are made. Reference should be made to regulation 34 of SOLAS chapter V. The value of monitoring and recording a ship's progress by frequently charting positions and projecting a dead reckoning track line including comparison of positions plotted and positions obtained by a Global Positioning Satellite navigation system should be recognized and encouraged. The need for ship's officers to immediately call the ship's Master if in any doubt or as soon as a dangerous situation is first recognized.

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 supply vessel «Bourbon Mistral» – equipped with Brunvoll bow tunnel- and bow retractable thruster units. Built by Ulstein Verft AS for Bourbon Offshore Norway AS.



BRUNVOLL

telephone + 47 71 21 96 00
fax + 47 71 21 96 90
e-mail: office@brunvoll.no
www.brunvoll.no

Dispensasjoner under kontroll

I lederen til Norsk Sjømannsforbunds organisasjonsblad Loggen nr. 4 2007, kommer det sterke påstander om at Sjøfartsdirektoratet bryter gjeldende regelverk i forhold til dispensasjoner for NIS-skips tilgang til kysten. Dette er såpass alvorlig at det ikke kan stå uimotsagt.

Bakgrunnen for at Norsk Sjømannsforbund reagerer er en dispensasjonssøknad som ble behandlet i mars i år. Et rederi søkte da Sjøfartsdirektoratet på ny om dispensasjon, etter tidligere å ha fått avslag. I slike saker er våre saksbehandlere og jurister vel inneforstått med det regelverket som regulerer godkjenning eller avslag på en slik søknad. I denne saken ble gjeldende saksbehandlingsregler og regelverk fulgt.

Kort fortalt søkte rederiet om dispensasjon 5. mars, en søknad som ble sendt som kopi til alle organisasjoner - også Norsk Sjømannsforbund. Den 12. mars ble det sendt faks fra Sjøfartsdirektoratet med ønske om tilbakemelding fra berørte organisasjoner vedrørende dispensasjonssøknaden. Noen innsigelser mot en eventuell dispensasjon kom aldri, og 22. mars fikk rederiet innvilget dispensasjon for frakt mellom norske havner. Senest i 2006 søkte vedkommende rederi om dispensasjon for det samme, men fikk avslag. Dette ville vel ikke ha vært tilfelle dersom Sjøfartsdirektoratet "er begynt å innvilge søknader systematisk" (sitat leder i Loggen).

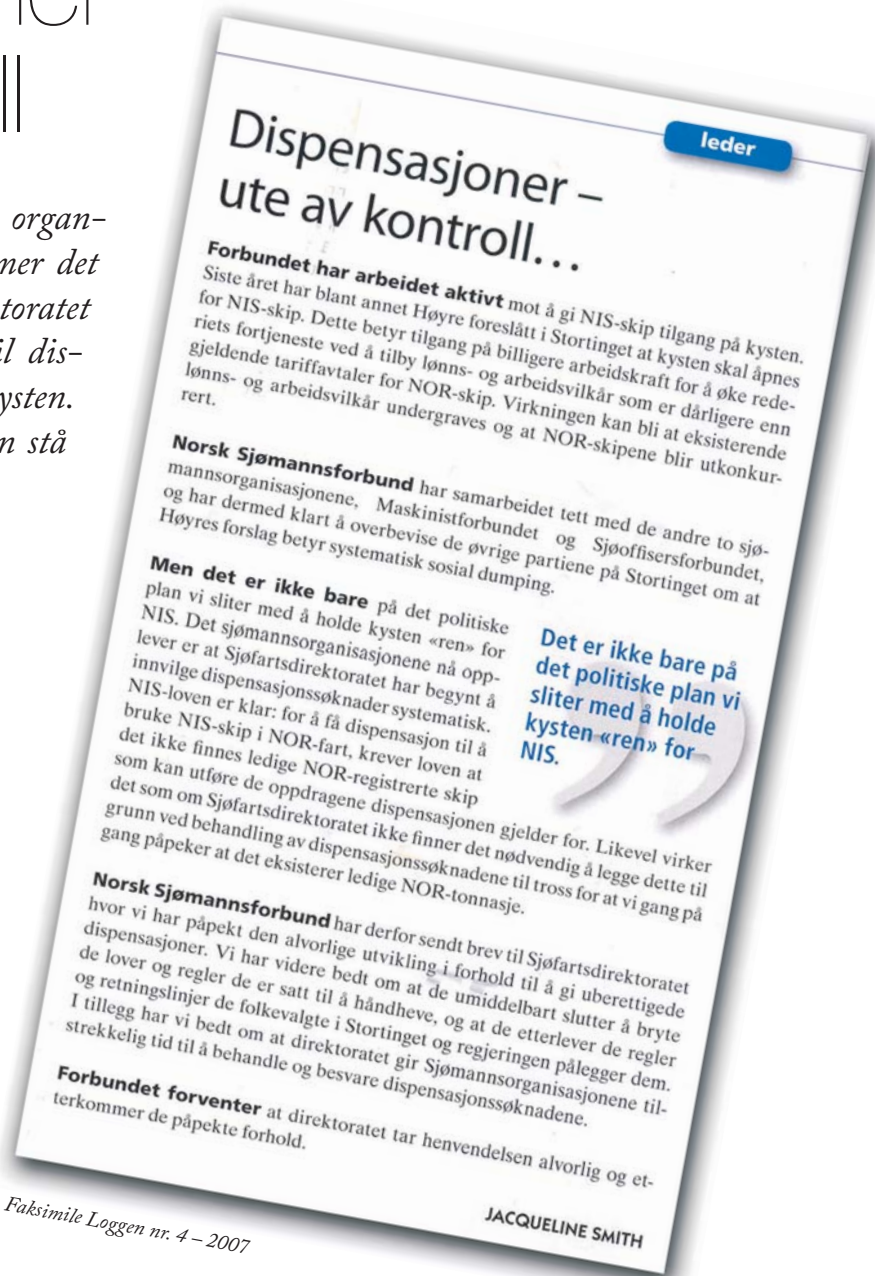
Etter beskyldningene som ble frem satt i "Loggen" har vår regelverksavdeling gått gjennom saksbehandlingen på ny, for å evaluere vår rolle i denne konkrete saken. Deres konklusjon er at både saksbehandlingsregler og regelverk er fulgt. Dersom Norsk Sjømannsforbund mener det finnes begrunnelser for at rederiet ikke burde fått dispensasjon, så

