

NAVIGARE

Sjøfartsdirektoratet • The Norwegian Maritime Directorate 2-2008

Farlige kroker

Side 6 – 11

Skoleskipet Sjøkurs

Side 14 – 19

Velferden: Norsjøcup 2008

Side 34 - 37

Sightseeing med Erna

Side 38 - 39





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

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

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

Trykk/Printed at: Haugesund Bok & Offset

Bladet utkommer kvartalsvis
The Magazine is issued four times yearly

Opplag/Circulation: ca. 15 000

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

Sirkulasjon om bord:

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

Sjøfartsdirektoratet:

Besøksadresse/Visiting address:
Smedasundet 50A

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

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

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Internett: www.sjofartsdir.no

Bestilling av bladet rettes til dokumentasjons-senteret i Sjøfartsdirektoratet.

Forsidebilde: Andrew Walls

Redaksjonen avsluttet: 29.05.2008

ISSN-nr 0804-4589

4 Leder: Syv år for sjøsikkerhet / Seven Years for Safety at Sea

6 Farlige kroker / Hazardous hooks

12 Krever sikrere design

14 Skoleskipet Sjøkurs

20 Full fart for flyttbare

24 Sjøfartsdirektoratets oppfølging
av Bourbon Dolphin-ulykken

26 Endring av Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift

40 Høyt og lavt – støy og helseskade

44 Dispensasjon – en nødløsning, eller...?

46 Hjertesukk fra en saksbehandler - Les før du ringer!

50 Nytt fra IMO - Nye og strengere utslippskrav for skip

52 Nytt fra IMO - Opphugging av skip

54 Det klimavennlige skip – Utopi eller virkelighet?

56 Bredt samarbeid for mindre promille på sjøen

60 Hva kan vi lære / Lessons learned

62 Leserbreve – Skipsulykker etter ISM-koden



“ON LOAD”- releasekroker har flere ganger blitt utilsikket utløst.

Velferden/Leisure and cultural activities

28 Velferdsarbeid internasjonalt / International welfare work

30 Filmhelter med stål i ben og armer / Action Heroes with Arms of Steel

33 Velferden for 60 år siden

34 Nordsjøcup 2008

38 Whisky i snøføyka



NORDSJØ-CUP 2008 trakk mange deltakere.



Syv år for sjøsikkerhet

Det er med vemod jeg nå skriver min siste leder som sjøfartsdirektør i Norge. I nær syv år har jeg vært øverste leder for Sjøfartsdirektoratet. Før det var jeg både sjøfartsinspektør i Kristiansand og avdelingsdirektør i direktoratet. Jeg kan derfor trygt si at det har vært en rivende utvikling innen arbeidet med sikkerhet til sjøs de siste 16–17 årene.

International Safety Management Code (ISM), som kom i 1991, har vært en av de viktige milepælene i "min" periode. Den begynte å gjelde for passasjerskip og gjelder nå for stort sett alle typer fartøy. ISM har i denne tiden utviklet seg til å bli en paraply for alt regelverk vedrørende sikkerhet til sjøs og tiltak som skal hindre forurensing. Dette er en utvikling Norge og under-tengete har applaudert.

Miljø har heldigvis også kommet mer og mer på dagsordenen innen skipsfarten de siste årene. Forurensing til luft og sjø, med problemstillinger som opphugging, ballastvann og NOx har vært sentrale problemstillinger. Her har Norge og Sjøfartsdirektoratet bidratt til en utvikling av regelverket og til å følge opp dette overfor næringen.

En av de siste milepælene er den nye Skipssikkerhetsloven, som trådte i kraft i fjor. Den erstattet Sjødyktighetsloven av 1903 og innebar en forenkling av lovverket. Samtidig er det gjort et omfattende forskriftsarbeid av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med lovendringen. Dette for å sikre at alle forskrifter er i tråd med gjeldende lovverk.

Den nye loven gir et tydeligere og økt ansvar for både reder og skipsfører når gjelder sikker drift og operasjon av fartøyet, noe vi i Sjøfartsdirektoratet har tilstrebet over lang tid.

Bedre på service

I mine år som sjøfartsinspektør, avdelingsdirektør og sjøfartsdirektør har også Sjøfartsdirektoratet gjennomgått en rivende utvikling. Ikke minst gjelder dette på teknologisiden og særlig innenfor IT. De siste årene har organisasjonen brukt mye ressurser til utvikling av nytt ulykkessystem, og nå et nytt kontrollsystem. Dette håper jeg vil være til nytte for våre brukere. Vi har også hatt et stadig økende fokus på service. Våre nettsider brukes aktivt av næringen, og er under stadig utvikling.

I disse høykonjunktur tider med usedvanlig mange nybygg og ombygginger, opplever også vår organisasjon et økt press. Det håper jeg bransjen har forståelse for, da dette blant annet fører til en noe lengre saksbehandlingstid. Med egne serviceerklæringer har vi forsøkt å informere omverdenen hva som skal forventes av oss. Men vi kan

TAKKER AV. Etter syv år som sjøfartsdirektør, tar Rune Teisrud fatt på ny jobb hjemme i Kristiansand. Hans tid som sjøfartsdirektør har vært preget av store omstillinger i direktoratet og en rivende utvikling i arbeidet med sikkerhet for både liv, helse, fartøy og miljø.



Seven Years for Safety at Sea

THANK YOU AND GOODBYE. After seven years as maritime director, Rune Teisrud, starts a new job in his hometown Kristiansand. His time in the NMD has been characterized by major reorganization of the directorate and rapid development in the important work for safety at sea.

FOTO: BENTE AMANDUSSEN



selvsagt alltid bli bedre på service og i disse dager gjennomfører vi en brukerundersøkelse nettopp med dette formål. Jeg håper flest mulig tar seg tid til å svare på denne, fordi vi er avhengig av tilbakemeldinger for å bli bedre.

Organisasjonen vår har også gjennomgått store endringer i løpet av min tid som sjøfartsdirektør. Flyttingen til Haugesund, med alt som det medførte, var en stor og tung oppgave for alle ansatte i direktoratet. I den forbindelse gjennomførte vi også en omorganisering. Vi opprettet blant annet nye avdelinger for å styrke arbeidet med sjøsikkerheten. Et eksempel på dette er en egen avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid, samt en avdeling for strategisk sikkerhet, hvor det menneskelige element og de bakenforliggende årsaker til ulykker har fått, og vil få, en mer framtrædende rolle.

Dialog

Oppsummert må jeg si det har vært gode år i Sjøfartsdirektoratet. Det har vært både spennende og utfordrende, og jeg har ikke manglet oppgaver. I løpet av disse årene har jeg også hatt gleden av å få jobbe internasjonalt og møtt mange interessante mennesker. Avslutningsvis gjenstår det å takke en rekke personer. Først og fremst mine driftige medarbeidere i Sjøfartsdirektoratet, som har stått meg last og brast i med- og motvind. Jeg vil også takke rederier, mannskap og organisasjoner samt mine foresatte i Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet for den gode dialogen vi har hatt. Vi har nok ikke alltid vært enige, men min oppfatning er at vi har hatt en forståelse for våre ulike profesjonelle standpunkter.

Jeg takker for samarbeidet i disse årene og ønsker dere alle lykke til videre i arbeidet for sjøsikkerheten!

Man kommer lengst med dialog. □

During my years in the Norwegian Maritime Directorate there has been a rapid development in all aspects of safety at sea. Several goals have been reached. One of the most important milestones in my time has been the International Safety Management Code that now encompasses all legislation concerning safety at sea and protection of the marine environment.

Thankfully, the environment has become an increasingly important item on the agenda. Pollution of the air and sea, ship breaking, ballast water and NOx emissions are important problems to be addressed. In these matters, Norway and the NMD have contributed greatly to developing a better legislation and to supervision of the implementation in the industry.

One of our latest achievements is the Norwegian Ship Safety Act that came into force last year. This new law provides a clearer and increased responsibility for both the shipowner and the captain when it comes to safe operation of a vessel.

Our own organization has also undergone many changes during my time as director. Not only have we relocated across the country, we have also carried through a reorganization, which includes establishing departments for "Legislation and International Relations" and "Strategic Safety".

At the end of the day, I have to say I've had some very good years in the NMD. It has been both inspiring and challenging. I have had the pleasure of working with important international issues and have met many interesting people. I wish to thank, first of all, my competent colleagues in the NMD who have stood by me in both fair wind and in storms. I would also like to thank the shipowners, the seafarers, the organizations we cooperate with and my superiors in the Ministries of "Trade and Industry" and "Environment" for the good dialogue we have had. I wish you all good luck in the continuing work for safety at sea. □

Farlige kroker

Ingen internasjonal standard, livsfarlige øvelser og en rekke ulykker med fatale følger – det har vært den rådende situasjonen for utløsningskroker på livbåter de siste tjue årene. Det er på høy tid at noe blir gjort.



Alf M. Sandberg,
Senior Technical Adviser, Gard AS

Det har alltid vært en viss risiko forbundet med det å forlate et skip ved å gå i livbåtene. Å få livbåter på vannet og vekk fra skuteseiden i dårlig vær, har fra gammelt av alltid krevd godt sjømannskap. Vedlikehold av båt og utstyr har også alltid vært viktig, og i tidligere tider kunne ulykker være forbundet med korroderte livbåtfall, krokinnfestninger, daviter, vinsjer og løpehjul. Slike defekter var dog lette å identifisere ved inspeksjon og mye kunne rettes på av rederienes egne mannskaper. Etter å ha innført de såkalte "on-load release"-krokssystemene har man de siste tjue årene erfart en ny type ulykke: En eller begge krokene har utløst utilsiktet

og livbåten har falt før den er kommet på vannet, med katastrofale følger for dem som befant seg om bord. Dette problemet har ikke vært så lett å håndtere, og det er ikke gitt hvem som helst å utføre vedlikehold og å korrekt operere krokutløsingen. Etter ulykker har man erfart at det ofte har manglet både på vedlikeholdssiden og på opplæringssiden, men i tillegg har krokssystemene ofte hatt designmessige svakheter i forhold til muligheter for menneskelig svikt.

Nye krokssystemer fra 1986

For å sikre seg at livbåter i en krisesituasjon skulle kunne frigjøres lett og raskt

ble krav om "on-load release"-kroker innført av FN's sjøfartsorganisasjon IMO, gjeldende for alle skip bygget etter 1. juli 1986. Ettersom livbåter tradisjonelt er opphengt i to fall, så kunne det under krisesituasjoner i høy sjø være problematisk å komme av de gamle "off-load" krokene samtidig.

En hendelse som sterkt påvirket innføringen av IMOs krav om "on load release" var Alexander Kielland-ulykken i 1980. Den norske boligplattformen kantret i dårlig vær, som følge av tap av et stag og deretter et ben. Av riggens 7 livbåter ble 4 satt på vannet, men med dårlig resultat. To av båtene reddet dog

Hazardous hooks

In order to ensure that lifeboats, in an emergency situation, can be easily and quickly released, requirements for on-load release hooks have been introduced by the International Maritime Organization and made applicable for all vessels built after 1 July 1986.

Norway was the first country to endorse such hook systems, after having experienced difficulties in releasing the off-load hooks in the Alexander Kielland disaster in 1980. From 1986 on, it should be possible to release new lifeboats in all situations, from being fully off-loaded on the water to being suspended in the air, with a full weight of the hooks of 1,1 times the total weight of the boat, equipment and persons for which the boat was certified.

There was no attempt made to standardize the release systems and in

reality it was left to the individual lifeboat manufacturer to "invent" and design a hook release system in compliance with the rather weak regulations.

It did not take long before accidents occurred after the implementation of the new on-load release requirements. Lifeboats fell during drills, often from great heights and with people on board.

One of the hooks has often been released alone or before the other, and this has resulted in many lifeboats hitting the water upside down. This became such a big problem that require-

ments for new lifeboats to be self-righting have been introduced.

Dangerous drills

Many of the accidents are connected to both poor maintenance and insufficient training, but the fact of the matter is often also that the hook system design does not provide for adequate protection against the consequences of such shortcomings. Most of the systems are constructed in such a manner that it is the weight of the boat that constitutes the force for releasing the hooks in the on-load mode, as soon as the safety devices are removed and the release handle is activated. Defective elements in the release systems may therefore have fatal consequences. Often, an element of human error by the people on board has been a triggering factor.

In only a few cases each year have seafarers launching davit suspended lifeboats benefitted from having on-load

menneskelig, men de overlevende rapporterte om store problemer med å komme løs fra fallene. Disse livbåtene var av en overbygget type med såkalte "patentkroker" – "off-load"-kroker arrangert for sentral utløsning via wiretrekk. Noen av båtene fikk bare utløst en krok og kunne på grunn av horisontalt trekk i livbåtfallet ikke få utløst den andre.

Den nedsatte ulykkeskommisjon fokuserte på problemet med utløsning og anbefalte å se på mulighetene for å innføre "on-load"-kroker. Kommisjonen advarte dog samtidig også mot slike kroker,

i og med at man allerede hadde erfart en dødsulykke ved en utilsiktet utløsning av en redningskapsel med "on load"-krok på en annen rigg i Nordsjøen.

Ingen standard

Norge endte opp med å innføre krav om "on-load release"-kroker på norske skip og rigger, Storbritannia fulgte, og IMO innførte så krav om kroker med mulighet for både "off load"- og "on load"-utløsning på alle nye skip. Nye livbåter skulle nå kunne utløses i alle situasjoner, fra å være fullt avlastet på

vannet til å henge fritt i luften, med full belastning på krokene av 1,1 ganger total vekt av båt, utstyr og personer båten var sertifisert for.

Kravet til de nye krokene var at de skulle kunne utløses under diverse forhold. Som for alle andre løfteredskaper ble det satt krav til styrke, og det ble krevd en trinnvis prosedyre for utløsning og en sikkerhet mot utilsiktet utløsning før båten var på vannet.

Det siste punktet er håndtert av de fleste produsenter ved en hydrostatisk sikkerhet, enten ved en flottør eller



DRAMATIKK PÅ PASSASJERSKIP I NORSK FJORD. Etter å ha tatt passasjerene ombord gjennom en dør i skutesiden, ble livbåten heist opp av mannskapet. Da den nådde båtdekket, utløste aktre "on-load"-krok av seg selv og båten falt. Forre krok ble revet gjennom dekket. To mann falt i vannet og en ble hengende i et manntau.

DANGEROUS SITUATION ON PASSENGER SHIP IN NORWEGIAN FIORD. After having taken the passengers on board through a door in the hull, the lifeboat was hoisted up. As it reached the deck, the aft on-load hook released on its own accord and the boat fell. The front hook tore through the deck. Two men fell in the sea and one was left hanging by a rope.

FOTO: GARD

hooks as opposed to off-load hooks. The advantage of on-load hooks when launching lifeboats in heavy seas is clear enough, but unfortunately the cost is high, as such hooks have dramatically increased the

number of accidents during compulsory evacuation drills. Some 240 000 evacuation drills with davit suspended lifeboats are carried out each year, and some of these end in disaster when bad

maintenance, human error and poor design combine to create an accident.

Due to the many serious accidents, the IMO has changed its regulations so that it is no longer required to have people



OGSÅ HELT NYE LIVBÅTER HAR FALT NED. Denne "on load"-kroken tilhører en livbåt som falt mens skipet lå ved verftets nybyggingskai. To av mannskapet falt med båten og den ene ble alvorlig skadet. I nybyggingskontrakter er det å anbefale å ta med at livbåtinntallasjonene skal testes ut av leverandør, før skipet overtas. Testing gjøres i dag ofte kun av verftet.

BRAND NEW LIFEBOATS HAVE ALSO FALLEN. This on-load hook belongs to a lifeboat which fell while the ship was still at the shipbuilding yard. Two of the crew fell with the boat, one was seriously injured. Before the new building is handed over, it is recommendable that the lifeboat installations are tested by the contractor, not just by the shipyard as is often the case today. FOTO: GAFD

membran som påvirkes når livbåten er vannbåren. Dog, ettersom det også skal være mulig å løse ut livbåten fra over vannflaten, er den hydrostatiske sikkerhetsfunksjonen gjort mulig å utløse manuelt.

on board the lifeboats during lowering and lifting drills. This has resulted in fewer accidents, but has reduced the seafarer's confidence in lifeboats as a life-saving device. If it is dangerous to be on board during drills, it must be just as dangerous during an emergency situation!

No standardization

As a consequence of the lack of detailed requirements and standardization of hook release systems, there are approximately eighty different types on board

Ved manglende vedlikehold har den hydrostatiske sikkerhetsfunksjonen ikke alltid fungert, hvilket har ført til krav om årlig utskifting av gummimembran.

Det ble ikke gjort noe forsøk på å standardisere utløsningssystemene og i praksis ble det opp til hver enkelt livbåtprodusent å "finne opp" og utforme et krokutløsningssystem som tilfredstilte det noe svake regelverket.

Mange ulykker

Det tok ikke lang tid etter innføringen av de nye "on-load release"-kravene før ulykkene begynte å skje. Livbåter falt under øvelse, ofte fra stor høyde, med eller uten folk om bord. De første årene var det ofte mange folk med i ulykkeshendelsen, idet det ble oppfattet som nødvendig at alle mannskaper skulle delta i fulle øvelser.

Båter har falt både under låring og heising, og ofte helt fra båtdekket, der båten under låre- og heise prosessen gjerne får et stopp med et markant rykk. Kroker som ikke var riktig tilbakestilt kunne da løse ut på vei opp, eller ved neste livbåtøvelse under låring. En av krokene har gjerne utløst alene eller før den andre, og dette har igjen ført til at mange livbåter falt i vannet opp ned. Dette var et såpass stort problem at det etter hvert ble innført krav om selvrettede livbåter.

Fatale følger

Mange av ulykkene har sammenheng med både dårlig vedlikehold og mangelfull opplæring, men forholdet er ofte også at kroksystemenes design har ikke gitt

ships today. Some of these systems are based on the same principles for release, but may be completely different in design. A seaman who has completed on-shore safety training, and has experienced a lifeboat with one type of hook, will probably not find the same type of hook when he embarks on his own vessel. When he leaves one ship for another, he will once again be faced with a new release system.

The available instruction material on board has often been poor, written in an

brukerne tilstrekkelig beskyttelse mot konsekvensene av slike mangler. De fleste systemene er slik konstruert at det er båtens vekt som utgjør kraften til å åpne krokene under last, når sikringsmidlene utløses. Feil ved elementer i utløsningssystemene har derfor kunnet få fatale konsekvenser. Det finnes også kroktyper som er mulig å sette sammen galt etter vedlikehold, og det finnes systemer som tillater en oppheising – til det går galt – med krokdelene uriktig satt sammen.

Ofte har også et element av menneskelig svikt og ukyndighet – ja, noen ganger ren dumskap hos en eller flere av folkene om bord – vært den utløsende faktor. Det føles dog ikke moralsk riktig at et utslag av ukyndighet i bruk av livbåt skal straffes med død eller invaliditet, slik resultatet av mange ulykker har vært.

Farlige øvelser

Det er ikke så ofte at skip går ned. Man regner totalhavarier årlig skjer cirka 1,5 gang per tusen skip. Skipene havarerer ved brann, kantring, grunnstøting og kollisjoner, men ikke nødvendigvis i høy sjø, der "on load"-krokene klart er lettere å utløse samtidig. Kun i få tilfeller årlig har sjøfolk som må gå i davit-opphengte livbåter i en ulykkesituasjon altså en fordel av "on load"-krokene fremfor "off load"-kroker. Denne fordelene under havarier i høy sjø er klar nok, men dessverre betaler man en dyr pris for den, i form av at "on load"-krokene dramatisk har økt risikoen for ulykker under lovpålagte øvelser. Regner man med at 30 000 skip har to davit-opphengte livbåter med "on load"-kroker hver, og at det skal

unfamiliar language, too complicated and on badly copied paper.

Lack of statistics

A great problem with regards to analysis of accidents involving on-load release hooks is that good statistics have not been kept for the number of accidents, killed and injured people, and consequently statistics on the type of hook involved are also missing.

Unfortunately, over twenty years of accidents have therefore not provided

øves fire ganger i året, utføres det følgende 240 000 øvelser i året, og det er enkelte av disse som går galt, når kombinasjonen av mangelfullt vedlikehold, menneskelig feil og svak design får virke sammen.

På grunn av mange og dramatiske ulykker har IMO endret sitt regelverk, slik at det ikke lenger er nødvendig å ha folk om bord i livbåtene under læring og heising under øvelser. Man tillater nå folkene å komme seg ned i båten på annet vis – ved å klatre i leider, bruke gangveien ved landigge og ta en taxibåt om bord, eller lignende. Dette har ført til færre ulykker, men har trolig økt sjøfolkenes skepsis til livbåten som redningsmiddel. For om den er farlig å være ombord i under øvelse, er den vel minst like farlig i en ulykkesituasjon?

Vidt forskjellige løsninger

Som følge av mangel på detaljerte krav og standardisering av krokutløserstyre-



LIVBÅTØVELSE. På grunn av de mange ulykkene er det ikke lenger nødvendig å ha folk om bord i livbåtene under læring og heising under øvelser.

LIFEBOAT DRILL. Due to the many accidents, it is no longer required to have people on board the lifeboats during lowering and lifting drills.

mene har man i dag cirka åtti forskjellige typer. Mange av disse baserer seg på de samme funksjonelle prinsippene for utløsning, men kan være totalt forskjellige i utforming. En sjømann som har gått igjennom et sikkerhetskurs på land, og der har fått prøve seg i en livbåt med en

type krok, finner trolig ikke samme krok igjen når han går om bord i sitt skip. Når han så går fra et skip til et annet, står han igjen ovenfor et nytt utløserstyre.

Skifte av mannskaper skjer ofte med svært kort overlappingstid, og nytt mannskap må prioritere å bli familiære med bro, maskineri og lastehåndterings-systemer. Livbåtene får man selv finne ut av senere – noen ganger med katastrofalt resultat.

Det er ikke som i biler, at ratt, pedaler og girspak står likt plassert, så man har

INGEN DEKKSPLASS. En overbygget livbåt med "on load release"-kroker av typen "Mills Titan". Legg merke til overbyggets runde form og total mangel på dekksplass rundt krokene. Det er svært vanskelig for mannskapet å gjøre vedlikehold, og dersom man ikke bruker sikkerhetssele så tar man en uakseptabel risiko.

LACK OF DECK SPACE. A fully covered lifeboat with Mills Titan on-load release books. Note the lack of outside deck space and how difficult it is to do any type of work around the hooks. The need for safety harnesses is evident.

FOTO: STUART ROSS, GARD



us with an accurate basis for determining which types of hooks have the highest accident frequency. Nor are there many experts with high expertise on all hook types. Every lifeboat manufacturer has expertise on their own hooks, but is often lacking information on the competitors' hooks. Lifeboat manufacturers have not made a serious

effort to obtain a standardization of hooks and release systems, and the classification societies, which usually give the type approval, do so based on IMO requirements (LSA Code) and rarely bring their own expertise into the criteria for approval.

P&I-clubs have often issued warnings and sent out information on these

lifeboat accidents, and the P&I-club Gard has gone further than the others in bringing the problem into focus, for instance by summing up the number of accidents involving on-load release hooks. From 1992 to 2007 Gard paid compensations for 37 accidents, involving 87 injured people and 13 deaths. In addition to warning against this type of accidents in articles and circulars, Gard also hosted a conference on the hook problem last autumn, attracting great international attention.

*På GAMMELT VIS. Før 1. juli 1986 brukte man "off-load"-kroker på alle livbåter.
THE OLD WAY. Before 1 July 1986 off-load hooks were the standard for all lifeboats.*



Norwegian proposal

Under pressure from many parties, a process has been started in the IMO to try and solve the problem. Some delegates to the IMO may lack the understanding for the problems, and the democratic process takes a very long time.

So far, the number of accidents has been reduced by not requiring seafarers to be on board during lowering and lifting operations, and through accepting

erfart ulykker der folk har ment å operere clutch og pådragshendel for motor, men aktiverer utløerspak for livbåtkrokene i stedet. Det tilgjengelige instruksjonsmateriellet om bord har også ofte vært mangelfullt, i et språk man ikke forstår, i alt for kompliserte oppslag, eller i dårlige fotokopier.

Ingen statistikk

Et stort problem i forhold til å analysere ulykkene med "on load release"-kroker, er at det ikke er ført god statistikk over antall ulykker, drepte og skadede, og dermed mangler man også statistikk over hvilke kroktyper som har vært involvert. Ikke alle ulykker blir rapportert til de respektive flaggstater, og få flaggstater nyttiggjør seg denne informasjonen statistisk. Verken IMO eller andre samler informasjonen, og ingen kan gi totale tall.

Over tjue år med ulykker har dessverre altså ikke gitt oss noe nøyaktig grunnlag for å si hvilke kroktyper som har høyest ulykkesfrekvens. Heller ikke finnes det mange eksperter med stor kompetanse på alle kroktypene. Hver livbåtprodusent har selvfølgelig topp kunnskap om egne kroker, men mangler gjerne oversikt over konkurrentenes. Livbåtprodusentene har ikke gjort noe seriøst forsøk på å oppnå en standardisering av kroker og utløersystemer, og classeselskapene, som ofte står for typegodkjennelsene, gjør disse på bakgrunn av IMOs krav (LSA Code) og legger i liten grad egen kompetanse inn i kriteriene for godkjennelser.

new hooks with a safety bolt installed during drills. As regards maintenance, circular MSC 1206 concerning measures to avoid accidents with lifeboats, has so far only been given status as advisory, but has nevertheless made an important contribution by promoting maintenance and testing of the hook release systems by the manufacturers. Many shipowners have introduced such new maintenance procedures, some have also exchanged old hook models for more secure, new types. During the last meeting in the IMO's

Skjer under lovpålagte øvelser

Når det oppstår personskade eller dødsfall i en livbåtulykke, vil skipets P&I-klubb (ansvarsforsikring) behandle kravet om kompensasjon og erstatning. P&I-klubbene har sånn sett hatt en teknisk mulighet til å samle data om ulykkene, men har ikke gjort det, ettersom denne type ulykke ikke dominerer i antall og kostnad. Men, i likhet med mange andre institusjoner har P&I klubbene ofte advart og sendt ut informasjon om slike livbåtulykker, og P&I-klubben Gard har gått lenger enn noen i å sette fokus på problemet.

For det første har vi oppsummert våre ulykker med "on load release"-kroker. For årene 1992 til og med 2007 hadde vi 37 ulykker, som resulterte i 87 skadede personer og 13 dødsfall. Vi har studert alle tilgjengelige rapporter om ulykkene, og har i tillegg til å advare mot denne type ulykker i artikler og sirkulære, holdt en konferanse om krokproblemet sist høst, som fikk stor internasjonal oppmerksomhet.

Bakgrunnen for våre initiativer er ikke et økonomisk motiv, men er mer av moralsk karakter. Vi har kunnskap om disse ulykkene, og føler derved en forpliktelse til å bidra til å få slutt på dem. Ulykkene med "on load release"-kroker skjer ikke i en vanlig arbeidssituasjon, men under lovpålagte øvelser i bruk av redningsmidler. Det burde være totalt uakseptabelt.

Sak i IMO

Etter påtrykk fra mange hold er en prosess satt i gang i IMO for å forsøke å løse problemet. Noen delegater i IMO

sub committee Design and Equipment - DE 51, the Norwegian delegation put forth a proposal that the existing on-load release hooks must be evaluated, and the phasing out of such hooks must begin. This is obviously a step in the right direction, because there are new hook systems today that are safer than the old ones.

The only way to be completely safe from unintentional release of lifeboat hooks is if off-load hook solutions are reintroduced, like the ones still in use on ships built prior to 1986, but there is at

kan ha varierende forståelse av problemstillingene, og den demokratiske prosessen tar tid – svært lang tid.

Så langt har man fått redusert ulykkestallene ved ikke å kreve at sjøfolk nødvendigvis må være om bord under låring og heising, og man har akseptert nye kroker med sikkerhetsbolt montert under øvelser. På vedlikeholdssiden er sirkulær MSC 1206, som omhandler tiltak for å unngå ulykker med livbåter, foreløpig kun gitt rådgivende status, men blitt et viktig bidrag til å få krokutløsningssystemene vedlikeholdt og testet av produsent. Mange rederier har gått i gang med et slikt betimelig arbeid, noen har også skiftet gamle krokmodeller med sikrere, nye typer.

Under siste møte i IMOs underkomité for design og utstyr (Design and Equipment DE 51) satte den norske delegasjonen frem et forslag om at eksisterende "on load release"-kroker må vurderes, og at man må komme i gang med en utfasing av disse. Dette er helt klart et skritt i riktig retning, for det finnes i dag nye kroksystemer som er sikrere enn de gamle.

Helt sikker mot en utilsiktet utløsning av livbåtkroker vil man dog kun bli om man gikk tilbake til rene "off load" krokløsninger, slik man har ombord i skip bygget før 1986, men det synes ikke å være politisk vilje internasjonalt til et slikt forslag.

Må gjøres

Når man vet at IMOs vei mot et mål er lang, er det viktig at alle aktører bidrar til en så rask løsning som mulig:

present no political will to endorse such a proposal.

Must be done

Knowing that implementation of new regulations through the IMO takes time, it is important that all parties contribute to finding a solution as quickly as possible:

The shipowners must familiarize themselves with the problems and carefully consider the hook systems they have on board their vessels. IMO's rules and regulations (SOLAS and LSA Code)



DENNE LIVBÅTEN FALT FRA ET NYTT SKIP og ble funnet igjen to uker senere på et korallrev. Det var ingen ombord eller i nærheten av livbåten da den falt.

THIS LIFEBOAT FELL FROM A NEW SHIP and was recovered from a coral reef two weeks later. There was nobody on board, or even near, the lifeboat when it fell.

FOTO: GARD

Rederiene må sette seg inn i problematikken og kritisk vurdere de kroksystemene man har om bord. Man må betrakte IMOs regelverk (SOLAS og LSA Code) som minimumskrav og ikke være redd for å gi egne sjøfolk bedre sikkerhet. At noen rederier nå har begynt å skifte kroksystemer er bra, for det gir produsentene og servicestasjonene anledning til bygge opp et apparat, og ved eksemplets makt blir dette også et insentiv til andre.

Livbåtprodusentene bør grundig vurdere egne krokløsninger og samarbeide

med andre produsenter, så vi kan få ned antall kroktyper og helst oppnå en grad av standardisering.

Godkjennelsesmyndigheter som classeselskaper og flaggstatsadministrasjoner må se på hvilke kroktyper som er farligst og trekke godkjennelsene tilbake for å få kroksystemene skiftet ut. Dette er vanskelig i og med at kroktypene har tilfredsstilt gjeldende regelverk, men dette bør oppveies av den erfaring man har høstet med ulykker i over tjue år. □

must be considered as minimum requirements and the shipowners should not be afraid to give their own crews better safety. It is positive that some shipowners now have started to replace their hook systems, because it gives the manufacturers and the service stations an opportunity to build up a system, and through the force of example, it will also be an incentive to others.

Lifeboat manufacturers should thoroughly evaluate their own hook designs and enter into cooperation with

other manufacturers, so that we can reduce the number of hook types and preferably reach a level of standardization.

Type approving authorities such as classification societies and flag state administrations must consider which hook types are most accident prone and withdraw their approval in order to force replacement of these hazardous hook systems. This is not easy as these hooks are in compliance with existing regulations. However, this should be weighed against the experience of over twenty years of accidents. □

Krever sikrere design



Linda Merethe Lie,
hospiterende student Sjøfartsdirektoratet

Dårlig designede og ustabile on-load release kroker har medført en rekke ulykker ved utilsiktet utløsning av livbåter. Nå krever Sjøfartsdirektoratet en utskiftingsplan og går inn for standardisering, for at man skal kunne gjenvinne tillit til redningssystemene.

1. juli 1986 innførte den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO krav om "on-load release"-kroker. Hovedårsaken til dette var problemer med utløsning av "off-load release"-kroker under Aleksander Kielland-ulykken seks år tidligere. Det nye kroksystemet hadde imidlertid også sine svakheter. Man opplevde at krokene kunne utløses utilsiktet, og dermed få fatale følger. Det tok det ikke lang tid før ulykkene begynte å skje. Årsakene til dette er blant annet dårlig vedlikehold og mangelfull opplæring, samt åpenbare svakheter i krokens design.

Kan ikke aksepteres

Selv om man har lite detaljert ulykkesstatistikk, dokumenterer senere analyser av ulykker svakheter ved dagens kroksystemer. Ulykkesgranskning viser at nyere kroker også har feilet, til tross for at de har vært justert etter beste evne i laboratorium. Teknisk direktør ved avdeling for fartøy og sjøfolk i Sjøfartsdirektoratet, Lasse Karlsen, mener at vi nå ikke lenger kan akseptere dette problemet. – Per i dag har vi 80 forskjellige kroksystemer som innehar on-load-funksjonen, forteller han. – Selv om systemene i utgangspunktet er like, har de visse ulikheter. I tillegg er selve låsene nokså skjult, slik at man ikke ser hvordan krokens låsesystem fungerer og kan avdekke svakhetene. Det blir i tillegg problematisk hvis de markørene og instruksjonene man skal forholde seg til også er dekket av maling.

Norsk forslag

Under møtet i IMOs underkomité "Ship Design & Equipment" (DE 51) i februar

i år la den norske delegasjonen frem et forslag om å sette i gang et arbeid for å definere ustabile kroker, samt et forslag om tidsplan for utfasing av kroksystemene. Kun Storbritannia støttet forslaget, men DE 51 valgte likevel å sette forslaget på arbeidsplanen for en korrespondansegruppe som skal rapportere til neste års møte, DE 52. Karlsen understreker at det ikke er sikkert at utskiftingsforslaget får gjennomslag, men forsikrer om at Norge vil støtte standardiseringen av slike systemer i fremtiden.

Må bort

Norge har lenge arbeidet for en utbedring av problemet, og har blant annet foreslått at vedlikehold bør gjøres av spesialister. Dette har tatt sin tid, men

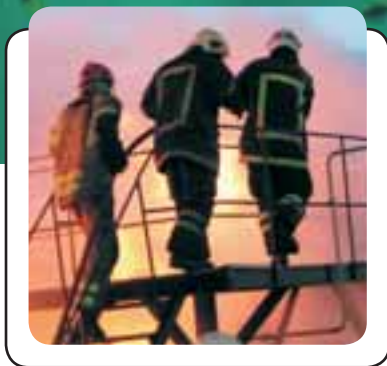
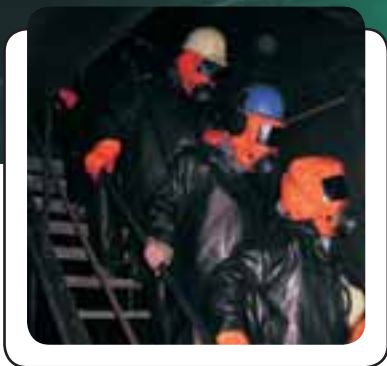
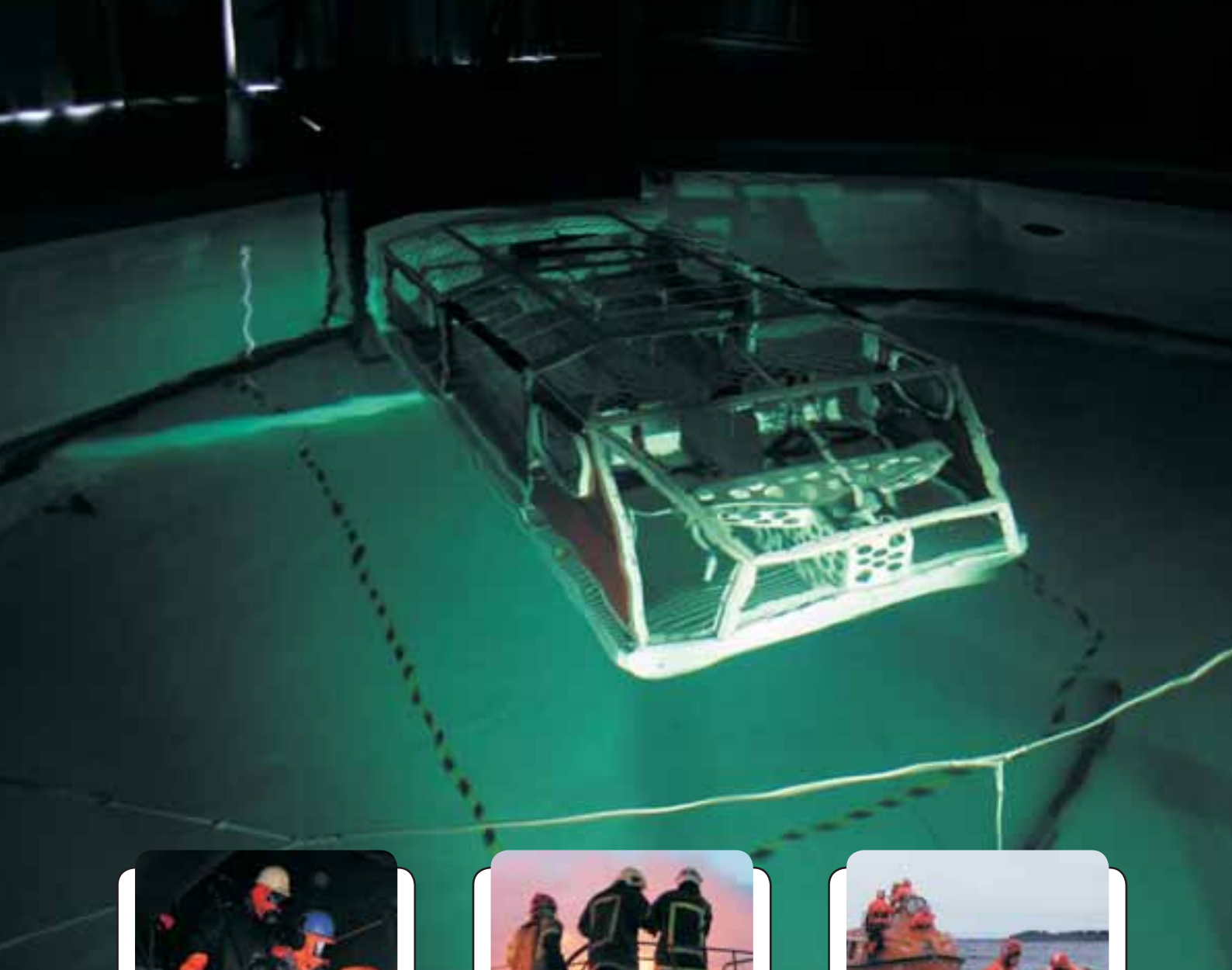
det forventes obligatorisk fra 2010. I påvente av DE 52, vil Sjøfartsdirektoratet sende ut en sikkerhetsmelding til næringen, der de påpeker problemstillingen.

Karlsen peker på behovet for et sikrere design. – Man bør ha færre antall kroksystemer i omløp. De må bli mer robuste og ha sikringer som tåler at det oppstår slitasje. Krokene bør være bygd av korrosjonsfaste materialer som ikke ruster, slik at man unngår behov for maling. Samtidig må krav til vedlikehold og opplæring bli obligatorisk i tråd med IMO resolusjon 1206.

Lasse Karlsen legger til at kompenserende tiltak ikke er nok. De farlige krokene må bort, slik at vi kan gjenvinne tillit til redningssystemene. □



På DE 51. Lasse Karlsen (til høyre) diskuterer krokdesign med Alf Martin Sandberg fra Gard. FOTO: ELIF FJON



Sikkerhetsopplæring

Vi tilbyr maritim utdanning og etterutdanning
for skip, offshore og landbasert industri.
Nasjonalt og internasjonalt

Les mer på www.nmu.as
Eller ring oss på tlf +47 33 07 12 20



Lære for livet til sjøs

Om bord på skoleskipet M/S Sjøkurs i Kristiansand får elevene prøve seg på de fleste aspekter ved livet som sjøfolk, og de trives så godt med det at skolen har null frafall. – Vi rekrutterer ungdom med maritim tenning, sier rektor Bjørn Erik Tobiassen.



Bente Amandussen,
redaktør Navigare



ANKERET OPP. Avgangselevne Martin Knudsen, Glenn Adrian Hallberg og Marius Tolås Ness sørger for at alt går riktig for seg når Sjøkurs skal lette anker.

ALLE FOTO: BENTE AMANDUSSEN

– Hos oss lærer elevene hva det vil si å være sjøfolk, forteller Bjørn Erik Tobiassen, rektor ved skoleskipet M/S Sjøkurs. – Her kan klasseromsslitne og teoritrøtte elever få en helt ny opplevelse av det å gå på skole.

Det er seksti elever fordelt på fire klasser om bord på båten, som utgjør Sørlandets Maritime Videregående skole – to klasser Vg1 teknikk og industriell produksjon, og to klasser Vg2 maritime fag, der elevene velger dekk eller maskin i løpet av året.

– Vi underviser etter offentlig godkjente læreplaner, og har den samme

eksamen som landbaserte skoler, forteller rektor. – Det som gjør skolen vår så spesiell, er det unike læringsmiljøet vi får ved at elevene bor om bord på skipet. Her lærer de respekt for sjøen og for det yrket de skal inn i. Vi kan trygt si det sann, at skipet er vår pedagogiske plattform, slår han fast.

På tokt

Stort sett ligger skipet til kai, sånn at elevene har anledning til å bruke fritiden på samme måte som ungdommer flest, men om lag ti uker hvert skoleår drar de på tokt i både inn- og utland. I

slutten av mai går turen til den engelske kanalen, der de blant annet skal besøke Frankrike og kanaløya Jersey, men den dagen vi er på besøk holder de på å gjøre båten klar for fire dagers tokt over Kattegat til Göteborg. Å dra på tokt er naturlig nok et høydepunkt i undervisningen, så det hersker en opprømt stemning blant elevene på skipet, som først skal ut fra havn og inn til Kristiansand for å bunkre og gjennomføre noen øvelser, før de setter kursen ut mot det åpne havet.

– Mange av sekstenåringene kommer til skolen med drømmer om hvor de

ønsker seg i karrieren, sier rektor. – Her får de prøve seg i praksis og se om ting svarer til forventningene. Kanskje finner de andre oppgaver de synes er mer kjekke.

Etter endt læretid kan elevene søke seg videre på fagskoler. I nærheten er det rift om lærlingene, mener Tobiassen, som ikke har vært i stillingen som rektor lenge. Han overtok ved nyttår, og har heller ingen bakgrunn fra sjøen. – Min fartstid har vært i elevmiljøet, forteller han. – Jeg har jobbet med konfliktløsning og mobbing.

Null frafall

Om bord på båten har besetningen nautisk bakgrunn. Skipet har en minimumsbemanning på seksten, men det er stort sett alltid 17 eller 18 om bord. Kaptein er Kay Honnemyr. Både han og rektor er synlig stolt over at Sjøkurs er den videregående skolen her i landet med lavest frafall. – Vi har null frafall av elever, og det gjelder for læretida også. Det blir faktisk sjøfolk av nesten alle sammen, sier Honnemyr. – Så det er ikke tvil om at vi treffer med det vi gjør.

– Selvsagt har vi også elever som sliter, akkurat som andre skoler, sier rektor, – men elevene er voldsomt flinke til å støtte hverandre i så måte. Hvis det er noen som begynner å snakke om at de vil slutte, så gjør de andre det de kan for å overtale dem til å bli.

En ikke uviktig årsak til at elevene velger å bli, er nok den enkle grunn at de simpelthen har det sabla artig om bord. Noe som fort blir tydelig for en som er på besøk er den fine tonen elevene i



REKTOR. Bjørn Erik Tobiassen er glad for at skolen har fått et større skip. Nå håper han at Utdanningsdirektoratet åpner opp for flere elever også.

mellom, og foruten det sosiale aspektet ser det ut for at selve arbeidsoppgavene også blir utført med entusiasme og iver, selv om enkelte oppgaver nok er mer populære enn andre. – Det er alltid en kamp om å få lov til å slippe ankeret, forteller kapteinen.

Disiplin og rytme

Alle de seksti elevene ved skolen bor om bord på båten. De har hver sin lugar som de har ansvaret for å holde orden på. – Livet på Sjøkurs er det samme som på et skip, selv om vi ligger til land, sier Bjørn Erik Tobiassen. – Det at skipet fungerer som internat er utrolig verdifullt. Hele dette lille samfunnet er bygd på regler og struktur, og det er nødvendig for både sikkerhet og kultur.

– Her er det ikke noe kjære mor, særlig ikke i forhold til det som har med sikkerhet å gjøre, sier kaptein Honnemyr. – Men elevene skjønner det, og jeg tror innerst inne at de setter pris på det.

For elevene starter dagen tidlig. De blir purret klokka sju om morgenen. Det er frokost klokka åtte og middag klokka tolv. – Da har de stabilt blodsukker i fire timer mens de skal lære noe, sier kapteinen. Klokka elleve om kvelden skal de være på plass i sin egen lugar. – De får en disiplin og rytme av dette livet her, sier han. – De får ikke anledning til å pingle ut.

De eldste elevene tar ansvar for å gå runder for å sjekke at alt er i orden om natta. – Brannvakt er definitivt det viktigste om bord, sier Honnemyr, – og elevene har stor selvjustis på det.

Sikkerhet først

At sikkerhet er viktig, er noe elevene får innprentet fra første stund. Når de kommer om bord for første gang, så ligger det en vernepakke og venter på lugaren. Det gjennomføres også hele tiden jevnlig øvelser der elevene lærer hva som må gjøres om uhellet skulle være ute.

Denne dagen gjennomfører de brannøvelse. Kravet er at de må få på seg overlevingsdrakt på to minutter. De klarer det på ett. Uredde kaster Hannah Willoch og Cristopher Fernandez seg fra rekka og ut i den iskalde sjøen, der de blir plukket opp av en ventende MOB-båt.

Ikke rart kanskje, at sikkerheten står i høysetet når skolen er samlokalisert med Sørlandets Sikkerhets Senter, som er et regionalt treningssenter som driver



STØ KURS. Kaptein Kay Honnemyr instruerer elev Stian Dommersnes bak roret, mens instruktør og matros John Bergum følger med.



SÅNN SKAL DET GJØRES. Sikkerhetsoffiser Bjørn Abrahamsen forklarer hvor viktig det er at overlevingsdrakten kommer raskt og riktig på.