burde de i det minste gitt en tilbakemelding på dette. De ble varslet om dispensasjonssøknaden både av rederiet 5. mars og av Sjøfartsdirektoratet 12. mars. Mener forbundet at de har fått for dårlig tid, burde de bedt om mer. Så Norsk Sjømannsforbund bør nok også se på egne rutiner for behandling av slike saker, før de så bastant beskylder andre instanser for å være "ute av kontroll..."

Sjøfartsdirektoratet skal ivareta det regelverket som til enhver tid er gjeldende. Regelverket og vår jobb skal

gi sikkerhet til sjøs for liv, helse og miljø. Her er dialog og godt samarbeid med alle aktørene i skipsfartsnæringen viktig - også for at vi skal nå våre mål om trygge skip. Norsk Sjømannsforbund er en seriøs aktør og samarbeidspartner, men i denne saken mener vi de skyter utenfor mål, når de nærmest beskylder Sjøfartsdirektoratet for bevisst å undergrave norske arbeidsplasser til sjøs.

Rune Teisrud, sjøfartsdirektør



Distrikt 1

Stasjon Larvik
Postboks 84, 3251 Larvik
Telefon: 33 15 65 40
Telefaks: 33 15 65 41

Stasjon Oslo
Postboks 442 sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 00
Telefaks: 52 74 54 01

Stasjon Kristiansand S
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 38 00 63 00
Telefaks: 38 00 63 01

Distrikt 2

Stasjon Stavanger
Postboks 668, 4003 Stavanger
Telefon: 51 84 26 80
Telefaks: 51 84 26 81

Stasjon Haugesund
Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00
Telefaks: 52 74 50 01

Stasjon Bergen
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 55 38 17 20
Telefaks: 55 38 17 21

Stasjon Florø
Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 57 74 67 40
Telefaks: 57 74 67 41

Distrikt 3

Stasjon Ålesund
Kongensgt. 25
6002 Ålesund
Telefon: 70 11 42 70
Telefaks: 70 11 42 71

Stasjon Kristiansund N
Postboks 767, 6501 Kristiansund N
Telefon: 71 58 54 60
Telefaks: 71 58 54 61

Stasjon Trondheim
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 73 98 28 30
Telefaks: 73 98 28 31

Stasjon Rørvik
Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 74 39 35 30
Telefaks: 74 39 35 31

Stasjon Sandnessjøen
Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 75 07 56 60
Telefaks: 75 07 56 61

Distrikt 4

Stasjon Bodø
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 75 56 62 80
Telefaks: 75 56 62 81

Stasjon Narvik
Fagernesveien 2
8514 Narvik
Telefon: 76 96 36 60
Telefaks: 76 96 36 61

Stasjon Svolvær
Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 76 04 60 00
Telefaks: 76 04 60 01

Stasjon Harstad
Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 77 00 34 70
Telefaks: 77 00 34 71

Stasjon Tromsø
Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 77 75 63 80
Telefaks: 77 75 63 81