Nymalt

I mars i fjor overtok skolen det tidligere hurtigruteskipet "Ragnvald Jarl", som et drøyt tiår har seilt under navnet "Gann" og vært skoleskip i Stavanger. Nå har den akkurat fått tilbake den originale sorte fargen på skroget. Det er elevene selv som har stått for malerarbeidet, som blir selvkritisk saumfart. – Hm, det er visst noen helgedager her og der, ja, mumles det blant noen som henger over rekka for å inspisere. – Vi må nok fram med malerkosten og flikke litt.

Likevel er de så stolte av arbeidet at de i hvert fall ikke vil risikere riper i malingen når de skal legge til kai i Kristiansand – her må man ut med fenderne! Dét er jo dessuten en anledning til å prøve seg på å operere krana.

To elever fyker ned i lasterommet, mens de på dekk åpner lukene og gjør klar krana. Det er Mats Walle Sivertsen fra Kragerø som har et kyndig grep om styrespakene. Det ser vanskelig ut, men det er visst ingen problemer. – Nehei, det går greit det, mener han. Han har jo tross alt gjort det før en del ganger.

God tone

Oppe på broa er det kapteinen og overstyrmann Steinar Langeland som har

sikkerhetsopplæring av offshorepersonell, maritimt personell og personell i landbasert virksomhet. Treningssenteret ligger vegg i vegg med skolen og inneholder et stort anlegg for brann trening og to større røykdykkeranlegg. De har eget moderne sjøanlegg med livbåter, evakueringsmidler og hurtiggående mann-over-bord-båter. De bruker også skoleskipet i øvelsessammenheng til trening av mannskap og besetning.

Stiftelsen "Sørlandets Seilende Skoleskips Institutt", som eier både skolen og sikkerhetscenteret, får i disse dager ny direktør, og dét er ingen ringere enn avtroppende sjøfartsdirektør Rune Teisrud. Både rektor og kaptein gleder seg veldig til å få den nye direktøren på plass. – Vi regner med at det han kan tilføre av erfaring og kompetanse skal bli et løft for både senteret og skolen, sier de.

Skolen og senteret holder til i Kongs- havn ved Randesund, som er omkring ti minutters kjøring fra Kristiansand, men rektor forteller at de nå håper å flytte til

en mer egnet havn i Marvika, som både ligger nærmere sentrum og som har en skjærgård som kan ta imot større skip. I Kongs- havn er det slik at de bør vente på høyvann før de manøvrerer ut og inn.



ØVELSE. MOB-båten plukker opp elevene som har iført seg overlevingsdrakter og hoppet over bord.

styringen når skipet skal manøvreres forsiktig ut av den trange bukta de har som sin hjemmehavn. Så fort det er gjort, er det på tide at elevene får ta sin tørn bak roret og som utkikk. Langeland griper radioen. – Send opp et par kanaljer!, brumler han morskt, før han gliser bredt. Så innmari strenge lærere lider nok ikke elevene under, selv om det sies klart i fra om noen går over streken. Om noen spytter brune snusklyser på hvitmalte vegger for eksempel, da får de lest teksten.

Elev Stian Dommersnes er den som får prøve seg bak roret i dag. Med oppmerksomt blikk styrer han etter kapteinens anvisninger, men det er ikke alltid like lett å følge kursen hundre prosent rett. – Pass på at du får nåla akkurat i midten igjen etter at du har justert kurs, oppfordrer Honnemyr.

I skolens internatreglement står det å lese at "Banning og uhøvisk tale skal unngås", men fleip er i høyeste grad tillatt. Mellom gutta på dekk og sikkerhetsoffiser Bjørn Abrahamsen svirrer det av godmodig erting. – Du skjønner det, at æ e rollemodellen deres, gliser han på bred sørlandsk, mens gutta stønner oppgitt. – De drømmer om å bli sånn som mæ.

Markedsføring

Skoleåret med undervisning er i utgangspunktet gratis for elevene, men de må betale 3700.- i måneden for kost og losji. Noe som tilsvarer omtrent det de får i borteboerstipend fra Statens Lånekasse. – Det er ikke mer enn til å dekke våre lønnskostnader og litt til, forteller Tobiassen.

I tillegg må elevene regne med utgifter til bøker og skolemateriell, arbeidstøy og noe verneutstyr. For å få fullt utbytte av undervisningen må de også ha med seg hver sin bærbare pc som kan kobles til trådløst nettverk.

Selv om skolen holder til helt sør i landet, har de elever helt fra Finnmark og sørover. – Men vi ser at enkelte kom-

OPP OG UT MED FENDERNE. Elevene vil ikke risikere riper i nymalt skrog, så fenderne hentes opp fra lasterommet. Det er Mats Walle Sivertsen som styrer krana med stø hånd.





LEKKASJE. Det har blitt lekkasje i brennstoffventilen, og elev Rolf Arne Lakseide må være med å reparere før avreise til Göteborg.

muner går igjen, og at det kommer flere fra samme sted. Det er fordi elevene forteller andre der hjemme om sine gode opplevelser om bord, sier rektor Tobiasen, som ønsker at gamle elever skal være aktive med å gå rundt på skoler på sitt

hjemsted for å fortelle om hvordan tiden på Sjøkurs har vært. – Vi har nok vært litt for dårlige til å markedsføre oss i nærdistriktene, tror han. – Nå vil vi bruke elever på stand når det er utdanningsmesser og slikt.

Han mener også at dagens samarbeid med opplæringskontoret i Tønsberg med kvalitetssikringstokt for elever fra landbaserte offentlige videregående skoler er en ordning som bør videreutvikles. – På den måten kan flere ungdommer få et klarere og mer realistisk forhold til liv og arbeid i det maritime miljøet, sier han.

Presset økonomi

Det er om lag 120 søkere til de seksti plassene om bord. Nå som de har fått et nytt skip har de egentlig plass til 75, men Utdanningsdirektoratets lovkrav hindrer dem i å øke elevtallet. Siden skolen er livssynsneutral kommer den ikke inn under privatskoleloven. Slikt gjør at skolens økonomi er presset.

– Skoleskipet vil være avhengig av tilskudd fra den maritime næringen for å kunne være seilende skole, sier Tobiasen, – men dagens tilskudd dekker ikke drift av skole og skip. Utgifter til lønn, drivstoff, klassing og lovpålagte serti-

► New features Tron UAIS TR-2500 Now with Class B reception

CONTACT INFORMATION

Jotron AS

Norway
sales@jotron.com

Jotron UK Ltd.

England
sales@jotron.co.uk

Jotron Asia Pte. Ltd.

Singapore
sales-asia@jotron-asia.com

Jotron USA, Inc.

USA
contact.us@jotron-usa.com



Tron UAIS TR-2500

(Class A Universal Automatic Identification System)

New features: (from Feb 2007)

- RS232 sensor or external display port
- Ethernet, 10Base-T for external display
- ISGOTT compliance (low power, 1 W for tankers when on/off loading cargo)
- Added RS422/RS232 speed: 19200 baud
- Easy software upgradable



www.jotron.com





HAL I OG DRA! Det er ingenting å si på innsatsviljen til elevene ombord.



UTKIKK. Det er veldig viktig å holde god utkikk når man manøvrerer i trange farvann, og Rikke-Mari Kiste tar oppgaven på alvor.

fikater og forsikringer har økt betydelig enn tilskuddet er regulert.

Tobiassen tror det blir veldig negativt for maritim næring om vi mister et skoleskip. Han mener at både Norge som sjøfartsnasjon og den maritime næringen

burde ha stor interesse av å sikre skole-skipstilbudet. – Vi er en maritim kultur-bærer, sier han. – HMS praktiseres hver dag, vakt- og brannrunder utføres hver natt i skoleåret. Elevene får og tar ansvar for livet om bord.

De tar på sett og vis ansvar for økonomien også. Avgangselev Glenn Adrian Hallberg fra Vestfold passer i alle fall på å understreke poenget for journalisten: – Du må huske å skrive at skolen trenger mer penger, altså! □

UNIFORMER

FOR SJØ OG LAND

- Uniformsjakker i ABT-kvalitet, pustende, vind- og vannett.
- Avtagbart fleecéfór gjør jakken til en helårsjakke.
- Uniformskjorter i 55/45% bomull/polyester, easy care, antikrøllbehandlet stoff.
- Kakiskjorter, korte ermer.
- Uniformsbukser, easy care.
- Uniformsbukser, ull/pol.
- Natogensere med rund- eller v-hals.
- Nato zip, sort.
- Distinksjoner.
- Serviceuniformer.

Markom

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



Besøksadr: Akershusstranda 1, 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

NYHETER!
 se vår webside

Se komplett utvalg på www.markom.no



Åse Waage,
senioringeniør Sjøfartsdirektoratet



Full fart for flyttbare

Aktiviteten i offshorebransjen er for tida langt høgare enn normalt. Det merkast òg i Sjøfartsdirektoratet.

Tre innretningar er blitt sertifisert under norsk flagg i mars og april. Det er tre heilt ulike innretningar, bygd for tre forskjellige arbeidsoperasjonar:

- Brønnintervensjonsfartøyet Island Wellserver (Island Offshore)
- Boreriggen West Phoenix (Seadrill)
- Produksjonsskipet Alvheim (Alvheim/Marathon)

Felles for dei tre, er at dei er bygd eller ombygd etter det same regelverket, og sorterer under Sjøfartsdirektoratets avdeling "Flyttbare Innretningar". I bransjen er regelverket

dessutan kjent langt utover Noregs grenser som "Rødboka" eller "The Red Book", og brukast ofte som retningslinje, sjølv om innretninga ikkje skal ha norsk flagg.

Skal følgje opp

For dei fleste som har deltatt i byggeprosessane, er arbeidet ferdig. Men for mannskap og rederi er det knapt starta. Sjøfartsdirektoratet har avslutta den mest arbeidskrevjande perioden, men skal sjølvstøtt følgje innretningane og rederia med årlige inspeksjonar og revisjonar. Vi gratulerer rederi og mannskap med tre flotte innretningar, og ønskjer lukke til framover!

ISLAND WELLSERVER

Utfordringar

"Det heile starta med at kontrakt mellom Island Offshore og Aker Yards Langsten vart signert 13. oktober 2005. Å bestille ei "monohull" innretning for lett brønnintervensjon hadde ikkje vore gjort tidlegare. Regelverket er i utgangspunktet tilpassa halvt nedsenkbare flyteriggjar. Dette har meir plass, større avstand mellom operasjonsområde og boligkvarter, mogelegheit for avstandar mellom maskinrom, og større dekkareal. – Dette gjer utfordringa med å bygge ei slik "monohull" innretning større enn å bygge ein rigg", seier Roar Skjeret, teknisk sjef i Island Offshore.

Historisk få fråvik

Til tross for dette, står innretninga i dag ferdig med historisk få fråvik frå regelverket. God planlegging, og godt samarbeid mellom ulike aktørar og instansar i byggeperioden er medverkande til dette. Mellom anna er det aktivt brukt 3D-modellar på dette designet. På denne måten fekk ein laga til rørgater, dørkhøgder, samt plassert pumper og anna utstyr slik som regelverket krev. Det gjorde det òg mogeleg å kontrollere bredde og høgd på fluktruter.

Kollisjonar mellom dei forskjellige disiplinane vart i store trekk unngått ved hjelp av 3D-verktøyet. Rør for kjølevatn og alle andre rør vart minimalisert til så tilpassa som råd og så rett som mogeleg, med tanke på kortast mulig rørlengde, og dermed trykkfall. Plassering av store komponentar er gjort på same måte for å ivareta krava til serviceplass, gangbaner, tilkoplingar, fundamentdesign og andre interface. 3D-teikning og design av innretninga er utført av Rolls-Royce i Ulsteinvik.

Brønnintervensjon

Fartøyet skal drive med det som ein kallar lett brønnintervensjon (LWI). Det er i korte trekk wirelineoperasjonar i produserande oljebørnar, der ein eksempelvis kan perforere føringsrør for å auke oljeproduksjonen frå brønnen, utføre logging av brønnen og andre operasjonar. Wirelineoperasjon betyr at



ein plasserer sikkerheitsutstyret mot trykket i brønnen på brønnhovudet på sjøbotnen. Deretter senker ein verktøyet ned til det som kallast "lubricatoren", gjennom den og inn i brønnen, for å gjere den spesifikke jobben. Det er med andre ord ikkje riser opp til innretninga. Når jobben i brønnen er ferdig, koplar den seg frå brønnhovudet og tek botn-utstyret tilbake på dekk. Innretninga er då fri, utrusta og bemanna til å kunne segle som eit skip til neste brønn, eller til land for mobilisering av eventuelt nytt utstyr for ein annan brønn. Den er ikkje avhengig av å løyse anker for å kunne gå. □



ISLAND WELLSERVER

Rederi: Island Offshore Management AS
 L: 116 m B: 25 m BT: 12223
 Lugarkapasitet: 95 personar
 Klasse: DNV ✕ 1A1 Ship-Shaped Well Intervention Unit, COMF V(1) C(1), HELDK-SH, E0, DYNPOS-AUTRO, NAUT-AW, CLEAN DESIGN, DK(+) HL(2.8)
 Bygd: 2006-2008, Aker Tulcea (Romania)/Aker Langsten (Tomrefjord)
 Type innretning: Riserless Well Intervention Unit
 Type operasjon: Lett brønnintervensjon

- Island Wellserver vart sertifisert 11. april. Same dag vart innretninga overlevert frå verftet i Tomrefjord. Frå august skal den drive brønnintervensjonsoperasjonar for StatoilHydro, hovudsakleg på Haltenbanken.
- Innretninga er designa med det som heiter "Clean Design", ein klassenotasjon i Det Norske Veritas. I praksis betyr dette at det ikkje er olje mot hud på fartøyet.

Oljetankar og andre tankar med oljeholdig eller anna skadelig innhald, er plassert inne i fartøyet. Alle tankar som ligg ut mot sida inneheld enten ballast (sjøvatt) eller ferskvatt. Hensikta med dette er å unngå at det blir forureining om ein får hol i sida på fartøyet.

- "Moonpool"-området, der operasjonen går føre seg, er like bak innreiinga og lugarområdet. Dette stiller store krav til sikring mot gass og brann, for å ivareta sikkerheita til dei som har arbeidet sitt om bord.
- Island Wellserver er konstruert og designa for å operere på DP (dynamisk posisjonering) i opptil 6 meter signifikant bølgehøgde. Fire generatorsett på til saman cirka 13 000 kW produserer den nødvendige energien for operasjon, posisjonering og innreiing. Alt dette er automatisk styrt ved hjelp av PMS-systemet (Power Management System). Her blir generatorar automatisk kopla inn når det er aukande behov for kraft. Store forbrukarar sender eit signal først, slik at generatoren kan starte og dermed unngå for lite kraft i startøyeblikket.

ALVHEIM

Byggeprosess over fleire år og kontinent
 Alvheim heitte opphavleg Navion Odin og vart bygd som MST (Multipurpose Shuttletanker) ved verftet Astilleros Espanoles i Cadiz, Spania. Sjøfartsdirektoratet var òg den gong involvert, då det var planlagt at den skulle sertifiserast under norsk flagg både som lasteskip og flyttbar innretning. Like før ferdigstilling vart Navion Odin seld, og innført i annan flaggstat. Sidan var det Keppel-verftet i Singapore som stod for ombygginga av skroget i 2005, før skipet kom til Vetco Aibel i Haugesund i mars 2006 for å få installert prosessanlegget. Etter planen skulle Alvheim vere på plass på feltet første kvartal 2007, men fleire forseinkingar



gjorde at dette vart utsett drygt eit år. Alvheim har dermed bidrege i utsikta frå hovudkontoret til Sjøfartsdirektoratet i lang tid.

Meir enn ei innretning

Alvheimfeltet er eit olje- og gassfelt i den nordlige delen av Nordsjøen nær grensa til britisk sokkel. Feltet omfattar tre funn, og havdjupet er mellom 120 og 130 meter. Alvheimfeltet omfattar Alvheim (FPSO),

samt brønningar, og infrastruktur med kapasitet for utviding opp til 30 brønningar. Innretninga er forankra med eit 12-punkts asymmetrisk fortøyingssystem. Alvheim er låst fast til fortøyingssystemet i ein dreiesylinder (turret), og kan dreie fritt rundt denne dreiesylinderen avhengig av vind, straum og bølger. Prosessanlegget inkluderer utstyr for mellom anna oljeseparasjon, kompresjon av gass og behandling av produsert vatn. Straumen av olje og gass

frå reservoaret vert overført via svivelen på toppen av dreiesylinderen til separatorane, der vatn, olje og gass vert skild. Olja vert så send vidare til lagertankar om bord. Deretter skal den lossast over til skytteltankarar, og transporterast vidare til land. Gassen vert komprimert og skal transporterast i rørledning til SAGE terminalen ved St.Fergus, UK. □

ALVHEIM

Rederi: Alvheim AS

L: 252 m B: 42 m BT: 71 058

Lugarkapasitet: 120 personar

Klasse: DNV ✕ 1A1 Ship-Shaped Oil Production and Storage Unit (N), ECO, Offloading, HELDK-SH, POS-MOOR

Bygd/ombygd: 1997-2001 / 2005-2008, Astilleros Espanoles (Spania)/Keppel (Singapore)/Vetco Aibel (Haugesund)

Type innretning: FPSO (Floating Production, Storage and Offloading)

Type operasjon: Produksjon, lagring og lossing.

- Alvheim innretninga vart sertifisert 5. mars og er no på plass på Alvheim feltet, der den skal ligge i 15-20 år for Marathon Petroleum Company (Norway).
- I samband med installering av prosessanlegget vart det òg installert gassturbinar. Desse får gass frå prosessen, og produserer den energien som trengs for å drifte innretninga. Dei opphavlege dieselgeneratorane er framleis om bord, men skal ikkje lenger vere hovudkraft-generatorar for innretninga.
- Alvheim har lagerkapasitet for 580 000 fat olje.

Sjøhelsekonferansen 2008



NORSK SENTER FOR
MARITIM MEDISIN

Norsk senter for maritim medisin inviterer alle med interesse for HMS i maritim sektor til interessante og nyttige dager i Bergen 8.-10. oktober 2008

Utførlig program vil bli å finne på våre internettsider:
www.nsmm.no

Fra programmet: Rederihelsetjeneste / inkluderende arbeidsliv / telemedisinsk rådgivning / helseundersøkelser / skipshospital / skipsmedisin / statlig tilsyn og kontroll / ICSW og S.H.I.P. / MLC 2006 / utdanning og STCW / mage-sjau om bord / løsemidler / dykkeskader / helseregister

I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, NAV og Saniteten i Sjøforsvaret



WEST PHOENIX



WEST PHOENIX

Selskap: Seadrill Offshore AS

L: 118,5 m B: 75 m

Lengde på dekk: 83,2

Bredde på dekk: 72,72 m

BT: 36 150

Lugarkapasitet: 128 personer

Klasse: DNV \times 1A1 Column-

Stabilised Drilling Unit, CRANE,

DYNPOS-AUTRO, HELDK

Bygd: 2006-2008, Samsung Heavy Industries (Sør-Korea)

Type innretning: Boreinnretning

Type operasjon: Boring

- I tråd med dagens miljøkrav vil bore-riggeren blant anna verte utrusta med eit lukka spillvatnsystem, egne tankar for forureina vann og handtering av borekaks.
- West Phoenix har eit hovudmaskineri på åtte generatorar, kvar på 4400 kW, og kan forflytte seg i åtte knops fart. Max boredjupne er 10 000 meter.
- West Phoenix vart sertifisert 28. mars og vart levert frå verftet tre dagar seinare. Innretninga er no i transitt frå verft i Korea til lokasjon på Victoriafeltet utanfor Kristiansund. West Phoenix er forventa på plass i Nordsjøen i løpet av sommaren 2008, og har kontrakt med Total for oppdrag på norsk og europeisk sokkel fram til midten av 2011.

Flest innretningar under norsk flagg

Seadrill er det selskapet som per i dag har flest innretningar med norsk flagg. Seadrill har eit omfattande byggeprogram for tida, der West Phoenix er den første med norsk flagg i denne omgang. Frå før er West Venture og West Navigator sertifisert av Sjøfartsdirektoratet. West Eminence, som òg vert bygd på Samsung-verftet, er for tida til behandling.

Stor - større

West Phoenix er ein DP-3 halvt ned-senkbar bore-rigg av Moss CS50 MkII-DP design. I korte trekk er den ein større versjon av West Venture:

- West Phoenix ramrigg har større krefter enn den på West Venture (650 tonn).
- Fire løftesyndrarar har ein kroklast-kapasitet på 1000 tonn.
- Dekklastkapasiteten er på 6000 tonn.
- Utblåsingsventilen (BOP) kan tåle eit trykk på 15 000 psi. □

Redningsbøyle med to funksjoner:



Horisontal redning



Flyttbar redningsleider

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

Redningsbøylen fra Rescue Systems benyttes i dag som redningsredskap på flere passasjerførende båter. Se video om bruk av utstyret på www.rescuesystems.no

Når minuttene teller

post@rescuesystems.no

tel: 908 40 680

Rescue Systems

www.rescuesystems.no

Sjøfartsdirektoratets oppfølging av Bourbon Dolphin-ulykken

I forbindelse med oppfølgingen av Bourbon Dolphin-ulykken, har Sjøfartsdirektoratet satt i gang en rekke tiltak. Videreutvikling av strakstiltakene, møter med ulike aktører og en grundig gjennomgang av kommisjonens rapport står på dagsorden.

Arne Bakkevig, senioringeniør;
Lasse Karlsen, teknisk direktør; og
Eilif Fjøn, kommunikasjonsdirektør
Sjøfartsdirektoratet



ANALYSERER ULYKKEN. I Sjøfartsdirektoratet er det opprettet en egen arbeidsgruppe som ser nærmere på de tekniske og operasjonelle problemstillingene ved "Bourbon Dolphin"-havariet. Fra venstre: Torgeir Bjørntvedt, senioringeniør underavdeling passasjer-skip (stabilitet); Arne Bakkevig, senioringeniør Strat-egisk sikkerhet; Ole Morten Fureli, underdirektør underavdeling lasteskip; Bodil Pedersen, overingeniør underavdeling lasteskip; Lasse Karlsen, Teknisk direktør og leder av arbeidsgruppen

Den 28. mars i år la undersøkelseskommissjonen etter Bourbon Dolphin-ulykken fram sin rapport. Denne beskriver mange forhold Sjøfartsdirektoratet vil følge opp. Kommisjonen har kommet med beskrivelser av problemstillinger og anbefalinger. Rapporten inneholder kritikk av både verft, rederi, riggoperatør, klaseselskap og Sjøfartsdirektoratet.

Tiltak

Like etter ulykken, og i samråd med næringen, ble det initiert en rekke strakstiltak fra Sjøfartsdirektoratets side. Tiltakene ble godt mottatt av næringen og andre lands myndigheter. Kommisjonen har i sin rapport bygget videre på disse tiltakene.

Allerede i desember 2007 etablerte Sjøfartsdirektoratets ledelse en arbeidsgruppe som skulle se nærmere på de tekniske og operasjonelle problemstillingene som kom fram etter ulykken. I gruppen deltar flere av fagavdelingene i direktoratet. Denne gruppen samarbeider med en tilsvarende gruppe hos Det Norske Veritas (DNV).

Målet for Sjøfartsdirektoratets arbeid er å vurdere innskjerpinger, forbedringer eller endringer i gjeldene regelverk. I forkant av kommisjonens rapport har arbeidsgruppen arbeidet med stabilitetsproblematikk og hatt møter med flere vinsj- og ankerhåndteringsprodusenter, blant annet i tilknytning til nødutløsning av vinsjvaiere.

Oppfølging

Gruppen skal, som en del av det videre oppfølgingsarbeidet, møte britiske myndigheter ("Health and Safety Executive" og "Maritime and Coastguard Agency") for erfaringsutveksling. Direktoratet er også i dialog med andre nasjonale og internasjonale myndigheter og aktører. Gruppen vil dessuten ha en tett dialog med representanter fra offshore-næringen.

Etter at kommisjonsrapporten ble lagt fram, har arbeidsgruppen startet arbeidet med å følge opp de konkrete punktene i rapporten. I første omgang

vil gruppen vurdere en oppdatering av de strakstiltakene som ble lagt fram i fjor vår. Dette går spesielt på bruken av rulledempingstanker.

Vurdering

Arbeidet vil for øvrig omfatte en grundig vurdering av følgende punkter:

- Sikkerhetsstyringssystemer (ISM) og revisjon av disse
- Sjøfartsdirektoratets oppfølging av klaseselskapenes revisjon av ISM
- Stabilitetsbok – mer detaljert og brukervennlig informasjon
- Slepekraftsertifikat – reell slepekraft ved ankerhåndtering
- Krav til vinsj- og ankerhåndteringsutstyr – herunder nødutløsning
- Sertifisering av vinsjoperatør
- Nødutgang fra maskinrom
- Plassering av redningsflåter (friflyt)
- Redningsdrakters funksjonalitet (fot-tøy)
- Plassering av nødpeilesender (friflyt)
- Krav til ferdskraver på fartøy under 3000 bruttotonn
- Vurdere endrede krav til opplæring i stabilitet

I tillegg vil gruppen også vurdere krav til å ha installert lastekalkulator om bord, og opplæring i bruk av denne, samt krav til risikanalyse av sentrale operasjoner fartøy skal utføre.



Særkrav

På de ulike punktene i kommisjonens rapport, vil Sjøfartsdirektoratet i utgangspunktet arbeide for at dette blir internasjonale krav. Dette vil skje gjennom FNs maritime organ IMO, og direktoratet vil ta dette opp i IMOs komité for maritim sikkerhet. Behandlingen i IMOs komiteer er grundig, men tar tid på grunn av harmoniseringen mellom de ulike komiteene. Sjøfartsdirektoratet vil derfor vurdere behovet for å innføre nasjonale/regionale særkrav i en overgangsperiode i samarbeid med næringen.

Arbeidet med oppfølging av kommisjonens rapport er omfattende og arbeidskrevende. Sjøfartsdirektoratet har likevel som målsetting at de første resultatene av arbeidet skal være klar til høring i løpet av høsten 2008. Eventuelle nasjonale/regionale krav kan tre i kraft våren 2009. □



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohtkar

Fagskolen i Troms
Tromsø Maritime Skole

Skipsoffiserutdanningen i fagskolen

Vil du bli Navigatør, sjøkaptein, skipsmaskinist eller maskinsjef?

Utdanning for dekk- og maskinoffisersertifikat kl 4, 3 og 1.

Kurs innen sikkerhet eller radiokommunikasjon eller andre kurs relatert til skipsfart / offshore ta kontakt med oss.

Informasjon om utdanning og kurs finner du på: www.tos-mar.vgs.no

Kontakt gjerne skolen for nærmere informasjon.

Tromsø maritime skole

Postboks 6341, 9293 Tromsø.

Telefon 77 66 62 00, Faks 77 56 63 35

e-post: tos-mar.vgs@tromsfylke.no

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 – Christian Frederiks plass 6

Servisboks 24 – 0051 Oslo

Telefon: 24 06 91 00 – faks: 22 42 03 86

Mail: bvnorwaymail@no.bureauveritas.com

Internett: www.bureauveritas.com/

www.certification.bureauveritas.no



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Endring av Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift

med virkning fra 1.juli 2008

Regjeringen har ved revidert budsjett foreslått endringer for Sjøfartsdirektoratets inntektsbudsjett. Dette innebærer blant annet endringer i førstegangsgebyrer.

Utdrag fra St.prp. nr. 59 (2007-2008) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2008
Kap. 3907 Sjøfartsdirektoratet
Post 01 Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR
Post 04 Gebyrer for skip i NIS

Sjøfartsdirektoratets inntektsgrunnlag er i første rekke årsgebyr og førstegangsgebyr.

Årsgebyr gjelder for skip registrert i NOR og skip registrert i NIS og består av to komponenter:

- grunngebyr betales for alle sertifikatpliktige skip og for alle andre skip som har fått utstedt påbudt godkjenningssdokument med hjemmel i Sjøfartsdirektoratets lovgrunnlag eller regelverk.
- tilsynsgebyr betales for skip som er underlagt regelmessig kontroll under Sjøfartsdirektoratets myndighet, hvor denne utføres av Sjøfartsdirektoratet og ikke av klaseselskap eller annen godkjent organisasjon.

Sjøfartsdirektoratet har fra 1. januar 2007 gjennomført en omlegging av gebyrsystemet. Omleggingen gir totalt sett ingen økning av gebyrinntekten, men en omfordeling mellom grupper. Førstegangsgebyr er et engangsgebyr som dekker alt arbeid som Sjøfartsdirektoratet utfører i forbindelse med førstegangsutstedelse av nasjonale og internasjonale sertifikater. Etter gjeldende forskrift innkreves førstegangsgebyret først når Sjøfartsdirektoratet har gjennomført tilsynsarbeidet og har utstedt målebrev/identifikasjonsbevis for fartøyet/installasjonen. I samråd med Nærings og handelsdepartementet legger Sjøfartsdirektoratet opp til en forskriftsendring for innkreving, slik at halvparten av førstegangsgebyret innbetales når skipet byggemeldes og den andre halvparten når målebrev/id-bevis utstedes. Det foreslås at bevilgningen i 2008 som følge av dette økes med 6 mill. kroner, basert på at endringen gjøres gjeldende fra 1. juli 2008.

I tillegg foreslås en forskriftsendring som gir Sjøfartsdirektoratet adgang til å pålegge tilleggsgebyr ved tilsyn av nybygg i utlandet som krever ekstra oppfølging. Det legges til grunn at tilleggsgebyret skal dekke Sjøfartsdirektoratets ekstraavgifter med disse tilsynene. For andre halvår 2008 ventes innbetaling av slike tilleggsgebyr å utgjøre om lag 1 mill. kroner.

På dette grunnlag foreslås bevilgningen under kap. 3907, post 01 økt med 7 mill. kroner, fra 116,8 mill. kroner til 123,8 mill. kroner. På bakgrunn av positiv utvikling for antall skip under NIS-registeret foreslås videre bevilgningen under kap. 3907, post 04 økt med 1 mill. kroner, fra 35,5 mill. kroner til 36,5 mill. kroner. □



NY STUDIESESONG! Oppstart høsten 2008.

Sammen med Norges Rederiforbund og Maritimt Forum Nord, har Høgskolen i Tromsø utviklet etter- og videreutdanningsstudiet Maritim Arktisk Kompetanse (MAK).

Dette med bakgrunn i at økt maritim aktivitet i nordområdene øker behovet for kunnskap om operasjoner i arktiske strøk.

MAK består av 6 ulike emner (à 10 studiepoeng). Man velger fritt hvilke og antall emner man vil ta.

Emnene har tema:

- Arktisk miljø
- Beredskap
- Polar politikk og forvaltning
- HMS i kaldt klima
- Operasjon av skip
- Teknologiske utfordringer

**Vil du vite mer?
Kontakt oss gjerne!**

Internett: <http://mak.hitos.no>

Telefon: 77 66 03 02

E-post: mak@hitos.no



WE ARE THE ENGINE OF INDUSTRY

WÄRTSILÄ® is a registered trademark.

HVERT TREDJE SKIP DU SER ER DREVET AV OSS.

Grunnen er ikke bare våre løsninger, om de er aldri så gode. Like viktig er døgnet-rundt service gjennom hele installasjonen levetid, utført av 17.000 medarbeidere over hele verden. Det er denne enkle, praktiske måten å tenke på som gir investeringen din den beste avkastning, enten du trenger servicen ved kai eller på havet. Lær mer om hva vi kan gjøre for deg på www.wartsila.com

I Wärtsilä i Norge er vi over 850 medarbeidere. Hovedkontorene er på Bømlo og Stord. I tillegg har vi kontorer i Trondheim, Haugesund, Ålesund, Stavanger, Oslo og Bergen.

WARTSILA.COM





Velferden

Norwegian Government Seamen's Service

Velferdsarbeid internasjonalt



ILDSJEL. Kaare Hausken har vært primus motor for sjømannsidretten i mange år. Han vil nok bli savnet av veldig mange når han snart skal gå av med pensjon.

Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund har som ansvar å koordinere velferdsarbeidet for norske skip og sjøfolk verden over. Det omfatter alt som skjer på våre utenriksstasjoner, hos våre gode samarbeidspartnere og et direkte koordineringsarbeid overfor norske skip og arrangementer der sjøfolk deltar.

Blant annet gjennom våre internasjonale aktiviteter forsøker Sjøfartsdirektoratet å møte de forpliktelser som FNs internasjonale arbeidsorganisasjon ILO pålegger sjøfartsnasjonen Norge gjennom sin konvensjon "ILO 163".

Denne våren har representanter fra Velferden vært aktive internasjonalt for å legge forholdene til rette for sjøfolk. I mars ble det avholdt årsmøte og generalforsamling i ICSW (International Committee for Seafarers Welfare). Norge har gjennom tidligere direktør i direktoratets sjømannsavdeling, Bjørn Lødøen, innehatt ledervervet i ICSW i to perioder. Nå ble Peter Papaoyo fra Filippinene valgt til ny leder. Denne komiteen koordinerer velferdsarbeidet i land som sjøfolk besøker. ICSW har også en underkomité for sport, ISS (International Sport Committee for Seafarers) og lederskapet av denne

komiteen er nå norsk ved Torbjørn Husby fra sjøfartsdirektoratet.

Snart pensjonister

På vår stasjon i Rotterdam har Velferdens fast ansatte i en periode vært sykemeldt. Men heldigvis har vårt gode samarbeid med den lokale sjømannskirken der gjort at velferdsarbeidet har gått sin gang.

I Aberdeen har alle sjøfolks kjære Erna Christie passert grensen for å gå av med pensjon. Hennes unike engasjement og stå-på-vilje vil ikke bli lett å erstatte. Men ingen skal uroe seg foreløpig, Erna fortsetter sitt arbeid en god stund til.

I Port Said nærmer en annen legende innen velferdsarbeid seg pensjon. Salah Elagha, vår norsktalende stasjons-sjef, vil i løpet av 2009 gå av med pensjon. Også her har Velferden gjort sine grep slik at stasjonen skal opprettholde sin virksomhet.

De som jobber med velferd overfor sjøfolk er mennesker som brenner for jobben og blir på sin post så lenge de kan. Baksiden av denne medaljen er at vi har mye kompetanse som snart må forlate skuta. Blant dem er også en ildsjel innen sjømannsidretten, Kaare Hausken, som etter 40 års tjeneste vil takke for seg i løpet av kort tid.

Vi står altså foran mange utfordringer i tida framover, men Velferden har lange og gode tradisjoner som vi skal videreføre. Vi har klart det før og vi skal klare det igjen. □

International welfare work

The Norwegian Maritime Directorate's main office in Hauge-sund is also responsible for the coordination of welfare work for Norwegian ships and seafarers around the world. This includes everything that goes on at our welfare stations abroad, with our excellent collaborating partners and by direct coordination work involving Norwegian ships and events where seafarers participate.

Among other things, the Norwegian Maritime Directorate tries to honour the obligations imposed upon Norway by the UN's international labour organisation ILO by its convention "ILO 163", through international activities. This spring, our welfare representatives have been active in making arrangements for seafarers internationally. In March, the annual meeting and general assembly of the ICSW (International Committee for Seafarers Welfare) were arranged. Norway has through its former director of our Seafarer's Department, Bjørn Lødøen, chaired the ICSW for two periods. Recently, Peter Papaoyo from the Philippines was elected new chairman. This committee coordinates welfare work in the countries visited by seafarers. ICSW also has a sub-committee for sports, the ISS (International Sport committee for Seafarers), and the leadership of this committee is now on Norwegian hands

by Torbjørn Husby of the Norwegian Maritime Directorate.

Nearing retirement

At our station in Rotterdam, the station manager has been on sick leave for a while. Luckily, our good connection with the local seamen's church has enabled the welfare work to take its course.

In Aberdeen, Erna Christie, dear to all seafarers, passed the age limit for retiring on a pension. Her unique commitment and enthusiasm will not be easy to replace. However, there is no reason to worry yet. Erna will continue her work for a while longer.

In Port Said, another legend is getting close to retirement. Salah Elagha, our Norwegian speaking station manager, will retire in the course of 2009. But here as well, the Welfare Service has taken steps to enable the station to maintain its activities.

Those who work in the welfare service are people who are highly committed to their work. They stay in their jobs for as long as they can. The drawback is that we now have a lot of competent people who will soon retire. Among them is also a driving force within seamen's sports, Kaare Hausken, who after 40 years of service shortly will take his leave.

We are thus facing many challenges in the time to come, but the Welfare Service has long and good traditions for keeping it going. We have managed before and we will manage again! □



Torbjørn Husby,
underdirektør Avdeling for Arbeids- og levevilkår
assistant Director of Department,
Assistant Director of Department for Working and
Living Conditions



NORDISK. Velferdsjefene i Norge og Sverige, Torbjørn Husby og Mats Uhrfelt.



JOBBER FOR SJØFOLKS VELFERD. Deltakerne på ICSW's årsmøte i Venezia.

Filmhelter med stål i ben og armer

Noen filmer er kun til å le av, andre er egnet for ettertanke, nye erkjennelser eller de store følelsene. Action-filmer er stort sett kun skapt til enkel og uforstilt glede. Når du hører Jason Statham og actionfilm i en og samme setning, så vet du hva du går til – halvannen time med action fra ende til annen, uten en komplisert historie som stiller krav til sterk konsentrasjon.

Jason Statham ble født i London i 1972. Før han ble skuespiller var han stuper, en veldig god sådan, med plass på det britiske stupelandslaget i ti år og med både VM- og OL-deltakelse i 1992. Han har også drevet med juijitsu og kickboksing, kvalifikasjoner han har dratt nytte av i filmene sine der han gjør de fleste stuntene sine selv. Verdt å vite om Statham er også at selv om han bryter alle kjent trafikklover i filmene sine, så liker han ikke å leve risikofylt utenom innspillingene – til det har han for mye å tape i det virkelige liv. Han har for øvrig også jobbet som modell og svartebørsselger i yngre år. Sist-

nevnte jobb gav ham muligens ekstra autentisitet i Guy Ritchies "Lock Stock and Two Smoking Barrels" og "Snatch", hvor han spiller smågangster.

Myk inni?

Tross gode rolleprestasjoner i Ritchies filmer, var britiske Jason Statham kanskje ikke det mest innlysende valget som Hollywoods nyeste actionstjerne. Men det var før den anerkjente franske regissøren og manusforfatteren Luc Besson, kjent for å ha øye for talenter, ble så imponert over Statham at han spesialskrev manuset til "The Transporter" for britten. Dermed fikk Hollywood



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

øynene opp for den hardtslående engelskmannen med det James Bond-aktige glimtet i øyet. Den første Transporterfilmen, lansert i 2002, ble en stor hit på kinolerrerter verden rundt og Hollywood fikk sin mulige arvtaker etter Schwarzenegger og Stallone på actionlatteret. Med dype vikar og tredagers skjegg, er Statham heller ikke helt ulik sitt eget idol, Bruce Willis – granitthard utenpå men med mjukt hjertelag.

Skitne hemmeligheter

Etter gjennombruddet gjentok Statham og Besson suksessen seg med oppfølgeren "The Transporter 2" i 2006 og





Statham forbereder seg nå på sin tredje film med tittelfiguren – en tidligere spesialstyrkesoldat som livnærer seg ved å transportere spesielle varer.

De som likte Stathams innsats i "The Italian Job" og "Crank" – som begge har vært på programmet i filmtjenesten for sjøfolk – skal vite at på tapetet står også oppfølgerne i form av "The Brazilian Job", igjen sammen med Mark Wahlberg og Charlize Theron, og "Crank 2: High Voltage". Men først er det klart for den hittil ferskeste filmen med Statham i hovedrollen – "The Bank Job" som står på filmprogrammet i juli.

Bak står filmskaperen Roger Donaldson som gjorde seg gjeldende med den flotte «The World's Fastest Indian» med Anthony Hopkins i hovedrollen. I "The Bank Job" har han delvis basert handlingen på en sann historie med rot noen tiår tilbake, om et bankbrekk som har ringvirkninger langt utover det man kan forvente. I denne 70-tallssettingen møter vi Statham som bilselger med ullen fortid, masse gjeld og ny familie. Når en tidligere bekjent tilbyr ham å delta på et idiot-sikkert bankran øyner han en sjanse til raske penger for å komme ut av gjeldskrisa. Målet er tømning av bankbokser fulle av kontanter og juveler. I utgangspunktet et klassisk bankrøveri, men underveis åpenbarer det seg at andre på laget har et helt annet utbytte i kikkerten enn penger og smykker. Noen av bankboksene skjuler "skatter" i form av skitne hemmeligheter – hemmeligheter som vever dem inn i et nett av korrupsjon og skandaler, som involverer Londons kriminelle underverden, toppfolk i den britiske regjeringen og selveste kongehuset.

Våpengeni

Robert Downey Jr., som fikk sitt gjennombrudd i rollen som Charlie Chaplin, er kanskje ikke den man først forbinder med stål i nevene. Like fullt dukker han nå opp i den høytflyvende actionfilmen "Iron Man" som den søkkrike industrimannen og geniale oppfinneren Tony Stark.



ÆRLIG OPPSYN? Du burde kanskje ikke kjøpt bil av denne mannen.

FOTO: LIONSGATE

Som USAs største våpenleverandør, har Stark oppnådd kjendisstatus ved å beskytte landets interesser over hele verden i flere tiår. Hans bekymringsløse livsstil blir endret for alltid da hans konvoi blir angrepet etter en våpentest og han blir holdt som gissel av en gruppe opprørere. Livstruende såret av splinter som sitter nært hans allerede svake hjerte, tvinges han til å bygge et ødeleggende våpen av opprørerne. Stark ignorerer kidnappernes ønsker og bruker sine oppfinneregenskaper til å lage en armert drakt som holder ham i live og gjør ham i stand til å rømme fra fangenskapet.

Redder verden

Når han returnerer til Amerika sverger han på å ta Stark Industries i en ny retning. Til tross for motstand fra andre i industriledelsen, bruker han all sin tid på å utvikle og finpusse sin armerte drakt, som nå gir ham overmenneskelige krefter og fysisk beskyttelse. Når han ved hjelp av sin trofaste assistent Pepper Potts (Gwyneth Paltrow) oppdager at

det pågår en djevelsk plan med globale implikasjoner, setter Stark ikledd sin nye kraftige røde og gullfargede rustning av gårde for å beskytte verden og forsøker å rette opp all urett med sitt alter ego, Iron Man.

«Iron Man» dukket først opp som tegneseriefigur i 1963. Han var en helt født i skyggen av den kalde krigen – et teknologisk geni som viet sitt liv til å bekjempe skurker, som oftest representanter for «den røde fare». Tony Stark, eieren av et gigantisk våpenfirma, blir tatt til fange av Vietcong, og tvunget til å lage et supervåpen til dem. Men smartingen lurte kommunistene og lager seg i stedet en rustning, utstyrt med all slags tekniske finesser. Dermed er Jernmannen et faktum. I årets spillefilm er helten fremdeles et teknisk geni, men Vietcong er byttet ut med en geriljagruppe av mer diffust opphav og politisk overbevisning i Afghanistan et sted. □

Flere filmomtaler finner du på:
www.sjofartsdir.no/Velferden

Ønsker ditt skip å abonnere på Filmtjenesten for sjøfolk?

Påmelding må skje via skipets rederi. Finn påmeldingsskjema på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside eller send en e-post til velferden@sjofartsdir.no. Som abonnent får skipene:

- Seks nye og populære filmer hver måned
- Filmer med nødvendige rettigheter for visning om bord
- Filmer med norske, danske og/eller engelske undertekster
- Filmguide med omtale av filmene på norsk og engelsk
- Forfilm – informasjon om sikkerhet, forebygging av fare eller andre aktuelle temaer

Filmene skal ikke returneres. De kan beholdes opp til et år, og må deretter destrueres.

Vi ønsker nye skip hjertelig velkommen til Filmtjenesten!

Action Heroes with Arms of Steel



While some movies are just for laughs, others bring on new understanding or great emotions. Action films, on the other hand, are pure entertainment.

“The Bank Job”

Terry Leather (Jason Statham) is a car dealer with a dodgy past and new family, Terry has always avoided major-league scams. But when Martine Love (Saffron Burrows), a beautiful model from his old neighbourhood, offers him a lead on a foolproof bank hit on London’s Baker Street, Terry recognizes the opportunity of a lifetime. Martine targets a roomful of safe-deposit boxes worth millions in cash and jewellery. But Terry and his crew don’t realize the boxes also contain a treasure trove of dirty secrets - secrets that will thrust them into a deadly web of corruption and illicit scandal that spans London’s criminal underworld, the highest echelons of the British government, and the Royal Family itself. This is the

true story of a heist gone wrong in all the right ways.

”Iron Man”

”Iron Man” tells the story of the filthy rich, billionaire industrialist Tony Stark

(Robert Downey jr.) who also is a genius inventor. As CEO of Stark Industries, the U.S. Government’s top weapons contractor, Stark has achieved celebrity status by protecting American interests around the globe for decades. His carefree lifestyle is forever changed when his convoy is attacked following a weapons test he oversees and he is held hostage by a group of insurgents. Injured by life-threatening shrapnel embedded near his already weakened heart, Stark is ordered to build a devastating weapon for the insurgents. Ignoring his captors’ requests, Tony uses his intellect and ingenuity to build a suit of armour that keeps him alive and enables him to escape captivity.

Upon his return to America, Stark must come to terms with his past and



BEHIND EVERY GREAT CRIME... there usually is some sort of female inspiration. FOTO: LIONSGATE

vows to take Stark Industries in a new direction. Despite the resistance from the other top executives, Stark spends his days and nights in his workshop developing and refining an advanced suit of armour that gives him super-human strength and physical protection.

With the help of his longtime assistant Pepper Potts (Gwyneth Paltrow), Tony uncovers a nefarious plot with global implications. Donning his powerful new red and gold armour, Tony vows to protect the world and right its injustices as his new alter-ego, Iron Man. □

Membership of the Film Service

Subscription must be registered by the Shipowner. Please use the enrolment form on our web site www.sjofartsdir.no/Velferden or request the form by e-mail to velferden@sjofartsdir.no.

As a member of the Film Service, the ship will get:

- Six new and popular releases each month
- The necessary rights for film entertainment on board
- Film guide with summary of all the films in Norwegian and English
- Trailers on security, risk assessment or other relevant subjects

The films are not to be returned. The ship may keep each film for one year before it must be destroyed.