Stasjon Hammerfest
Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 78 42 20 10
Telefaks: 78 42 20 11

Stasjon Båtsfjord
Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 78 98 48 30
Telefaks: 78 98 48 31

Sjøfartsinspektørene

Oslo
Postboks 8123 Dep., 0032 Oslo
Telefon: 22 45 45 51/50
Telefaks: 22 45 45 10

Kristiansand S
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 38 00 63 02
Telefaks: 38 00 63 01

Bergen
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 55 38 17 20
Telefaks: 55 38 17 21

Trondheim
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 73 98 28 30
Telefaks: 73 98 28 31

Bodø
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 75 56 62 80
Telefaks: 75 56 62 81

Tromsø
Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 77 75 63 80
Telefaks: 77 75 63 81

IBIX MINI-SANDBLASTER

The most user-friendly and cost-effective mini sandblasting machine on the market today

IBIX!

Removes old paint and rust quickly and effectively.

Achieve a high quality blasted surface with almost no preparation expenses.

Ideal for small and hard to access areas.

Suitable for a wide range of uses, such as:

- Ships, Rigs & Offshore
- Ship- and Construction Yards
- NDT Inspection Companies



IBIX Anticorrosion AS

Hydrovegen 1, N-3936 Porsgrunn, Norway

Tel.: +47 35 92 72 90 • Fax: +47 35 92 72 81 • E-mail: post@ibix.no • Web: www.ibix.no

Går DITT serti

Maritim kompetanse

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 hurtigbåtsimulatorer 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.



Hurtigbåtsimulatoren M/S ISABELL

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.

Vi vil gjøre oppmerksom på at vi tar i bruk nytt telefonnummer fra 1. juni 2007: 74 12 64 10

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

fikat ut?

veing - Skipsoffiserutdanning - Sikkerhet

KURSTILBUD, HØSTEN 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 42

Spesialopplegg for FPSO-ansatte navigatører uke 45-48. Grupper på 6 stk. eller flere kan avtale dato for kursstart direkte med oss.

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

Oppstart: Uke 39 Uke 47

Er du maskinist og ikke har opprettholdt din yrkeskompetanse de siste 5 år kan vi nå tilby deg oppgraderingskurs. Det arbeides med andre institusjoner om samarbeid slik at kurset kan tas på andre steder i Norge. Dette gjelder også kurs for navigatører.

HURTIGBÅTKURS:

Oppstart: Uke 46 Uke 48

RETRENING HURTIGBÅT:

Oppstart: Uke 37 Uke 40
Uke 44 Uke 49

ECDIS / AIS:

Oppstart: Uke 38 Uke 45

ANDRE KURS, HØSTEN 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 inndelt i 4 kurs slik at det er mulig å begynne og avslutte utdanningen på ulike sertifikatnivå som D 5, D 4, D 3 og D 1.

Utdanningen er inndelt etter følgende plan:

Klasse D 5: 1/2-års studium med eksamen som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 5 (Kystskipper) Søknadsfrist 15. april

Klasse D 4: 1/2-års studium som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 4 (Styrmannssertifikat) Søknadsfrist 15. nov

Klasse D 3: 1/2-års studium som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 3 (Overstyrmannssertifikat) Søknadsfrist 15. april

Klasse D 1: 1/2-års studium som gir teorigrunnlag for å løse dekksoffiserssertifikat klasse D 1 (Skipsførersertifikat) Søknadsfrist 15. nov

Ta kontakt med skolen 74 12 64 40 / 74 39 35 50 for mer informasjon eller besøk skolens hjemmeside

www.ytre-namdal.vgs.no

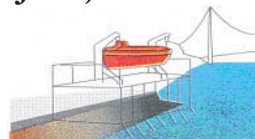
FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Sikkerhetssenteret

Ytre Namdal videregående skole



7900 RØRVIK • Telefon 74 12 64 10 • Mobil 975 20 305 • E-POST sikkerhetssenteret-ynvs@ntfk.no



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 skipslektrøtører 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.

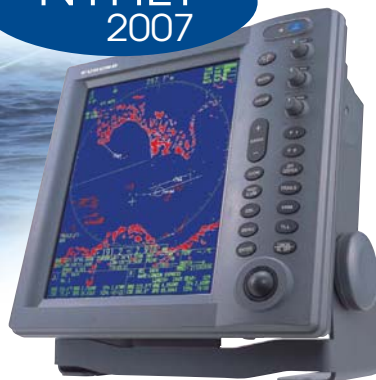
Furuno kan levere radarsett till alle typer båter og skip, fra den aller minste fritidsbåt opp til de aller største konvensjonsskip.



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



www.navy.no