We wish to welcome new ships to our Film Service.

fra Frivakt nr. 4 1948

Velferdskomite på "Pan Europe". Den første på norsk skip. Værs'go' neste.



Velferden 60 år siden



Bildet til venstre viser den første velferdskomiteéen ombord på et norsk skip. Det er folk fra tankbåten «Pan Europe» - og de holder på med å lage planene for turen - som først går til Abadan i Iran. På bildet ser vi fra venstre tillitsmannen, tømmermann Arne Johansen fra Horten. Dekksgutt Bjørn Knuds fra Oslo som har påtatt seg engelskundervisningen ombord, 2. styrmann Thomas Floran fra Arendal som vil ta seg av matematikkundervisningen og maskinassistent Henrik Kananen fra Oslo som er redaktør av «Pan Europe-posten» - skipets håndskrevne avis. □

Fra spalten «Gjennom skipsventilen» i Frivakt 4-1948. Av telegrafist Terje Lillevik, s/s «Hjalmar Vessel».

Det går an å lage underholdningskvelder

I spalten «Gjennom skipsventilen» så jeg en liten artikkel om underholdningskvelder ombord. Det er et godt tiltak som sjøfolk gir sin fulle støtte. - Jeg vil ganske kort fortelle om en slik underholdningskveld. En ettermiddag røst i januar måned i år stod det oppslått en plakate i hver messe om at det skulle være underholdningskveld i offisersmessen. Kl. 20.30 var hele frivakta møtt fram og 2. styrmannen som var initia-

tivtageren åpnet med å si at det nå ville bli gjort et forsøk på å gjøre frivaktene så hyggelige som mulig. Samværet ble åpnet med allsang under ledelse av kokken som spilte Hawaii-gitar. Siden holdt 2.styrmannen et kort «villedende foredrag» - som han selv kalte det. - Det var noe om de forskjellige temperamentene. Etter at en igjen hadde sunget litt under kokkens kyndige ledelse var det forskjellige konkurranser,

bl.a. «intelligensprøve». Før vi fikk kaffe og ferske wienerbrød fikk vi beveget tømmermannen - en riktig gammel sjøulke - til å fortelle skrøner. Til slutt var det valg av redaktør til avisen og av den som neste gang skulle forestå programmet. Slike hyggelige kvelder burde holdes ombord i alle båter hvor det er litt interesse for å gjøre frivaktene til litt utenom det vanlige. □



TURNERING. Sjøkurs Oldboys forsvarer seg mot Karmsund Coming Captains i semifinalen.

Nordsjøcup 2008

På grunn av stadig økende interesse ble årets Nordsjøcup avholdt i to omganger. Navigare var med på den første turen, som fant sted 12.-14. mai, med offshoreflåten og inviterte skoler som deltakere.

Opplevelseslystne sjøfolk fant veien til Fjordlines MS Bergensfjord som gikk fra Bergen, via Haugesund og Egersund, til Hanstholm i Danmark. Etter en kveld med mye godt humør ut i de små timer kom konkurranseinstinktet fram under en overskyet himmel i Nord-Jylland.

Tretten lag var fordelt på fire grupper til innledende seriespill, og etter endt serie stod Sjøkurs Oldboys, Olympic Shipping, Farstad Shipping og Sjøkurs Youngboys som vinnere av hver sin gruppe. Dynamo DOF, Stril United (Simon Møkster Shipping), Bourbon Offshore og Karmsund Coming Captains (Karmsund videregående

skole) slo følge til kvartfinalene som gruppetoere.

God stemning

Innimellom fotballkampene kunne deltagerne nyte danske, røde pølser i franske brød, og drikke av både den varme og den kalde sorten i turneringens eget telt. Dagfinn Knoph sørget for underholdning med sang og musikk, anført av gnistrende spill på sin medbrakte elektriske gitar. Og ville man holde seg i aktivitet var det bare å hive seg med i den pågående volleyballturneringen. Temperaturen steg sakte men sikkert utover dagen, med stadig oftere glimt av sol, og stemningen lot til å



Helge Thime-Iversen,
førstekonsulent
Sjøfartsdirektoratet

holde seg på et konstant høyt nivå både for vinnerne og for de som aldri nådde sluttspillet.

Da kvartfinalene var spilt stod Sjøkurs Oldboys, Dynamo DOF, Karmsund Coming Captains og Farstad Shipping klare for semifinalene. Sistnevnte hadde seilt opp som stor favoritt etter å ha vunnet alle sine fire kamper med en samlet målforskjell på imponerende 32-6.

Farstad Shipping skuffet da heller ikke i semifinalen og slo Dynamo DOF 2-1 i en tett og spennende kamp med flotte mål. Den andre semifinalen var også jevnspilt, men Karmsund Coming Captains gikk til slutt seirende ut med 1-0.

Kjendisdommere

Også i år hadde Sjøfartsdirektoratets Kaare Hausken klart å samle sammen en imponerende gjeng av rutinerete funksjo-

nærer og dommere til Nordsjøcupen. Fra direktoratets egen avdeling for arbeids- og levevilkår kom Hausken selv og Per Erik Nielsen. I tillegg stilte Knut Vognstølen, Karl Sola og Hordaland Idrettskrets egen Arne Njøten opp med fløytene klare. Finaledommeren var ingen ringere enn Kaare Fjørtoft, som var på Nordsjøcup for niende året på rad. Mannen som utdanner unge fotballdommere er vel likevel ikke fullt så kjent som sin sønn, Jan Åge – en godt synlig person i toppfotballen de siste par årtier. Mest heder og ære blant dommerne under kveldens premieutdeling fikk likevel den tidligere toppdommeren Svein Inge Thime. Mannen som har dømt Real Madrid med over 100.000 tilskuere på tribunen koste seg like mye når han, som de andre dommerne, gratis stilte opp for å dømme sjøfolk på fotballbanen.

Det sosiale viktigst

Sjøkurs Oldboys stakk av med tredjeplassen etter å ha slått Dynamo DOF 3-1 i bronsefinalen. Finalen ble en fartsfylt, men målfattig kamp. Morten Møgster satte inn seiersmålet på et omdiskutert straffespark og sørget for at et hardtarbeidende Karmsund Coming Captains vant turneringen etter 1-0 over et meget sterkt Farstad Shipping. Dette var helt uventet for et lag som åpnet med 1-6 mot Sjøkurs Youngboys i første kamp.

Karmsund Coming Captains lagleder, Knut Halvor Møgster, var naturlig nok glad for seieren og fremhevet Kenneth Sele som lagets store spiller gjennom turneringen. Dette var det ikke mange som sa seg uenig i, og senere fikk da også Sele premie som turneringens beste spiller. Knut Halvor Møgster fremhevet likevel at den sosiale delen av Nordsjøcup var vel så viktig som fotballen. – Hele totalopplevelsen er fantastisk, sa han, og mente at dette var viktig for samholdet i gjengen. De kommende kapteinene hadde fått sponset deler av utgiftene til drakter av skolen, men hadde selv betalt turen. Spillerne ønsket å komme tilbake til turneringen også etter endt skolegang, og de innså at i fremtiden kom nok de fleste av dem til å konkurrere mot hverandre under Nordsjøcupen. Flere ga uttrykk for at de likte konseptet der fotball ble blandet med sosialt samvær i en



DOMMERNE. Fra venstre: Karl Sola, Per Erik Nielsen, Kaare Fjørtoft, Arne Njøten, Kaare Hausken, Svein Inge Thime og Ole Dagfinn Sky.



OLYMPIC SHIPPING stilte med mange deltakere i flotte drakter



TAR SEG EN STREKK. Spillere fra Rem Offshore hviler mellom slagene.

sammenheng der alvorret ikke tok overhånd, selv om alle spilte for å vinne. – Det er sjøfolk som møter sjøfolk, la en av spillerne til med et smil.

– Vil dere oppfordre andre til å melde seg på Nordsjøcupen neste år? – Ja, svarer Knut Halvor Møgster, spesielt andre klasser ved vår skole og andre skoler. Også oppfordrer jeg sterkt fiskere å melde seg på – de er det jo ingen av her, la han til etter å ha tenkt seg om litt.

Samle folk

Sjøfolkene fra Farstad Shipping var godt fornøyd med egen innsats under turneringen, selv om skuffelsen over finaltapet selvfølgelig var til stede. Lagets spissjuvel, Lars Aakre, ble belønnet med premie som turneringens uomtvistelige måltjuv med sine femten mål.

– Hvorfor meldte dere på lag til Nordsjøcup 2008? – Det er hovedsakelig på grunn av den sosiale biten og muligheten til å samle folk på tvers av rederiets båter, svarer lagleder Roy



FINALEMÅLET: Morten Møgster setter inn finalens eneste mål på straffespark. Karmsund Coming Captains slår Farstad Shipping 1-0.

Standal, som selv pådro seg en strekk i den første kampen og måtte se resten av turneringen fra sidelinjen. Han la likevel ikke skjul på at konkurranseinstinktet kom godt fram så snart turneringen var i gang. På spørsmål om rederiet ville få noe igjen for lagets

deltakelse fremhevet Roy Standal at samholdet ble styrket, og at rederiet selvsagt også ble godt profilert.

Premier

Om kvelden var det premieutdeling om bord i Bergensfjord der Ove Bjørnerud

IBIX

IBIX NORWAY AS

Equipment for sandblasting and paintspraying

We supply and stock a full range of user-friendly and cost-effective surface treatment equipment.

- Mini sandblasters
- Conventional sandblast pots
- Nozzles, nozzleholders, hoses etc.

- Paintspray units
- Hoses
- Guns
- Tips



IBIX NORWAY AS - Røraskogen 20 - 3739 Skien - Norway - Tel. +47 40 62 7000 - www.ibix.no - post@ibix.no



FØRSTEPREMIEN. Knut Halvor Møgster viser fram førstepræmien til laget som også mottok Thisted Kommunes Ærespris.

og Kjetil Kversøy stod for underholdningen, i tillegg til Dagfinn Knoph som blant annet fremførte sin egenkomponerte Nordsjøcuplåt. Sjømannsprest Ole Dagfinn Sky var også med på turen og fikk æren av å overrekke førstepræmien i form av en skulptur til Karmsund Coming Captains, som allerede på tradisjonelt vis hadde mottatt Thisted Kommunes Ærespris i Hanstholm. I tillegg til de nevnte individuelle præmiene ble

Farstad Shippings Joakim Riise utnevnt som beste målvakt. Den prestisjetunge Hjallis Sportsmanship Trophy ble tildelt Olympic Shipping for god sportsånd.

Resultatene fra volleyballturneringen ble tatt videre til andre tur, der fergerederiene fortsatte den uhøytidelige kampen om heder og ære. Fra første turen var det Rem Offshore som toppet volleyballtabellen foran Gulf Offshore og DOF Intim. □



BESTE MÅLTJUV ble Farstad Shippings Lars Aakre med 15 mål.



BESTE SPILLER. Kenneth Sele fra Karmsund Coming Captains ble kåret til turneringens beste spiller.

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

Whisky i snøføyka

Sightseeingtur til Glenfiddich Distilleri



Erna Christie, stasjonsleder Aberdeen

Mannskap på skip som besøker Aberdeen, har muligheten til å bli med Velferden på sightseeingturer. Områdets mange og berømte whiskydestillerier er populære mål.



Arbeidsdagen på velferdsstasjonen i Aberdeen er som regel alltid travel med skipsbesøk og besøk på leseværelset. Men er det ledig kapasitet er det hyggelig å kunne tilby sightseeing, som er et tilbud mange setter pris på.

Første påskedag åpnet whiskydestilleriet Glenfiddich igjen sine dører

for helgeåpent, da det om vinteren bare er åpent ukedagene. Fire båter hadde satt seg på ventelisten med håp om sightseeing denne påskesøndagen. Nummer en på listen sendte meg en e-post og måtte skuffet melde at de likevel måtte på jobb akkurat den helgen. Neste båt på listen var "Far Sovereign",

GAMMEL OG GOD. Elektriker Helge Bentzen kunne kanskje tenkt å ta med seg dette fatet fra 1937.



som ble svært glade for at de fikk tilbudet i stedet. Syv personer ble med derfra.

Akkurat denne helgen kom snøværet til Aberdeen, men hovedveiene var heldigvis snøfrie. Det snødde og haglet hele veien oppover, og da vi tok inn mot Dufftown ble bilferden uten piggdekk hakket vanskeligere. Men det var verre for sauene som måtte gå der og "vasse" i all den snøen. Vi ankom til slutt destilleriet uten noen uhell. Der fikk vi en fin omvisning med mye interessant informasjon – og så var det opp til butikken. Det er blitt veldig populært nå å få sin egen etikett med navn på, uten noen ekstrakostnad.

Godt utvalg

Etter omvisning og shopping dro vi videre ut i "villmarken" – utover heier og kronglete veier. Denne turen har jeg kjørt utallige ganger, men selvfølgelig

var det mer utfordrende å kjøre på det uvante føret. Men videre skulle vi, for mannskapet var også lovet et besøk på restaurant – puben "The Gouse Inn", som er kjent for sin store samling av forskjellige whiskyflasker. På "optics" på veggene bak bardisken er det cirka 300 flasker og i alt er det godt over 600 forskjellige whiskysorter der. Men da vi ankom puben var den stengt på grunn av været. Men jeg tenkte som så, at har vi trosset værforholdene og kjørt så langt på disse veiene, så skal vi sannelig inn. Vi banket derfor på døren og en smilende vert åpnet for oss. Innenfor ble det servering av deilig varm ertesuppe og smørbrød. Jeg tror vertskapet var glade for at det kom noen gjester. Det var ganske mye snø på hjemveien også, men alt gikk heldigvis bra – og ettersom jeg ble fortalt så var alle deltakerne veldig fornøyde med turen. □



UT PÅ TUR. Syv av mannskapet på "Far Sovereign" fikk være med å se hvordan Glenfiddich lager sin berømte whisky.



GODE SJANSER FOR ET GODT GLASS. På puben "The Gouse Inn" kunne gjengen på tur velge mellom hele seks hundre forskjellige sorter med whisky.

Fra venstre: Maskinsjef Bjørn Mikalsen, Matros Kurt Kvalsøvik, 1.styrmann Pål Haugen, Kaptein Trond Myrhaug, 1.maskinist Roy Kevin Synnes, Elektriker Helge Bentzen, Forpleiningsassistent Tove Lise Wagenius.



Marine and Engineering Consultants

Skipsfører/ Master Mariner

London Offshore Consultants er et ledende internasjonalt marine og engineering konsultantselskap som tilbyr et unikt spekter av konsulent og inspeksjons tjenester på høyeste nivå til Olje & Gass og Shipping industrien verden rundt.

Grunnet ekspansjon i vårt Olje & Gass relaterte arbeid trenger vi å styrke bemanningen ved vårt Stavanger kontor.

Skipsfører/ Master Mariner

Søkere må ha Skipsfører sertifikat og ha teoretisk og praktisk erfaring fra inspeksjoner av skip, transport / installasjon av store moduler, undervannsoperasjoner og rig moves.

Søkere må ha gode engelsk kunnskaper (skriftlig og muntlig). Erfaring fra konsulent arbeid er ønskelig. Stillingene vil innebære en del reisevirksomhet og offshore arbeid.

Vi tilbyr interessante og utviklende arbeidsoppgaver i et internasjonalt og dynamisk miljø. Konkurransen dyktige betingelser, flyttestedgjørelse og egen pensjons- og forsikringsordning.

Spørsmål ang. stillingene rettes til Duncan Mansfield på tel. 51 81 18 00.

Søknad m/CV (på engelsk) sendes på email til locn@locnorge.no.

Web. www.loc-group.com. Søknadsfrist: 30/04/08. Alle søknader vil bli behandlet konfidensielt.

Mer fra sjøfartens "arbeidsmiljølov" – støy og helseskade

Høyt og lavt

Tap av hørsel skjer snikende og er ikke dødelig. Dette forklarer hvorfor mange ikke tar hørselskadelig støy på alvor før det er for sent. Men uønsket lyd kan true sikkerheten enten den er øredøvende eller hviskende.

Hva er støy? Mange mener at all uønsket lyd er støy. Yndlingsmusikken min kan være støy for deg selv om volumet er lavt. Men yndlingsmusikken min kan også bli støy for meg, dersom volumet blir høyere enn jeg ønsker, eller den spilles når jeg ønsker å nyte stillheten eller konsentrere meg om en utfordrende oppgave. Svak bakgrunnslyd av kjølevifter i utstyr, ventilasjonsanlegg eller trafikk kan også oppleves som støy.

Sosiale konsekvenser

Støy kan altså både være sterk lyd som kan skade hørselen eller svak lyd som ikke påvirker hørsel. Den svake lyden kan forårsake tretthet, konsentrasjonsvansker, irritasjon, uro og stress, som i sin tur kan gi stressrelatert helseskade og redusere sikkerhetsnivået i et operativt miljø. Den sterke lyden kan i tillegg forårsake forbigående eller varig tap av hørsel og eller utvikling av øresus.

Har du merket sus eller piping i ørene etter at du har utsatt deg selv for støy som

for eksempel ved bruk av bråketete verktøy? I så fall har du fått skadet noen av sansecellene i ditt indre øre. Lyden i øret representerer skader i sanseceller som ikke er helt ødelagt. Du kan håpe at de klarer å overleve og gjenoppta sin normale funksjon. Dersom en sansecelle ikke klarer å overleve vil dette gi et varig hørselstap, og dersom den overlever med skade

kan dette gi varig øresus. Det er dessverre ingen "ørekirurg" som kan gjøre noe særlig for å hjelpe deg.

Videre er det slik at hørselstapet rammer de frekvensene som er viktigst for taleoppfattelse og i liten grad rammer oppfattelsen av bakgrunnsstøy. Utviklingen av hørselsskade er så umerkelig at den ofte er kommet så langt at den forårsaker store sosiale konsekvenser før den tas alvorlig. Du kan oppleve at du ikke klarer å følge med i en samtale der mange deltar, spesielt om det er bakgrunnsstøy. Du kan oppleve at du ikke tas med på råd, fordi andre opplever at du ikke følger med lenger. I verste fall kan du urettmessig bli oppfattet som begynnende senil dement og oppleve sosial isolasjon både i arbeid og fritid.

Risikovurdering

Støyskade av hørsel kan oppstå ved lavgradig støy over lang tid



STØY. Uønsket lyd behøver ikke være veldig høy før den blir plagsom. Også lav lyd kan være skadelig over tid.

ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

”Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip”

Kapittel 15 om støy krever systematisk forebygging av støyeksponering.

§ 15-1. Formål

Dette kapittel skal sikre at arbeidstakernes helse og sikkerhet beskyttes mot fare som oppstår eller kan oppstå når arbeidstakerne utsettes for støy, og at sjenerende støy motvirkes.

§ 15-5. Systematisk forebygging av støyeksponering

(1) Arbeidet skal planlegges og gjennomføres på en slik måte at arbeidstakerne beskyttes mot støy. Tiltak skal gjøres ved kilden så langt det er mulig med hensyn til den tekniske utviklingen, eller ved at støyeksponeringen på en annen

måte begrenses i varighet og intensitet.

(2) Tekniske innretninger skal oppstilles, brukes og vedlikeholdes på en slik måte at unødig støy ikke oppstår.

§ 15-16. Arbeidsgiverens oppfølging av helseovervåking

Dersom helseundersøkelsen påviser sykdom eller annen negativ helseeffekt som legen mener kan skyldes støy på arbeidsplassen, skal arbeidsgiver:

- revidere risikovurderingen, herunder ta hensyn til råd fra kompetent helsepersonale eller fra offentlig myndighet,
- iverksette tiltak som er nødvendige for å fjerne eller redusere risikoen ved arbeid som utsetter arbeidstakerne for støy,
- sørge for systematisk helsekontroll, herunder kontrollere øvrige arbeidstakers helsetilstand hvis de har vært utsatt for samme eksponeringer, og
- omplassere arbeidstaker i henhold til § 15-17 om nødvendig.

I tillegg til det som er beskrevet over, inneholder forskriftens kapittel 15 en rekke avsnitt. De viktigste er: § 15-3. Definisjoner, § 15-4. Fravik, § 15-7. Tiltaksverdi, § 15-8. Grenseverdier for støy, § 15-10. Tiltak ved overskridelse av tiltaksverdiene, § 15-11. Tiltak ved overskridelse av grenseverdiene, § 15-13. Skilting og § 15-18. Informasjon og opplæring.

§ 15-15. Helseovervåking og helseundersøkelse

(1) Dersom risikovurderingen viser at arbeidstaker utsettes for støy som medfører helse risiko, skal arbeidsgiver gi arbeidstaker tilbud om egnet helseundersøkelse som omfatter hørselskontroll.

(2) Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidstakere som utsettes for støy som overskrider $LEX_{8h} = 80$ dB(A) eller $L_{pC,peak} = 130$ dB(C) gjennomgår helseundersøkelse som omfatter hørselskontroll.

(3) Helseovervåking, herunder helseundersøkelse, skal kunne påvise mulige helseeffekter forårsaket av støy og gi grunnlag for forebyggende tiltak eller andre tiltak som kan redusere arbeidstakerens risiko for helseskade.

(4) Helseundersøkelsen skal utføres av, eller under kontroll av, kompetent lege. Legen avgjør hyppigheten av, og innholdet i, undersøkelsene på bakgrunn av eksponeringens type, nivå og varighet og på bakgrunn av arbeidstakerens helsetilstand. Dersom det er behov for helseundersøkelser etter at eksponeringen er avsluttet, skal arbeidstakeren informeres om dette.

(5) Dersom helseovervåkingen påviser sykdom eller annen negativ helseeffekt som kan skyldes støy på arbeidsplassen, skal arbeidstakerne informeres.

eller akutt ved plutselig meget kraftig støy. Du kan for eksempel bli alvorlig støyskadet dersom du ved en eneste anledning uten hørselsvern står nær en rifle som blir avfyrt.

Det er altså all grunn til å ta helse-skadelig støy på alvor. ”Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip” vier hele kapittel 15 til bestemmelser om vern mot støy. Forskriften beskriver ditt ansvar, dine plikter og dine rettigheter enten du er arbeidsgiver, arbeidsgivers representant eller arbeidstaker.

Forskriften stiller klare krav til risikovurdering av støyeksponering. Legg spesielt merke til kravet om jevnlig oppdatering. Maskiner slites og støybildet kan endres dramatisk ved slitte lager og lignende. Støyen kan forplante seg via strukturen når gummidempere slites eller når nytt utstyr monteres og avstivning og

fester endres. Det er slik sett ikke tilstrekkelig å basere seg på støydata som er fremkommet ved målinger da skipet var nytt. Videre er det klare krav om dokumentasjon av resultatene av risikovurderingene og at disse er tilgjengelig for alle.

Risikovurderingene skal dessuten basere seg på resultater fra overvåking av arbeidstakernes hørsel.

Sammenligning over tid

Forskriften krever at arbeidsgiver sørger for helseovervåking med hensyn til utvikling av hørselsskade og annen helse-skade som følge av støyeksponering. Dette kravet vil omfatte de fleste arbeidstakerne på skip. Det er sannsynlig at svært få, om noen, arbeidsgivere i maritim sektor sørger for slik målrettet helseovervåking. Det er nok slik at mange tror at kravet om helseovervåking ivaretas av helsesertifiseringen av maritimt personell.

§ 15-6. Risikovurdering

(1) Arbeidsgiver skal sørge for at det utføres risikovurderinger av arbeidstakernes eksponering for støy. Risikovurderingene skal oppdateres jevnlig, især ved vesentlige endringer som har innvirkning på støyeksponeringen eller når resultater fra helseovervåkingen viser at det er nødvendig. Dokumentasjonen fra risikovurderingene skal oppbevares lett tilgjengelige for alle om bord slik at opplysningene kan anvendes på et senere tidspunkt.

(2) Risikovurderingen skal særlig ta hensyn til:

- a) eksponeringens styrke, type og varighet, herunder impuls eller slagstøy,
- b) hvorvidt arbeidsforholdet er kategorisert som arbeidsgruppe I, II eller III,
- c) om arbeidstakerne tilhører en spesielt utsatt gruppe,
- d) grenseverdiene og tiltaksverdiene,
- e) arbeidstakerens helse og sikkerhet når det gjelder sammenheng mellom støy og vibrasjoner, og mellom støy og arbeidsrelaterte ototoksiske stoffer (stoffer som kan medføre hørselsskader),
- f) indirekte virkninger på arbeidstakernes helse og sikkerhet som skyldes støyens virkning på oppfatningen av varselsignaler eller andre lyder som må kunne høres for å redusere risikoen for ulykker,
- g) effekten av økt støyeksponering grunnet arbeid som strekker seg utover normal arbeidstid,
- h) opplysning om støyeksponering som gis av fabrikanter av arbeidsutstyr,
- i) muligheten for å bruke alternativt arbeidsutstyr, som er utformet med tanke på å redusere støyeksponeringen,
- j) relevante opplysninger som er innsamlet i forbindelse med helseovervåking, herunder offentliggjorte opplysninger, i den grad dette er mulig og
- k) behov for hørselsvern.

Helseundersøkelsen hos sjømannslegen er, og skal være, en ren seleksjonsmedisinsk undersøkelse som skal vurdere om den undersøkte tilfredsstillende etablerte helsekravene inkludert minstekravene for hørsel. Teoretisk sett er det tilstrekkelig å stille undersøkelsesapparatet inn på mistekravet. Overvåking av hørsel krever derimot en helt annen

tilnærming for å avdekke hvor godt den undersøkte hører og det er nødvendig å sammenlikne resultatene over tid, slik at en eventuell uheldig utvikling kan avdekkes og føre til korrigerende tiltak når det gjelder videre støyeksponering.

Bedriftshelsetjeneste

"Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og

Hørselsvern

Forskriften beskriver arbeidsgivers plikt til å påse at arbeidstaker benytter hørselsvern samtidig som andre deler av forskriften forplikter arbeidstaker å bruke påbudt verneutstyr. Det er vesentlig å være klar over at hørselsvern kommer i et utall varianter med forskjellig dempningskarakteristikk og til og med i elektroniske varianter som slipper gjennom ønsket lyd og stopper uønsket støy. Det er også slik at hørselsvern må vedlikeholdes for å gi nødvendig effekt og deler av eller hele hørselsvernet må skiftes ut etter fabrikantens anvisning.

§ 15-14. Bruk av hørselsvern

- (1) Arbeidsgiver plikter å påse at arbeidstaker benytter hørselsvern under arbeid dersom tiltaksverdiene ikke kan overholdes med tekniske eller administrative tiltak.
- (2) Arbeidsgiver skal stille tilfredsstillende hørselsvern til rådighet når LEX_{8h} = dB(A) eller mer, eller arbeidstaker finner lydnivået sjenerende.



ILLUSTRASJONSFOTO: BENTE AMANDUSSEN

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 .

 **Delitek as**

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



helse for arbeidstakere på skip” er forpliktende og god som faglig veiledning når det gjelder støy. Forskriften er tydelig og krevende, samtidig som det er fullt mulig å etterleve den på en god måte. Det er nødvendig med kompetanse, og det er vanskelig å se at det er mulig å tilfredsstille forskriftens krav uten å etablere en eller annen form for tilknytning til en bedrifts-

helsetjeneste (rederihelsetjeneste) alene eller sammen med andre rederier.

Det dreier seg fortsatt om sjøfolks helse og sjøfartens beste. □



Arne Johan Ulven,
Forskningsjef ved Norsk senter for maritim medisin
Head of Research at the Norwegian Centre
for Maritime Medicine.

§ 15-9. Måling av støy

Forskriften beskriver godt hvordan og under hvilke betingelser støy skal måles samt krav til kompetanse:

(1) Målemetode og måleutstyr skal være tilpasset de faktiske forhold særlig med hensyn til støyens karakter, eksponeringstid og faktorer i omgivelsene som kan ha betydning for måleresultatene.

(2) Måling av arbeidstakernes støyeksponering skal gjøres i samsvar med ISO 1999:1990. Ved

kartlegging av støynivå i de ulike områdene av skipet skal ISO 2923 benyttes. Dokumentasjon av måleresultatene skal oppbevares om bord, og framlegges på forespørsel til så vel arbeidstaker som Sjøfartsdirektoratet.

(3) Målingene og vurderingene skal utføres av personell med kompetanse innen kartlegging av støy.

(4) Ved måling av støynivå skal fartøyet være i fart med en be-

lastning på framdriftsmaskineriet på minst 80 prosent av den totale framdriftseffekten, hvor også hjelpemaskineri, ventilasjonsanlegg og andre innretninger som anvendes kontinuerlig skal være i drift.

(5) For fartøy med dynamisk posisjonering (DP) skal støymåling også foretas når skipet holder posisjon ved hjelp av slikt utstyr. Slike målinger skal foretas med minst 40% belastning på systemet.

TTS

The patented TTS Winch Bollard is a safe and simple, one-man operated mooring device which avoids the human wear and tear associated with standard mooring procedures. Rope tension is handled mechanically leaving the operator to simply oversee the securing process. The device is designed to replace capstans, wrapping drums and bollards used in conventional mooring.

Join with Success

Call +47 55 34 84 00 or visit www.tts-marine.com



Dispensasjon

– en nødløsning, eller...?

Sjøfartsdirektoratet ser tegn til at stadig flere prøver å bruke sertifikatdispensasjoner som en sovepute. Her kreves det en skjerping av holdningen.



Per O. Meek, underdirektør
Sjøfartsdirektoratet

For ti – tolv år siden ble det gitt uttrykk for at Sjøfartsdirektoratet hadde utviklet seg til et ”dispensasjonsdirektorat”, særlig i forbindelse med kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater. Det var på den tiden vi hadde 63 forskjellige personlige maritime sertifikater i Norge, med tilsvarende uoversiktlige rettigheter og begrensninger. Det ble da bestemt å ta en grundig gjennomgang av hele systemet, både sertifikatmengden og vurderinger som ble gjort i forbindelse med sertifikater og eventuelle fravik. STCW 95 ble et nyttig instrument i det arbeidet.

Regelverket

STCW 95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), som er den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, krever at alle personer i sertifikatpliktige stillinger om bord skal ha sertifikater som er oppdatert i henhold til kravene i den reviderte STCW95-konvensjonen.

Konvensjonens Artikkel VIII fastsetter meget strenge regler for innvilgelse av dispensasjon:

”Under forhold som gjør det særlig påkrevet, kan Administrasjoner, dersom de finner at dette ikke vil utsette personer, eiendom eller miljøet for fare, gi en dispensasjon som tillater en angitt sjømann å gjøre tjeneste på et bestemt skip i et bestemt tidsrom, dog ikke utover 6 måneder... Dispensasjon som skipsfører eller maskinsjef skal imidlertid ikke gis, bortsett fra under force majeure forhold, og bare for kortest mulig tidsrom.”

Bortimot ordrett det samme står å lese i kvalifikasjonsforskriften av 9. mai 2003 nr. 687 kapittel 12, § 12-1. For-

skriften er tilgjengelig for alle både på www.sjofartsdir.no, www.lovdato.no og i direktoratets ”grønnbok”.

Forskriftene utvikles i nært samarbeid med næringen og dens organisasjoner. Forslag til endringer vil dessuten bli forelagt de organer som direktoratet samarbeider med i denne sammenheng,

eksempelvis Rådet for maritime sertifikater og bemanning.

Reders ansvar

Da Sjøfartsdirektoratet hadde gjennomført sitt oppryddingsarbeid, kom man fram til at dispensasjon fra kvalifikasjonskravene ikke er et alternativ til rekruttering

av kvalifisert personell. Dersom regelverket er av en slik karakter at det ikke kan anvendes uten generell og fortløpende bruk av dispensasjoner, da er det faktisk noe galt med regelverket. Det vil heller ikke være særlig smart politikk å etablere nye sertifikater for å tilfredsstille et markedsbehov.

I 2007 ble den nye skipssikkerhetsloven iverksatt. Den plasserer et klart ansvar på rederiene til å sørge for kvalifisert personell om bord på skipene. Dette er også slått fast i kvalifikasjonsforskriftens kapittel 1, § 3-1.

Likevel er det en markert økning i søknadsmengden hva angår dispensasjoner. Den anstrengte markedsituasjonen må selvsagt ta en del av skylden for dette, men ikke alt. Mye skyldes manglende forståelse for hva en dispensasjon fra regelverket er for noe, en del skyldes et håp om at manglende langsiktig personellpolitikk kan kompenseres med dispensasjoner, og en del skyldes generelt dårlig forståelse for hva mangel på

QMA

Kurs i ISM koden og kurs innen risiko og kvalitet



Quality Management Academy (QMA) tilbyr følgende kurs:

- 26/05-30/05: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
- 01/09-02/09: Grunnkurs i kvalitet, Oslo
- 03/09-05/09: Grunnkurs i kvalitetsrevisjon, Oslo
- 08/09-12/09: Kvalitetssjefskurs, kort utgave, Oslo, Sertifisering
- 15/09-19/09: Revisjonslederkurs kvalitet, Oslo, Sertifisering
- 06/10-10/10: Risk Manager kurs, Oslo, Sertifisering
- 16/10: Oppdateringsdag for sertifiserte ISM revisorer
- 20/10-24/10: ISM revisjonslederkurs, Oslo, Sertifisering
- 17/11-21/11: Kvalitetssjefskurs, Tenerife, Sertifisering

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

sertifisert eller kvalifisert offiser på vakt i verste fall kan få av konsekvenser.

Å sende Sjøfartsdirektoratet en e-post på tre-fire linjer fredag ettermiddag, der man ber om dispensasjon for en eller annen, uten skikkelig begrunnelse og uten dokumentasjon av kvalifikasjoner og erfaring, sier litt om holdninger hos den som har personellansvaret i rederiet eller driftsselskapet.

Sjøfartsdirektoratet har sjøsikkerhet som grunnlag for sin virksomhet. Og sikker drift av et skip betyr blant annet at de som er om bord ikke bare besitter den profesjonelle holdningen som et trygt skip krever, men at de også har kvalifikasjoner og sertifikat i orden. Dette er en oppgave direktoratet, næringen og organisasjonene må løse i fellesskap. □

Preferred for innovation



www.akeryards.com



Hjertesukk fra en saksbehandler

Les før du ringer!



Saksbehandlerne ved Sjøfartsdirektoratets underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning bruker ofte unødige mye tid på telefonen for å svare på spørsmål om søknader.

Med økt arbeidsmengde og lite bemanning er arbeidspresset stort for saksbehandlerne i Sjøfartsdirektoratets underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning. De opplever det derfor som temmelig frustrerende å måtte bruke store deler av arbeidsdagen til å svare på unødige telefonhenvendelser.

Dokumentasjon

– I den siste tida har det vært en økende mengde telefoner med spørsmål om hva som skal vedlegges en søknad om sertifikat eller påtegningsdokument, forteller sjefsingeniør Rune Vikse. – Ofte sitter vedkommende som ringer med søknadsskjemaet i hånden og leser fra det. Og der står det svart på hvitt. Kravet til dokumentasjon er akkurat det som står på søknadsskjemaet eller på nettsiden for det enkelte sertifikat.

Avslag og dispensasjon

Den samme problematikken gjelder også avslag på søknader. – Når du får et avslag på en søknad, så ikke ring saksbehandler før du har lest innholdet i brevet, oppfordrer Vikse. – Det er ofte meget opplysende å lese teksten, sier han, – helst etter at ergrelsen har lagt seg.

FRUSTRERT IBLANT. Rune Vikse på Sjøfartsdirektoratets underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning svarer gjerne på spørsmål, men må dessverre bruke mye tid på å svare på unødvendige telefonhenvendelser.

Søknad om påtegning for dekkoffiserssertifikat, sjøkaptein

Prosedyre for søkere fra ikke-EØS-land

Følgende dokumentasjon skal sendes til Sjøfartsdirektoratet:

1. Søknad om dispensasjon fra nasjonalitetskravet jf. §8-6, 3 ledd.

Søknaden skal sendes i brev form fra norsk rederi eller norsk representant.

Søknaden skal inneholde:

- At det er dispensasjonssøknad fra nasjonalitetskravet.
- Navn på kaptein og fødselsdato.
- Hvilke(t) fartøy søkes det dispensasjon for.
- Om CRA skal utstedes og på hvilket konsulat.

2. Søknad om påtegningsdokument:

Web-adresse til søknadsskjema:

http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/Endorsement/Application_form/

3. Vedkommendes nasjonale sertifikat med henvisning til STCW-konvensjonens regel II/2.
4. Dokumentasjon på gjennomført kurs i det norske maritime regelverk med bestått prøve.
5. Det skal fremlegges erklæring fra rederi om at vedkommende har tilfredsstillende kunnskaper i engelsk.
6. Dokumentasjon for at vedkommende er ansatt på norsk skip (ansettelsesavtale).
7. Gyldig helseerklæring fra godkjent sjømannslege.
8. Passfoto

All dokumentasjon skal være bekreftet "rett kopi" av offentlig instans.

Når søknaden er innvilget sender Sjøfartsdirektoratet anmodning per telefaks til norsk utenriksstasjon/NAV om utstedelse av CRA med kopi til rederi.

Prosedyre for søkere fra EØS – land

CRA kan utstedes til søker av norsk utenriksstasjon/NAV ved levering av søknad som bekreftelse på at søknad om påtegning er mottatt og akseptert.

Følgende dokumentasjon skal sendes til Sjøfartsdirektoratet:

1. Søknad om påtegningsdokument: Web-adresse til søknadsskjema:
http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Veiledning/Endorsement/Application_form/
 2. Vedkommendes nasjonale sertifikat med henvisning til STCW konvensjonens regel II/2.
 3. Dokumentasjon på gjennomgått kurs i det norske maritime regelverk med bestått prøve.
 4. Det skal fremlegges erklæring fra rederi om at vedkommende har tilfredsstillende kunnskaper i engelsk.
 5. Gyldig helseerklæring fra godkjent sjømannslege
 6. Passfoto
- All dokumentasjon skal være bekreftet "rett kopi" av offentlig instans.

Beredskaps- og sikkerhetsopplæring i henhold til STCW-95, forskrift 2003-05-09 nr. 687, forskrift 1989-02-10 nr. 88 (om sikkerhetsopplæring for fiskere) og RSV 08-2006

Grunnleggende sikkerhetsopplæring for personell på skip:

Funksjon:	Krav i STCW-95 koden
Ikke tjenestegjøre med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjon	Opplæring i personlige redningsteknikker , avs. A-VI/1 nr. 1
Tjenestegjøre med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjon	Grunnleggende sikkerhetskurs IMO-60 , avs. A-VI/1 nr. 1 og 2 og Tab. A-VI/1-1, 1-2, 1-3, 1-4
Underordnet personell på passasjerskip (ikke hurtiggående) under 300 bt. i fartsområde I, fra 1. mai – 30. september	Begrenset sikkerhetskurs godkjent av Sjøfartsdirektoratet FOR 2003-05-09 nr. 687 § 2-1(3)
Personell uten sertifikatplikt på fiske- og fangstfartøy	Sikkerhetskurs for fiskere FOR 1989-02-10 nr.88 §3

Videregående sikkerhetsopplæring for utstedelse av maritime sertifikater (forutsetter at IMO-60 er gjennomført):

Type sertifikat:	Krav i STCW-95 koden
Dekksoffiser	Videregående sikkerhetskurs IMO-80 + 40 t. Medisinsk behandling , Tab. A-II/1 og Tab. A-VI/2-1, 1/3, 4-1 og 4-2
Maskinoffiser	Videregående sikkerhetskurs IMO-80 , Tab. A-III/1 og Tab. A-VI/2-1, 1/3, 4-1.

Sikkerhetskompetanse opprettholdes av alle som kan dokumentere minimum 12 måneders reell fartstid i løpet av de siste 5 år. Dersom sikkerhetskompetanse ikke er opprettholdt, må følgende gjennomføres (forutsetter at det kan dokumenteres grunnleggende sikkerhetskurs fra før):

Funksjon om bord:	Kr Krav i STCW-95 koden
Underordnet mannskap	40 t. forkortet sikkerhetskurs Tab. A-VI/1-1, 1-2, 1-3, 1-4
Dekksoffiser	68 t. oppgraderingskurs Tab. A-VI/2-1, 1/3, 1-4 og 4-2
Maskinoffiserer	66 t. oppgraderingskurs Tab. A-VI/2-1, 1/3, 1-4, 4-1

VANLIGE SPØRSMÅL. Opplysninger om for eksempel sikkerhetsopplæring eller sertifikatsøknader finnes blant annet på Sjøfartsdirektoratets nettside.

Vikse vil også gjerne understreke at et avslag på en søknad om sertifikat, ikke automatisk er en invitasjon til å søke om dispensasjon.

Fornyelse av sertifikater

Norge begynte iverksettelse av den endrede STCW- konvensjonen i 1998, altså for ti år siden. Fornyelse av personlige sertifikater ble en del av dette bildet. Vikse finner det underlig at en del offiserer ennå ikke er kjent med dette kravet. – Les hva som står i sertifikatet både med hensyn til gyldighetstid og begrensinger, oppfordrer han. – Tross alt er et gyldig sertifikat grunnlaget for yrke og inntekt.

– Vår avdeling med 13 medarbeidere utstedte i løpet av 2007 ikke mindre enn 22600 sertifikater og påtegningsdokumenter, forteller Vikse. – Majoriteten av søkerne kjenner vårt regelverk og våre rutiner. Men med et så stort volum vil en forholdsvis liten andel telefonresponser føre til stort tidsforbruk.

Mer informasjon

– Husk at det ligger mye relevant informasjon om sertifikater, søknadsskjema og veiledning på Sjøfartsdirektoratets nettside www.sjofartsdir.no, sier Vikse. – Følg linken like under bildet, der det står ”Personlige sertifikater STCW”.

Man vil spare både seg selv og saksbehandler for unødig tidsbruk ved å lese brev og skjemaer i stedet for å gripe til telefonen med en gang. – Den tiden vi bruker på å svare på telefonhenvendelser kunne ha vært brukt til saksbehandling i stedet, avslutter Vikse, – og det ville bety kortere saksbehandlingstid for alle. □



Bente Amandussen,
redaktør Navigare

Husk foto- konkurransen for sjøfolk

Ta gjerne bilder fra
det daglige
arbeidet ombord.



FOTO: KAPTEIN FINN JØRGENSEN
1. PREMIE 2007

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



SAILOR® Distributør i Norge

Thrane & Thrane



SAILOR Stasjonær



**SAILOR Bærbare
VHF/UHF
Flere er på vei....**



Redningsdrakt



**KVH Satellitt TV Antenner
& V-SAT**

Polaris Electronics Norge AS

Stanseveien 4, N-0975 Oslo

Phone +47 2306 9340 • Fax +47 2306 9341

E-mail: mail@polaris-as.no • www.polaris-as.no

**S.P.Radio/SAILOR/Thrane & Thrane • Skanti • Niros • Danelec
Sealine • ISIC • MxMarine • McMurdo • Lopolight • KVH • Hondex • JMC**

Informasjon
og nærmeste
forhandler se
polaris-as.no



Lars Christian Espenes,
overingeniør Sjøfartsdirektoratet

Nye og strengere utslippskrav for skip

Revideringen av Marpol Annex VI, som regulerer utslipp til luft fra skipfart, har pågått i flere år og det har vært sterkt press fra blant annet EU om at dersom IMO ikke kommer frem til gode løsninger, så vil EU sette i verk egne tiltak for å redusere utslippene fra skipsfarten.

IMOs miljøkomité, MEPC, hadde møte i London fra 31. mars til 4. april hvor man ble enige om fremtidige utslippskrav som vil redusere utslipp av blant annet NO_x, SO_x og partikler fra skip i årene som kommer. Løsningene som man har kommet frem til i løpet av møtet skal godkjennes av MEPC 58 før kravene er endelige.

Et viktig argument i diskusjonen har vært at de nye utslippskravene bør være så ambisiøse at den forventede veksten i skipstrafikken ikke spiser opp miljøgevinsten man får når de nye kravene trer i kraft.

Nitrogenoksider

Dagens utslippskrav når det gjelder nitrogenoksider - NO_x, blir omtalt i Marpols Annex VI, regel 13 og skal være innenfor IMOs NO_x-kurve. De nye kravene blir innført trinnvis, og man kaller første trinn eller dagens krav "Tier I". Det er blitt enighet om å skjerpe NO_x-kravene i to ytterligere trinn, "Tier II" og "Tier III".

"Tier II"-kravene vil ligge mellom 15-20 % under IMO-kurven, og vil gjelde for dieselmotorer som er installert på skip på eller etter 1.januar 2011. Kravene her er ikke særlig ambisiøse og de fleste motorer som leveres i dag vil nok oppfylle disse kravene.

"Tier III"-kravene vil ligge 80 % under IMO-kurven, og vil gjelde for dieselmotorer som er installert på skip på eller etter 1. januar 2016. Disse kravene vil kun gjelde i "Emission Control Area" (ECA). Hvilke områder som blir ECA er ikke klart enda, men man kan se for seg at det er dagens SECA (Sulfur Emission Control Areas) og en eventuell utvidelse av disse områdene.

Med teknologiene som er på markedet i dag vil det nok kun være Selectiv Catalytic Reduction (SCR) som kan benyttes for å oppfylle utslippskravene. Muligens vil en videreutvikling av for eksempel Humid Air Motor (HAM), Exhaust Gas Recirculation (EGR) og andre teknologier gjøre at også andre metoder kan benyttes for å overholde kravene.

Det vil også bli innført krav til dieselmotorer installert på skip på eller

etter 1. januar 1990 og frem til 1. januar 2000. Motorene som blir omfattet av kravet er de med et effektuttak på > 5000 kW og et sylindervolum på ≥ 90 liter. For at kravet skal gjelde må det finnes en godkjent og sertifisert metode til den spesifikke motoren som vil redusere utslippene slik at den kommer innenfor kravene til "Tier I".

Kravene vil gjelde fra første fornyelsesinspeksjon som skjer tolv eller flere måneder etter at IMO har blitt varslet om at den finnes en sertifisert metode til denne motoren.

En godkjent metode må oppfylle visse kriterier utover utslippskravene, den skal ikke redusere motoreffekten med mer enn 1,0 %, og heller ikke øke drivstofforbruket med mer enn 2,0 %.

Det skal også gjøres en vurdering av kostnadseffektiviteten til metoden før den godkjennes.

SO_x og partikler (PM)

Selv om det på møtet var høyst forskjellige syn på hva de fremtidige svovelkravene bør være, så ble det enighet om ambisiøse krav i årene som kommer.

Svovelinholdet i ethvert drivstoff som brukes om bord på et skip skal ikke



FOTO: JENS HENNING KOEFOED

overstige følgende konsentrasjoner:

- 4,50 % før 1. januar 2012
- 3,50 % på og etter 1. januar 2012
- 0,50 % på og etter 1. januar 2020

Når det gjelder krav om bruk av destillater fra 2020 er det lagt inn en klausul i regel 14.

En gjennomgang av standarden på 0,50 % skal være fullført innen 2018 for å vurdere markedets evne til å tilfredsstille etterspørselen etter destillater, samt en analyse av fremtidige trender i oljemarkedet. Skulle det vise seg at det ikke er mulig å forsyne markedet med tilstrekkelig med destillater innen den tid, vil kravet på 0,50 % svovel bli utsatt til 1. januar 2025.

Krav innenfor SECA

Innenfor SECA skal ikke innholdet av svovel i drivstoff om bord på skip overstige følgende konsentrasjoner:

- 1,50 % før 1. mars 2010
- 1,00 % på og etter 1. mars 2010
- 0,10 % på og etter 1. januar 2015

Om man ikke får tak i drivstoff som er i overensstemmelse med kravene, skal man dokumentere hva man har gjort for

å få godkjent drivstoff, og at man har forsøkt å lokalisere alternative bunkringsmuligheter. Det skal ikke være nødvendig å avvike fra ruteplanen eller å få urimelige forsinkelser for å få tak i riktig drivstoff. Om man blir tatt i havnestatskontroll og ikke benytter godkjent drivstoff, skal myndighetene ta overnevnte i betraktning når de bestemmer seg for hvilke tiltak de skal iverksette ovenfor skipet.

Det er mulig å benytte et drivstoff med høyere svovelinnhold enn hva som er spesifisert i regel 14 hvis man kan skrubbe eksosen slik at utslippene av SOx og PM er ekvivalente til hva man ville fått med det spesifiserte drivstoffet.

Utslipp av drivhusgasser fra skip

Under MEPC 57 var det en egen arbeidsgruppe på drivhusgasser. Rapporten fra korrespondansegruppen på drivhusgasser ble gjennomgått, og man fokuserte på gode kortsiktige tiltak for å redusere utslippene av CO2. En del av disse tiltakene skal inn i en resolusjon med "best practice" som man håper å ha klar til MEPC 58.

Under møtet ble det også diskutert en obligatorisk CO2-designindeks som skal gjelde for nye skip. En slik indeks gjør det lettere å vurdere og sammenligne energieffektiviteten til forskjellige skip.

På sikt kan det tenkes at det kan komme krav til en gitt energieffektivitet for forskjellige skipstyper, og at indeksen kan bli benyttet i et differensiert avgiftssystem.

På møtet ble det også diskutert et dansk forslag om en global avgift for marin bunker kan være en måte å redusere utslippene av CO2. Avgiften skal kanaliseres til et internasjonalt fond som vil kunne kompensere for næringsutslipp ved å kjøpe utslippskvoter i andre industrielle sektorer, samt gjennomføring av tiltak i utviklingsland gjennom den grønne utviklingsmekanismen CDM (Clean Development Mechanism).

Det er satt opp et IMO-møte i Oslo 23-27. juni som kun er viet arbeid med å regulere CO2-utslipp fra skipsfarten. □

Kyotoprotokollen

Avtalen som skal redusere utslippene av klimagasser

Målet med avtalen er å redusere de samlede utslippene av klimagasser fra de industrialiserte landene med minst 5 prosent i forhold til 1990-nivå. "For Norges del betyr det at våre utslipp i perioden 2008-2012 må reduseres til et nivå som ikke høyere enn 1 % over 1990-nivå."

USA som står for 36 % av de industrialiserte landenes utslipp av klimagasser har ikke ratifisert avtalen, noe som gjør at avtalen ikke har så god effekt som man skulle ønske.

Skipsfarten er ikke regulert i Kyoto-protokollen, men vil muligens bli inkludert i en ny og mer omfattende avtale når Kyoto-perioden løper ut i 2012.

Kyotoprotokollen åpner flere mekanismer for at land kan innfri forpliktelsene sine:

- Felles gjennomføring (Joint Implementation, JI)
 - Man kan få godskrevet utslippsreducerende tiltak i andre land som har forpliktelser.
- Den grønne utviklingsmekanismen (Clean Development Mechanism, CDM)
 - Hvis man investerer i et prosjekt i et utviklingsland som gjør at utslippene av drivhusgasser blir mindre enn om det ikke hadde vært noen investering, kan man få godskrevet disse reduksjonene.

- Internasjonal kvotehandel (Emission Trading)

- Det største markedet i verden er EUs Emission Trading Scheme, ETS. Myndighetene har satt et tak på utslippene fra de største forurenserne og gitt eller solgt en tilsvarende mengde med kvoter. Bedrifter som må slippe ut mer enn hva de har kvoter til må kjøpe flere kvoter, bedrifter som kan redusere utslippene sine på en rimelig måte (billigere enn kvotepris) kan selge overskuddet av kvoter. Dette blir ofte kalt "Cap and Trade". □





Jens Henning Koefoed,
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet

Opphugging av skip

Forhandlingene om ny konvensjon om opphugging av skip gjorde betydelige fremskritt under MEPC 57. Denne konvensjonen vil regulere opphugging av skip i internasjonal fart av godkjente opphuggingsverksteder.



VÅR DELEGASJON. Einar Arnesen og Jens Henning Koefoed fra Sjøfartsdirektoratet sørget for å målbevare Norges mening.

FOTO: GRO ISAKSEN

Skipsopphuggingskonvensjonen vil regulere design, bygging, operasjon og opphuggingsforberedelser av skipet, slik at tilretteleggingen av opphuggingen ikke skal redusere sikkerheten og effektiviteten i skipets levetid. Konvensjonen vil også sørge for at opphuggingsverksteder driftes på en sikker og miljømessig forsvarlig måte, og at etableringen av passende gjennomføringsmekanismer for skipsopphugging inkluderer sertifiserings- og rapporteringskrav.

Arbeidet rydder veien for en godkjenning av konvensjonsutkastet på

MEPC 58 slik at teksten kan sirkuleres i god tid før diplomatkonferansen som er planlagt avholdt i mai 2009 i Hong Kong.

Et forslag fra blant annet Norge, om å tillate opphuggingsverksteder i land som ikke er konvensjonsparter å hugge konvensjonsskip, ble ikke godtatt av komiteen. De satte ned en korrespondansegruppe som fikk i oppgave å utarbeide forslag til en konferanseresolusjon som skal se på de tilfeller hvor det ikke er tilstrekkelig opphuggingskapasitet innenfor konvensjonen.

Et annet forslag krevde uavhengig verifisering av kvaliteten til opphuggingsverkstedene uavhengig av den stat hvor opphuggingen fant sted. Dette ble også avvist av komiteen, som imidlertid åpnet for å integrere konvensjonen i organisasjonens frivillige revisjonsopplegg. □



FOTO: GREENPEACE

“Den norske los” er et nødvendig og viktig supplement til sjøkartene. For registreringspliktige skip er det lovfestet at publikasjonen skal være ombord, men også mindre fartøyer vil ha stor nytte av bøkene til planlegging og støtte under seilasen. Losen er tilrettelagt for også å dekke lystbåtflåten spesielle behov for informasjon.

Den inneholder seilingsanvisninger for de forskjellige skipsleier og gir opplysninger om havner, anløpssteder og ankerplasser. Publikasjonen inneholder kart i stor målestokk over en mengde havner. Videre finnes flyfoto, skisser og landtoninger. Opplysninger om vind- og tidevannsstrømmer, værstatistikk for de siste 30 årene og natur-, dyrelivs- og sjøfuglreservater. Av andre opplysninger kan nevnes informasjon om skips- og båtverksteder, marinaer, bunkers, lokalt næringsliv, kailengder, kaidybdere osv.

Farvannsbeskrivelsen gis ut i 8 bind, der Bind 1 gir generelle opplysninger av betydning for sjøfarende, mens bind 2-7 beskriver hver sin del av kysten.



STATENS KARTVERK
SJØ

I salg nå

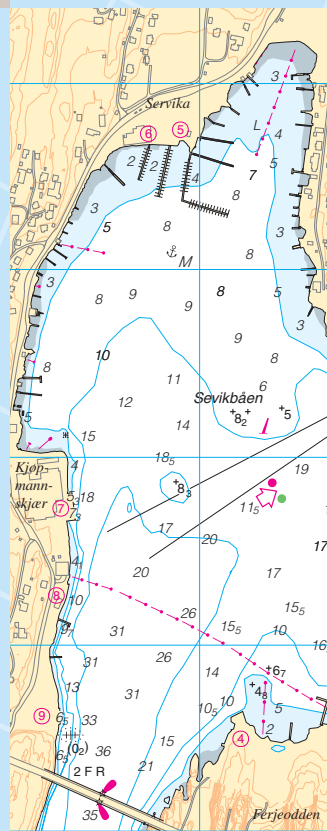
Farvannsbeskrivelsen «Den norske los 2A» Svenskegrensen – Langesund

Bind 2A Svenskegrensen – Langesund foreligger i ny revidert utgave som erstatter utgaven fra 1993.

Boken utgis i A4 format og er enspråklig, noe som gjør den mer oversiktlig og brukervennlig. Den inneholder mange nye kartskisser og et stort utvalg av oversikts- og flybilder.

Den norske los 2A kan kjøpes hos våre forhandlere.

Revidert utgave los 4 Stad-Rørvik utgis i februar.



www.sjokart.no

Det klimavennlige skip –

Utopi eller virkelighet?

15. – 16. januar 2008 ble det arrangert konferanse og idédugnad, i regi av Forum for miljøvennlig skipsfart. Forumet håpet på denne måten å opplyse og sette i en gang diskusjon knyttet til energioptimalisering av skip.

Konferansen startet med forskjellige foredrag som skulle stimulere til videre diskusjon i arbeidsgruppene som arbeidet og diskuterte tre forskjellige temaer: "Energioptimaliserende løsninger for dagens skip", "Energioptimalisering av fremti-

dens skip – 2020" og "Insentivordninger for optimalisering av energiforbruk".

Arbeidsgruppene ble ledet av personell fra Det Norske Veritas som fikk veldig gode tilbakemeldinger for jobben de gjorde.

Arbeidsgruppene

Energioptimaliserende løsninger for dagens skip

Management, organisasjon og struktur

Det er viktig at ledelsen har en klar miljøstrategi og tydelige mål for sitt miljøarbeid. Dette vil kreve en holdnings- og kulturendring i organisasjonen. Som en del av dette arbeidet vil det være nødvendig med kurser og opplæring for å bevisstgjøre personell i forhold til miljøarbeidet og tiltakene som gjennomføres.

Systematisk bruk av for eksempel en CO₂-indeks som angir utslipp av CO₂ /tonn-km kan være et verktøy som gjør at man kan følge opp og måle energireducerende tiltak, og sammenligne med tilsvarende fartøy. Dette vil kreve oppfølging i form av rapportering og føring av statistikker, men vil være et hjelpemiddel som er relativt enkelt og lite ressurskrevende å innføre.

Voyage performance

Bedre ruteplanlegging i forhold til fart, værforhold, bunkringshavn og tid i havn, samt optimalisering av flåtekapasiteten for å redusere ballastreiser vil gi store energibesparelser.

Rengjøring av propell og bekjempelse av begroing av skrog vil gi mindre vannmotstand og dermed lavere drivstofforbruk. Justering av autopilot slik at roret opereres optimalt ble også nevnt som tiltak som er enkelt å gjennomføre, og som kan gi føre til drivstoffbesparelser.

Energy consumers

Med hensyn til tuning av motorer, og implementering av ny teknologi for å få lavest mulig miljøbelastning, har man i dag et motsetningsforhold mellom CO₂ og NO_x, som er et dilemma. Et bevisst eller optimalt bruk av hjelpemotorer, hvor man reduserer bruken på lav last over tid vil føre til at det spesifikke drivstofforbruket reduseres.

Frekvensstyring av store pumper og vifter vil også kunne redusere drivstofforbruket en del, litt avhengig av skipstype.



FURUNO
VOYAGER
Integrated Navigation System

Through smooth interaction among ARPA Radar, ECDIS, autopilot and other onboard navigation equipment, FURUNO INS VOYAGER delivers enhanced safety and efficiency in navigation



FURUNO INS VOYAGER is created as the result of technological proficiency, accumulated through FURUNO's over-50-year-history. Its technical expertise in the fields of sensor devices and software development are fully incorporated into the FURUNO INS VOYAGER. Delivering smooth interaction and all-inclusive presentation of navigation data to the bridge, INS VOYAGER assists navigators facilitate safe and efficient navigation on the seven seas.

- ▶ Combination of ECDIS and autopilot to facilitate Track Control System
- ▶ Comprehensive route-monitoring through data interaction among ARPA Radar, ECDIS and other interfaced navigation equipment
- ▶ Detailed route-planning with complete range of navigation data displayed by ECDIS
- ▶ Wide range of selected navigation information on the Conning Display
- ▶ Straightforward operation scheme realized by ergonomically designed control units



FURUNO NORGE A/S
Sjømannsveien 19 • 6008 Ålesund • Norway
Tel. +47 70 10 29 50 • fax +47 70 10 29 51

www.furuno.no



Energioptimalisering av fremtidens skip - 2020

Energioptimalisering

Utvikling av Energy Management System (EMS), som sikrer en optimal drift av motorer med hensyn til diverse utslippsparametre, kan gjøres ved å samkjøre informasjon som for eksempel motorbelastning, driftsmåte (til havn, sjøreise, dynamisk posisjonering eller lignende) vær, vind og strømforhold og så videre. Systemet vil da gi et eller flere forslag på hva som bør gjøres for å kunne kjøre skipet optimalt. Dette kan gjerne være et program som er integrert i skipets overvåkningssystem IAS (Integrated Alarm System) eller lignende.

Alternative energikilder

Det ble diskutert hybridssystemer som kombinerer tradisjonelle motorer med gassdrift, solenergi, bølgekraft, brenselcelle, vindkraft, atomkraft til produksjon, hydrogen, avfall som brennes om bord.

Friksjonsreduksjon

De fleste tiltak som "antifouling"/ "coating", skrogutvikling, bølgemotstand, bruk av alternative materialer eller "air lubrication" (luftsmøring av undervannsskrog), krever videre produktutvikling, design og verifisering, men kan til gjengjeld redusere energiforbruket med mellom 5-15%.

Insentivordninger for optimalisering av energiforbruk

Forutsetninger for insentiver

Arbeidsgruppen var enig om at insentivene må være styrende effektive, flaggnøytrale og helst globale. Poenget er at man må unngå å forflytte miljøproblemer fra et område til et annet. Innbetalte CO₂-avgifter bør gå til klimatiltak i og utenfor næringen, og kan basere seg på "baseline/benchmark/CO₂-footprint" hvis det ikke betales avgift fra et null-nivå.

For å få en "baseline" må man ha tatt i bruk en CO₂-indeks som sier noe om hvor energieffektivt skipet transporterer varer. Rederiet må da dele denne informasjonen med myndigheter og miljøbevisste lasteiere som kan være interessert i hele verdikjedens CO₂-utslipp, og må da kunne oppgi grunnlagstall for dette.

Konkrete forslag til insentiver

Norge har et forslag til IMO med et "Cap-Charge-Trade"-system i dokument MEPC 56/4/9. I korthet kan dette oppsummeres som et tak på utslippene fra skipsfarten, en avgift på bunker som skal benyttes til oppkjøp av utslippskvoter og investering energieffektiviserende, skipsspesifikke tiltak. Internasjonal skipsfart behandles da som et land i klimakonvensjonen.

Vanligvis i IMO må man nok regne med en implementeringstid på ti år fra forslaget kommer til det trer i kraft, men i og med at det er så stort fokus på klima både i IMO og i EU kan det være at det går raskere.

Norske myndigheter har allerede et miljødifferensieringsregime for tonnasskatt. Dette kan benyttes som ramme for en CO₂-differensiering basert på CO₂-indeks. Bruken er uavklart, men et eksempel kan være differensierte havneavgifter. Man kan også klassifisere skip i en CO₂-kategori som kan brukes i kontraktsforhandlinger med krav fra befraktere. □



BRAINSTORMING. Det kom fram mange gode forslag i arbeidsgruppenne.



Lars Christian Espenes,
overingeniør
Sjefartsdirektoratet

Bredt samarbeid for mindre promille på sjøen

Ferie, sol og båtliv – tre stikkord som lokker frem godfølelsen hos oss. Men hver sommer slår idyllen kraftige sprekker når båtfylla tar liv. Et bredt kampanjesamarbeid vil nå forsøke å endre på dette.

Trude E. Gaare, rådgiver i Av-og-til

klar for sjøen

Alkoholforbruket i Norge har steget kraftig de siste årene. I 2006 drakk nordmenn i gjennomsnitt 6,46 liter ren alkohol. Sommeren er høysesong for alkoholkonsumet. Ofte er det promille med i bildet når en båt går på et skjær, kjører i en brygge eller noen faller i sjøen – ikke nødvendigvis så høy, men det skal ikke mye til før konsentrasjonsevnen svekkes. Og havner du først i vannet med alkohol innabords, har du dessuten langt dårligere odds for å overleve, enn om du hadde vært edru.

Klar for sjøen

Kampanjen "Klar for sjøen", som en rekke sjøsikkerhets- og båtinteresseorganisasjoner står bak, har ikke som mål å ta fra båtfolket kosen med et glass godt drikke. Målet er å skjerpe folks holdninger, øke sikkerheten og redusere antall drukninger ved å oppfordre til å velge alkoholfritt ved roret. Med slagordet "Å være klar for sjøen er å være klar i hodet" setter kampanjen fokus på å få båtføreren og passasjerene til å være edru.

Bak kampanjen står Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, Kongelig Norsk Båtforbund, Kystverket, Norges Seilforbund og Kongelig Norsk seilforening, "Av-og-til", Røde Kors, Redningsselskapet og Oslofjorden Båteierunion.

I hele sommer er det aktiviteter og utdeling av informasjon og materiell til publikum på båtmesser, badestrender og båtthavner. Folk på og ved sjøen over hele landet vil bli oppfordret til å ikke drikke alkohol når de fører båt eller bader, sier Trine Stensen Lunde, kampanjeleder og daglig leder i "Av-og-til", en organisasjon som jobber med å sette fokus på alkoholfrie soner som for eksempel båt og badeliv.

Sjøvett

Sjøfartsdirektoratet deltar i kampanjen gjennom sitt arbeid med "Vis sjøvett", og mener dette er en viktig sak. – Statistikken over dødsulykker i forbindelse med fritidsbåt, viser at minst en tredjedel av de omkomne de fem siste årene var alkoholpåvirket, sier leder av "Vis sjøvett",



Petter A. Søreng. – ”Vis Sjøvett” skal bidra til å øke bevisstheten om sikkerhet hos alle som ferdes på og ved sjøen i fritiden, og da er det en selvfølge at vi må delta i dette arbeidet.

Søreng forteller at menn er overrepresentert i statistikken for drukning fra fritidsbåt. Det spekuleres også i at menn i alderen førti til seksti år har de dårligste holdningene til det å drikke når de fører båt eller er ved sjøen. – Sikkert er det i alle fall at voksne mannfolk er den gruppen det er vanskeligst å endre holdningene til, sier Søreng. – ”Vis sjøvett” ønsker å sette fokus på at dagens promillegrenser må overholdes og at de voksne gjennom egen oppførsel skal være gode forbilder for barn og unge, sier han. □

BØR IKKE BLANDES. Sjø og alkohol kan være en farlig kombinasjon.



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

Denne DVD-en er et glimrende supplement til boken ”Medisin om bord” og bør sammen med denne finnes på alle norske fartøyer i utenriksfart og på de havgående fiskefartøyer

”Førstehjelp til sjøs”

er en forbedret og sterkt utvidet oppfølger til CDen ”Medisin om bord” fra 1998 som ble svært godt mottatt

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

- Lokalbedøvelse
- Sårlukking
- Spjelking
- Bandasjering
- Brannskadebehandling
- Evakuering av skadede
- Intravenøs væske
- Hjerte-/lungeredning

Kommentarene finnes på norsk, engelsk og tysk

Bestilles fra:

Norsk senter for maritim medisin
Yrkesmedisinsk avdeling
Haukeland universitetssjukehus
5021 Bergen

E-post: sjofartsmed@helsebergen.no

Pris: NOK 900.-





Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Directorate

LEDIGE STILLINGER

- Sivilingeniør i marinteknikk
- Skips-/maskiningeniører
- Nautikere
- Maskinsjefer

Muligheter

- internasjonalt arbeid (IMO, EMSA, ILO)
- regelverksutvikling
- kontroll av dokumentasjon
- skipstilsyn
- prosjektledelse

Vi tilbyr

- opplæring
- fadderordning
- jobbrotasjon
- karriereplan og utviklingsmuligheter
- tverrfaglig kollegium
- fleksitid
- rimelig lønn
- sosiale aktiviteter i vår egen trimklubb, treningssenter på huset, kor, bridgeklubb og mye annet
- hjelp til å finne bolig
- hjelp til å finne jobb til ektefelle/partner
- hjelp til å finne skole-/barnehageplass
- et vakkert område med lett tilgang til naturen, sjø, fjord og fjell

Vi trenger deg som har

- evne til systematisk gjennomgang av saksforhold og vilje til å løse problemstillinger i et tverrfaglig miljø
- evne til å vurdere enkeltløsninger og deres innvirkning på totalsikkerheten for et skip
- god skriftlig og muntlig fremstillings-evne på norsk og engelsk

Kontaktinformasjon

- Avdelingsdirektør Ove Tautra
tlf. 52 74 50 00
- Personalsjef John Fosen
tlf. 52 74 53 30

www.sjofartsdir.no

VACANT POSITIONS

- Masters in Marine Technology
- Naval Architect/Machine Engineers
- Master or Bachelor in Nautical Science
- Chief Engineers

Opportunities

- international work (IMO, EMSA, ILO)
- development of rules and regulations
- document review
- inspections of vessels
- project management

We offer

- Training
- Mentors
- Job rotation
- Career opportunities
- Interdisciplinary work environment
- Flexible work hours
- Appropriate salary,
- Social activities through our own sports club, an in house training centre, choir, bridge club etc.
- Assistance in finding accommodation
- Assistance in finding work for your partner, school/day-care for your children, etc.
- A beautiful region with easy access to nature; the sea, fjords and mountains.

We wish to employ persons who have

- the ability to systematically review circumstances surrounding each case and solve problems while working in an interdisciplinary work environment.
- the ability to assess different solutions and their influence on the safety of a vessel.
- the ability to express oneself clearly both verbally and in writing.

Contact information:

- Director of Department, Mr. Ove Tautra
tel. +47 52 74 50 00
- Head of Human Resources, Mr. John Fosen
tel. +47 52 74 53 30



Hvis du har spørsmål, ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet på telefon 52 74 50 00 og spør etter Fiskefartøyavdelingen.

Tar DU sikkerheten på alvor?

Mange alvorlige ulykker på fiskefartøy er forårsaket av fall over bord og manglende sikkerhetsinnretninger på innhalingsutstyr.

Invester i DIN sikkerhet.
Enkle grep kan utgjøre forskjellen mellom liv og død.

Sikkerhetsutstyr er verdiløst dersom det ikke brukes!

- Har du redningsleder?
- Har du rigget sikkerhetsline? Bruker du den?
- Har du arbeidsflyteplagg? Bruker du det?
- Har du tilstrekkelig rekkehøyde for å hindre at du faller overbord?
- Har du sikkerhetsinnretninger på garn- og linespill og annet innhalingsutstyr?
- Har du gjort en helhetlig vurdering av sikkerheten om bord på DIN båt?

Flere studieplasser



BYGG VIDERE PÅ DET DU HAR

Grip muligheten. Ta et steg videre. Velg fagskolen

Har du fagbrev, svennebrev eller fem års praksis?
Fagskolen i Vestfold, tidligere Tønsberg maritime fagskole, utdanner sjøoffiserer innenfor nautikk og skipsteknisk drift.
Fagskolen i Vestfold, maritime fag, er samlokalisert med maritim avdeling på Høgskolen i Vestfold.

 **FAGSKOLEN
I VESTFOLD**

Fagskolen i Vestfold tlf 33 07 90 00



www.fagskolene.no

Hva skjedde?

En livbåt med fire mennesker om bord var i ferd med å bli låret da den aktre on-load-kroken utilsiktet ble utløst. Tre av fire ble drept og den fjerde ble skadd.

Hvorfor skjedde det?

Det ble ikke fastslått nøyaktig hva som var grunnen til at kroken ble utløst. Det antas at krokens låsemekanisme kan ha blitt feilaktig tilbakestilt når båten sist ble hivet opp fra vannet. Dette, kombinert med rykket fra livbåten da daviten traff stopperne, førte til at kroken løste ut livbåten.

Hva kan vi lære?

Sjøfolk må hele tiden være årvåkne og sørge for at de er oppmerksomme på komplikasjoner i forbindelse med mekanismene rundt on-load-kroker. Noen utløsningsmekanismer kan utilsiktet bli utløst når kroken er uten last, et forhold det er vanskelig å oppdage under låring- og opphivingsrutiner. Krokene må grundig inspiseres for å sikre at de er riktig sikret, samt at utløser og låsesystemene faktisk fungerer. □

Hva skjedde?

En livbåt var i ferd med å bli låret ned til embarkeringsdekket da den falt i vannet med et vedlikeholdslag på tre mann om bord. To av de tre på laget ble skadet og måtte til behandling på sykehus.

Hvorfor skjedde det?

Det var meningen at livbåten skulle henge etter avlastningsvaihene mens krokene ble frakoblet for service. Den personen som var ansvarlig for vedlikeholdsprosedyren, hadde ved en feiltagelse benyttet strevelinen i stedet for avlastningsvaihene, og livbåten falt i vannet da krokene ble utløst.

Hva kan vi lære?

Selv personell som er fullt opplært og kvalifisert til å utføre spesielle prosedyrer kan gjøre feil og forglemmelser som fører til alvorlige ulykker. Ulykken kunne vært unngått dersom strevelinen var av en utførelse som forhindret den fra å bli forvekslet med, og rigget som, avlastningsvaihene. Feilen kunne vært oppdaget dersom personen som var ansvarlig for vedlikeholdet hadde informert de andre på vedlikeholdslaget om detaljene i prosedyrene. Dersom et medlem av vedlikeholdslaget hadde blitt bedt om å bekrefte utførelsen av hvert punkt i prosedyren, ville faren for en ulykke blitt redusert. Ulykken ville kanskje ikke skjedd dersom vedlikeholdsmanualen for redningsutstyr hadde inneholdt detaljerte prosedyrer for å understøtte livbåten fra avlastningsvaihene. □

Livbåtulykker



Lifeboat accidents

What happened?

A lifeboat with four people on board was being lowered into the water when the stern on-load release hook released inadvertently. Three of the four were killed and the fourth injured.

Why did it happen?

The exact reason why the hooks released was not determined. It was thought that the hook locking mechanism may not have been located in the reset position when it was last lifted out of the water. This, combined with jerking of the lifeboat as the davit landed on its stoppers, resulted in the hook releasing the lifeboat.

What can we learn?

Seamen need to be constantly vigilant to ensure that they are aware of the complications of on-load release hook mechanisms. Some on-load release mechanisms may release inadvertently when the load is off the hook, a condition difficult to detect during launch and recovery routines. The hooks need to be checked thoroughly to ensure that they are properly secured and that the release and interlock systems work effectively. □

What happened?

A lifeboat that was lowered to the embarkation deck of a ship fell into the water while a three person team was performing maintenance. Two of the three team members were injured and treated at a hospital.

Why did it happen?

The lifeboat was supposed to be suspended by the hang-off pendants while the suspension hooks were disengaged for servicing. The person in charge of the maintenance procedure had inadvertently rigged the recovery pendants rather than the hang-off pendants, and the lifeboat fell into the water when the suspension hooks were released.

What can we learn?

Even personnel that are fully trained and qualified to perform a specific procedure can make errors or omissions that result in a serious casualty. The casualty would have been prevented if the design of the recovery pendants precluded them being mistaken for, and rigged as, the hang-off pendants. The error may have been detected if the person in charge of the maintenance had briefed the other maintenance team personnel on the exact procedures. Asking a team member to confirm completion of each step during the procedure would have reduced the risk of an accident. The casualty may not have occurred if the lifesaving equipment maintenance manual contained detailed procedures for supporting the lifeboat from the hang-off pendants. □

FOTO: ILLUSTRASIONSFOTO

Skipsulykker etter ISM-koden

Navigare nummer 1 2008 tar igjen opp problemet med mange sjøulykker, og vi er nå inne i en periode hvor denne type ulykker er høyere enn noen gang i moderne norsk sjøfartshistorie. Vi ser at også sjømannsorganisasjonene reiser spørsmål om hvorfor antall havarier langs norskekysten øker, og etterlyser tiltak om nye reguleringskrav fra norske myndigheter. Men var det ikke ISM-kodens hensikt nettopp å overføre større ansvar for sikkerheten til rederiene? Og hvilket forhold er det egentlig mellom de mest sentrale krav som er innført fra norske sjøfartsmyndigheter som NIS, STCW og ISM innenfor de siste 20 år?

Den vedlagte kurven med referanse til NMD-DAMAs statistikk for grunnstøtninger og kollisjoner for norske skip i perioden fra 1981 frem til 2007, viser utviklingen av det norske og internasjonale regelverket. Vi har merket av de tre viktigste reguleringsendringene, som overgang til NIS, revidering av STCW og innføringen av ISM-koden. Vi ser at perioden før innføringen av NIS var den absolutt gunstigste perioden med et 20-talls grunnstøtninger og kollisjoner årlig. Vi hadde så en jevn økning opp mot 70 hendelser frem mot revisjonen av STCW-95, hvoretter det ble en bedring ned mot 50 hendelser.

Etter at ISM-koden ble innført, fortsatte bedringen ned mot 20-tallet igjen (2003-4). Ifølge senere oppgaver fra Sjøfartsdirektoratet er den videre utvikling fra 2004 negativ, med en økning opp til cirka 70 hendelser i 2007 (påtegnet i forlengelse). Da er vi igjen tilbake til det verste ulykkesnivået fra perioden før innføringen av ISM-koden. Ifølge Det Norske Veritas har antall ulykker på verdensbasis også har økt til det dobbelte fra 1990-årene frem til 2007, og dette indikerer at den norske utviklingen her i store trekk følger den internasjonale utviklingen.

Som kjent vurderer IMO stadig effektiviteten ved implementeringen av koden, og har tatt opp en rekke tiltak for forbedring, herunder en betydelig oppgradering av rederiets rolle innen sikker bemanning og problemet med tretthet ("fatigue"). Blant annet har de britiske sjøfartsmyndigheter rettet et forslag til IMO om at ISM-revisjonen

ikke bare skal verifisere at den pålagte sikre bemanning blir etterkommet, men at ISM-revisjonen også skal inkludere hvordan rederiets bemanningsvurdering er blitt utført.

Det kjente "sjømannsuniversitetet" i Cardiff (SIRC) har gjennomført en rekke studier om arbeidsforholdene om bord. De velger å utvide begrepet "fatigue" (tretthet) til et større og mer sammensatt begrep, "complacency" (overdreven selvtillit), som kan kjennetegnes med holdninger som distansering fra risiko og problemer. De begrunner dette med at begrepet "complacency"

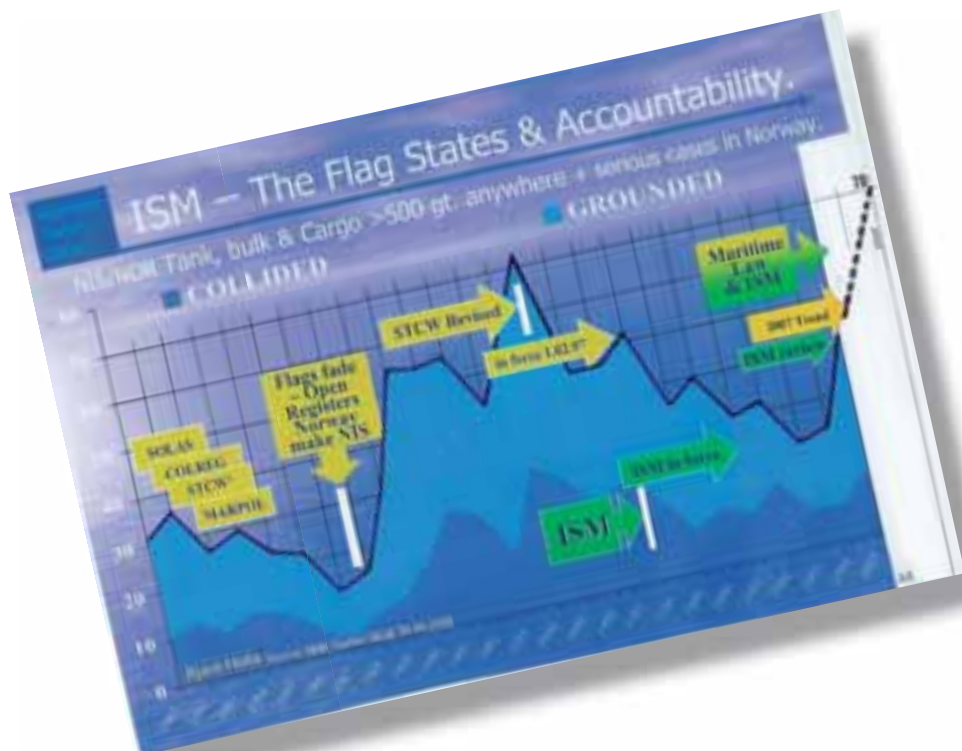
er en naturlig menneskelig egenskap, og at skipet som arbeidsplass derfor burde ha sikkerhetsbarrierer som tar hensyn til dette.

Admiral John Lang som i mange år ledet UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB), ble ved sin avgang bedt om å oppsummere de viktigste faktorene som han mente lå bak de fleste ulykkene til sjøs. Han svarte da som følger:

1. Det er få industrier hvor investering i kvalitet for utstyr og mennesker rangeres så lavt.
2. Sjøfart er en anerkjent profesjon som skulle tiltrekke kvalifiserte folk. Det gjør den ikke. Kvaliteten av sjøfolk er stadig fallende.
3. Flaggstatene kontrollerer kun at sjøfolkene er sertifiserte, men ikke at de er kvalifiserte.
4. Broprosedyrene er ofte av dårlig standard, og for sterkt teknologipreget.
5. Den menneskelige faktoren blir stadig ignorert, med kostbare ulykker som resultat.

Dette er ikke bare et sjøfartsproblem, det er et samfunnsproblem. □

Arne Sagen, sikkerhetsrevisor



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



SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2008

Haugesund 24.-25. september 2008

Sjøsikkerhetskonferansen har fokus på sikkerhet innen maritim næringsvirksomhet.

Årets temaer er blant annet:

- Fungerer ISM?
- Bourbon Dolphin kommisjonens anbefalinger
- Grunnstøtinger – et organisasjonsproblem
- Kollisjoner mellom frakt og fisk
- Sikkerhet og det menneskelige element
- Livbåt ulykker med onload-release kroker
- Miljø - nye krav og utfordringer

Fullstendig program og informasjon om påmelding er publisert på www.sjofartsdir.no



Velkommen!

Region sør

Stasjon Oslo

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

Stasjon Larvik

Postboks 84, 3251 Larvik
Telefon: 52 74 54 80
Telefaks: 52 74 54 81

Stasjon Kristiansand S

Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 60
Telefaks: 52 74 54 61

Stasjon Stavanger

Postboks 668 Sentrum, 4003 Stavanger
Telefon: 52 74 55 00
Telefaks: 52 74 55 01

Stasjon Haugesund

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Telefon: 52 74 55 60
Telefaks: 52 74 50 02

Stasjon Bergen

Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 80
Telefaks: 52 74 55 81

Stasjon Florø

Postboks 58, 6901 Florø
Telefon: 52 74 54 40
Telefaks: 52 74 54 41

Stasjon Ålesund

Kongensgt. 25, 6002 Ålesund
Telefon: 52 74 55 40
Telefaks: 52 74 55 41

Stasjon Kristiansund N

Postboks 767, 6501 Kristiansund N
Telefon: 52 74 54 70
Telefaks: 52 74 54 71

Region nord

Stasjon Trondheim

Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 30
Telefaks: 52 74 55 31

Stasjon Rørvik

Postboks 229, 7901 Rørvik
Telefon: 52 74 54 90
Telefaks: 52 74 54 91

Stasjon Sandnessjøen

Postboks 213, 8801 Sandnessjøen
Telefon: 52 74 54 93
Telefaks: 52 74 54 94

Stasjon Bodø

Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 20
Telefaks: 52 74 54 21

Narvik

Fagernesveien 2, 8514 Narvik
Telefon: 52 74 54 83
Telefaks: 52 74 54 84

Stasjon Svolvær

Postboks 54, 8301 Svolvær
Telefon: 52 74 55 10
Telefaks: 52 74 55 11

Stasjon Harstad

Postboks 264, 9483 Harstad
Telefon: 52 74 54 54
Telefaks: 52 74 54 55

Stasjon Tromsø

Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 20
Telefaks: 52 74 55 21

Stasjon Hammerfest

Postboks 180, 9615 Hammerfest
Telefon: 52 74 54 50
Telefaks: 52 74 54 51

Båtsfjord

Postboks 124, 9991 Båtsfjord
Telefon: 52 74 54 30
Telefaks: 52 74 54 31

Sjøfartsinspektørene

Oslo

Finn Paulsrud
Postboks 442 Sentrum, 0103 Oslo
Telefon: 52 74 54 08
Telefaks: 52 74 54 01

Kristiansand

Leif-Erik Wallerud
Postboks 24, 4661 Kristiansand S
Telefon: 52 74 54 86
Telefaks: 52 74 54 61

Bergen

John Ramsøy
Postboks 110, 5804 Bergen
Telefon: 52 74 55 96
Telefaks: 52 74 55 81

Trondheim

Nils-Ivar Sordal
Postboks 4310, 7417 Trondheim
Telefon: 52 74 55 28
Telefaks: 52 74 55 31

Bodø

Karstein Frostmo
Postboks 325, 8001 Bodø
Telefon: 52 74 54 23
Telefaks: 52 74 54 21

Tromsø

Kjell Lyngeng
Postboks 6258, 9292 Tromsø
Telefon: 52 74 55 23
Telefaks: 52 74 55 21

Ordningen med sjøfartsinspektører opphører fra 1. juli 2008.



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
- Laste håndtering IMDG
- Diverse kurs for offshore fartøy

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

Internett: maritim.hials.no

Beredskapstelefon

Ringer man Sjøfartsdirektoratet, 52 74 50 00, utenom etatens åpningstider blir man satt over til beredskapstelefonen. Beredskapstelefonen blir besvart av en vaktleder og er forbeholdt rapportering av ulykker og hendelser som involverer norskregistrerte fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. For ikke å blokkere beredskapstelefonen presiseres det **at alle andre henvendelser til Sjøfartsdirektoratet skal skje i administrasjonens kontortid.**

Denne er som følger:

Fra 15.09 til 15.05: 0800 til 1545

Fra 15.05 til 15.09: 0800 til 1500.

Emergency telephone

When calling the Maritime Directorate, tel.no. 52 74 50 00, outside of office hours, you will be transferred to the emergency telephone. The emergency telephone is answered by a watch leader and is reserved for the reporting of accidents and incidents involving ships registered in Norway and foreign ships in Norwegian waters. In order not to block the emergency telephone it is emphasized **that all other communication with the Maritime Directorate must take place during the administration's office hours.**

These are as follows:

From 15th of September to 15th of May:

0800 hrs. to 1545 hrs. (l/t)

From 15th of May to 15th of September:

0800 hrs. to 1500 hrs. (l/t)



Vi fo Mennes

SRM (BRM):

Ship Resource Management kurs er et kurs som imøtekommer kravene i **STCW - 95** tabell A-II/4, tabell A-V/2 som resulterer i kursbevis/diplom.

Kursets innhold og gjennomføring er bygget opp for å få et system der vi lærer og repeterer viktige element innen **MYB** (Menneskelige Ytelser og Begrensninger) for å unngå å gjøre "enkle", men godt kjente menneskelige feil. Alt dreier seg om sikkerhet til sjøs!

Sikkerhetssenteret Rørvik har ansatt **Svein K. Garnes**, tidligere flykaptein, som har vært prosjektleder for Human factor ved høgskolen i Ålesund. Sammen med kollega **Svenn Dahle**, offiser fra forsvaret med spesialområde innen ledelse, kriseledelse og human factors, har de "marinisert" det beste i fra henholdsvis skipsfart, luftfart og forsvaret, og videreutviklet dette materialet til det vi håper skal bli det nye kvalitetsbetegnelsen på denne type kurs i fremtiden:

SRM Ship Resource Management.

SRM kurset har en varighet på 3 dager og inneholder følgende områder:

- Menneskelige atferd og reaksjonsmønster
- Krisehåndtering og beredskapsplaner
- Optimalisering av bruken av ressurser ombord (den maritime "MCC-SHELL" modellen)
- Ledelse
- Takling av stress
- Kommunikasjon
- Problemløsning og beslutningstaking
- Prosedyrer og sjekklister
- Gruppeoppgaver og "case studies"
- Simulatorøvelser med oppgaveløsning

Sikkerhetssenteret 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 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 pakkedløsninger 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 holder kurs der det passer best for rederiene. Vi ser fram til å bli bedre kjent med ditt fartøy eller deres rederi.

kuserer på MYB

kelige Ytelser og Begrensninger



Svein K. Garnes (t. v.) og Svenn Dahle

Historisk sett kjenner vi best til begrepet **BRM** (Bridge Resource Management) i den maritime verden. Disse kursene har vært på markedet en stund og i enkelte tilfeller uten noen form for revisjon. På SRM kurset bygger vi videre på grunnprinsippene i BRM – modellen er utvidet med erfaringer fra menneskelige reaksjoner når situasjonen er et faktum. Da er det tatt hensyn til den moderne teknologien/instrumenteringen om bord, fordeler og ulemper som dette medfører, samt fokus på prosedyrer, kunnskap og kjennskap til eget skip. Kort sagt samspill og lagånd med fokus på sikkerhet.

Statistisk sett viser det seg at 83 % av alle rapporterte ulykker til sjøs skyldes i all hovedsak menneskelig svikt! Dette er vel dessverre grunn til den økende etterspørselen etter slike kurs i markedet generelt. Sikkerhetssenteret Rørvik har tatt utfordringen med å redusere denne statistikken gjennom fokus på kvalitet.

Sikkerhetssenteret Rørvik har som målsetting å bygge opp et spisskompetansesenter rundt MYB (Menneskelige Ytelser og Begrensninger), der vi kan tilby kunden

spesialtilpassede kurs i forhold til fartøystype og operasjon. Vi mener å ha svært gode forutsetninger og kunnskaper til å få dette til, ettersom vi har flere instruktører med tung kompetanse og bred erfaring innen fagområdet.

Vi gleder oss veldig til å dele vår kunnskap innen MYB med våre fremtidige kursdeltagere.

Kortversjon av kurset er egnet som tema på rederikonferanser eller sikkerhetskonferanser for land og sjø.

Andre kurstilbud høsten 2008:

3-DAGERS KURS I LEDELSE

Tidspunkt avtales med Sikkerhetssenteret Rørvik.

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

Opstart: Uke 39/40

Uke 44/45

Spesialtilpasset kurs for FPSO-personell i uke 40-49.

HURTIGBÅTKURS:

Opstart: Uke 24

Uke 34

RETRENING HURTIGBÅT:

Opstart: Uke 36

Uke 45

Uke 48

ANDRE KURS, HØSTEN 2008:

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

FOR KURSPÅMELDING ELLER MER INFORMASJON, KONTAKT



NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Sikkerhetssenteret

Ytre Namdal videregående skole



B-PostAbonnement

Returadresse:

Sjøfartsdirektoratet,
Postboks 2222, 5509 Haugesund

HOLD KONTAKTEN



HÅNDHOLDT VHF/UHF RADIO

SP3550 inngår i en serie radioer fra Thrane & Thrane som bla.a inneholder påbudt GMDSS VHF og to andre VHF modeller. Felles for alle disse radioene er at de bruker samme tilleggsutstyr. GMDSS radioen har i tillegg Litium batteri.

SAILOR SP3550 inkluderer bla.a:

- Vanntett utførelse (IP67).
- Standard programmering, 6 kanaler + "nye" 12,5 KHz kanaler + repeaterkanaler.
- Robust og godt grep.
- PL tone for bruk sammen med repeater.
- Innebygget scrambler for privat samband.
- Scanning av to eller flere kanaler
- Valg av høy/lav effekt.
- Bordlader med oppbevaringsplass for ekstra batteri.

SAILOR®
Thrane & Thrane
NAVYkjedeleverandør

SATELITT TERMINAL

Thrane & Thrane har lansert sin nyeste Inmarsat satellitt terminal - SAILOR FleetBroadband. En kan godt si at dette er den maritime utgaven av BGAN systemet som har vært på markedet et par år, og som har gitt særlig media og statlige brukere tilgang til stor kapasitet og kontinuerlig oppkopling over satellitt med terminaler som er små, enkle og rimelige.

SAILOR FleetBroadband gir brukere til sjøs en helt ny hverdag med kontinuerlig global* Internett oppkopling, e-post og telefonforbindelse - samtidig!

SAILOR FleetBroadband har følgende spesifikasjoner:

- 432kbps (FB500) / 264kbps (FB250) standard IP
- 32, 64, 128, 256 (kun FB500)kbps streaming IP
- 64 kbps ISDN
- 4 kbps tale og digital 3,1 kHz audio
- Gruppe 3 fax via 3,1 kHz audio
- Standard 3G SMS (opp til 160 karakterer)

✓ **LANDSDEKKENDE**
NAVY har forhandlere langs hele kysten.

✓ **FAGKOMPETANSE OG PERSONLIG VEILEDNING**
NAVY har over 100 tekniske spesialister i kjeden som vil hjelpe deg med riktig utstyr i forhold til dine behov.

✓ **NORGES BESTE PRODUKTUTVALG**
NAVY samarbeider med de ledende leverandører innen bransjen.

finn din forhandler på www.navy.no



NAVY
www.navy.no

Eneren i Maritim Elektronikk